

ANGELO PONTI

UNA RIVOLUZIONE A TUTELA DI UNA CITTÀ IL CASO DELL'AVANA

I cambiamenti intervenuti nella struttura urbana di molte città sono imputabili a molteplici cause, fra cui la più importante può essere considerata la continua modernizzazione dovuta all'incessante sviluppo del mercato immobiliare e alla domanda di servizi e trasporti da parte degli abitanti. La speculazione edilizia, per esempio, continua a modificare profondamente il volto delle principali città latino-americane. L'Avana, invece, rappresenta in questo contesto un'anomalia. Anomalia importantissima, perché la città è uno dei più antichi insediamenti d'America, essendo stata fondata nel 1514, sulla costa meridionale dell'isola di Cuba, da Pánfilo de Narváez.

Del primitivo sito d'insediamento, ancora oggi, non si conosce l'esatta ubicazione. Alcuni (come Wright, 1927) basandosi su quanto riporta López de Gómara, cappellano di Hernán Cortés, sostengono che la città fosse situata alla foce del fiume Onicajual; altri (per esempio de La Torre, 1857) ritengono invece la foce del fiume Mayabeque il suo sito originario. La stessa data di fondazione è incerta; si può solamente dire che è precedente alla *Carta de Relación de la Conquista de Cuba* (1° aprile 1514). L'incertezza concerne anche l'etimologia del nome La Habana, in dubbio se proveniente da «sabana», cioè pianura (Le Riverend-Brusone, 1960), da «haven», porto (Leal Spengler, 1986), o dal nome del cacicco sconfitto da Narváez, Haba-guanex (Núñez Jiménez, 1968).

Gli unici avvenimenti certi sono l'inizio del suo popolamento da parte dei primi coloni – il 25 luglio 1515, giorno di san Cristoforo – e il suo spostamento sulla riva orientale del fiume Casiguaguas o Chorrera, l'attuale Almendares, nel 1519.

Ma anche sulle cause di questo spostamento le opinioni divergono: esso è stato messo in relazione con l'insalubrità della costa meridionale e con la forte presenza d'insetti (Le Riverend-Brusone, 1960); oppure con la ridotta importanza dei traffici con Cartagena e con l'America Meridionale a favore di quelli con Veracruz e i territori del Golfo del Messico e, di conseguenza, con la necessità di disporre un approdo sicuro per la flotta, che portava le

ricchezze del continente in Spagna (Roig de Leuchseuring, 1938).

La stessa osservazione delle carte geografiche del XVI secolo non aiuta a risolvere i problemi accennati. Infatti, la prima rappresentazione cartografica dell'insediamento è nella carta di Paolo Furlano del 1564. In questa, appare il simbolo di un villaggio con accanto il suo nome «S.X.poual». Il luogo è sulla riva orientale di un fiume che sfocia nell'insenatura della Broa, località che coincide con il fiume Mayabeque. Nella mappa non compaiono insediamenti sulla costa settentrionale. Lo stesso toponimo compare nella carta di Matheum Nerenium Pecciolem del 1604, ove peraltro è indicato il toponimo «Sant Cristobal» sulla costa sud: nella carta di Hondius del 1607 quest'ultimo è definitivamente scomparso. La prima volta che la città è segnalata sulla costa settentrionale è nella carta di Teodoro de Bry, del 1592, con il toponimo «Hauana».

L'Avana del XVI secolo è una piccola città situata sulle sponde di una baia ricoperta da una vegetazione rigogliosa, principalmente boschiva, così com'è ritratta nella sua prima rappresentazione del 1567 (fig. 1).

In questa, il nucleo delle abitazioni ha il suo riferimento nel castello della Real Fuerza e nella chiesa, mentre sulla sinistra si distinguono le opere difensive al canale d'ingresso alla baia, che consistono in una catena che era tirata fra le due sponde alle nove della sera.

Fra il 1580 e il 1630, all'Avana risiede il 37% della popolazione dell'Audiencia di Santo Domingo e, nello stesso periodo, la città passa nella classifica degli insediamenti più popolosi ispano-americani dal settantesimo al nono posto, con il più alto tasso di crescita. Dai 60 appezzamenti fondiari del 1533 si passa agli 800 del 1590 e ai 1200 del 1630. Nel 1660, l'insediamento raggiunge una popolazione stabile tra gli 8000 e i 10.000 abitanti.

Nella struttura urbana, che rimane ben riconoscibile fino al secolo XVIII, sono riconoscibili tre elementi: il centro, nei pressi del porto, ove su diversi poli si svolgono le funzioni commerciali, politiche, religiose e sociali; la trama viaria, basata su di un asse doppio, il primo, con le strade Oficios-Mercaderes, estendentesi fino alla Plaza de la Catedral a nord e all'arsenale a sud, il secondo in direzione est-ovest, composto dalle strade Obispo-O'Reilly e Muralla-Teniente Rey, visibili nella carta di Cristóbal de Roda del 1603; la periferia, separata dal centro urbano per mezzo di mura (1) e nella quale sono ancora presenti folte zone boschive, il cui taglio permette la creazione di minifondi agricoli e il facile reperimento di tutto ciò che serve alla manutenzione delle imbarcazioni che sostano nel porto.

Il porto caratterizza la città; la sua attività diviene sempre più importante per l'economia dell'intera isola, fino a che la riduzione dell'estrazione dei metalli preziosi del continente americano, già alla fine del XVII secolo, produrrà una fase di recessione economica, mentre, nel secolo successivo, fa-

(1) La costruzione delle mura inizia nel 1674 per opera di Juan de Sísara e termina nel 1740.

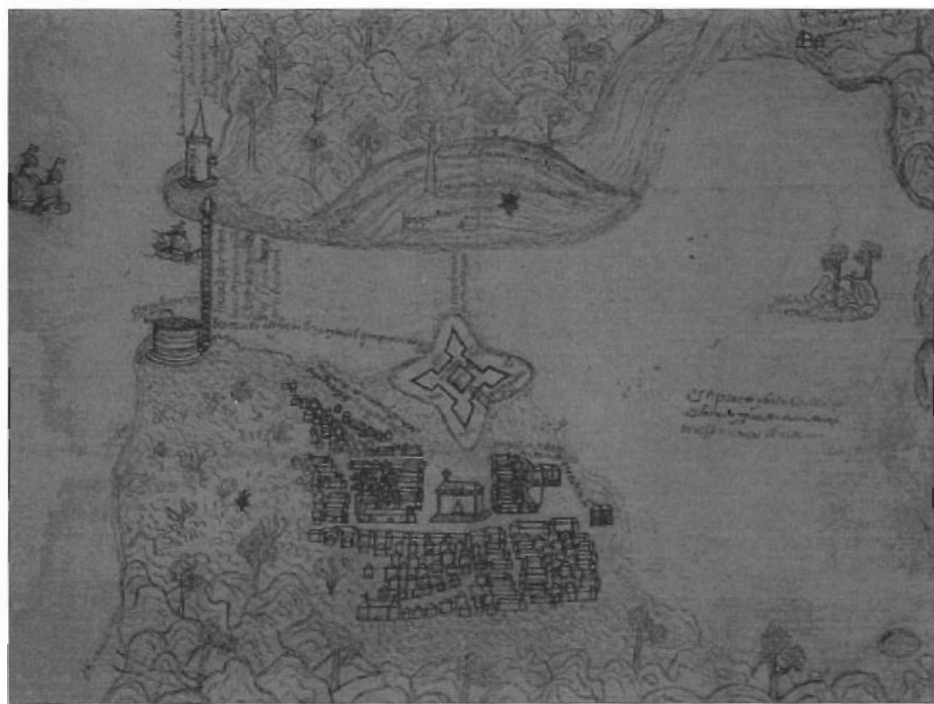


Fig. 1 – *Carta della città e baia dell'Avana (anonimo, 1567)*

vorirà lo sviluppo di risorse autonome, agricole piuttosto che commerciali.

Al commercio, allo sfruttamento agricolo, all'allevamento di sussistenza, predominante a Cuba prima del XVIII secolo, segue la specializzazione agricola estensiva d'esportazione, con scambio di prodotti di manifattura europea. Cambia, così, la configurazione del territorio, con il taglio dei boschi, la conversione dei minifondi orticoli in latifondi e l'impianto di coltivazioni di caffè e di tabacco nei terreni più fertili. Questo sviluppo accelerato del sistema delle piantagioni continua fino alla seconda metà del XIX secolo e facilita la nascita di una nuova classe sociale, la cosiddetta «zucchero-crazia», che assumerà un ruolo politico determinante negli anni successivi.

Con l'inizio del XIX secolo, la città trasforma, grazie anche alle nuove realizzazioni tecniche (2), la sua vecchia struttura urbana caratterizzata dalla compattezza all'interno della cinta muraria (fig. 2), secondo i canoni estetici dell'epoca che provengono dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti. Gli avvenimenti fondamentali che interessano l'evoluzione dell'Avana durante il XIX secolo sono la nuova normativa urbanistica, gli abbellimenti monumentali

(2) La pavimentazione delle strade con il metodo Macadam.

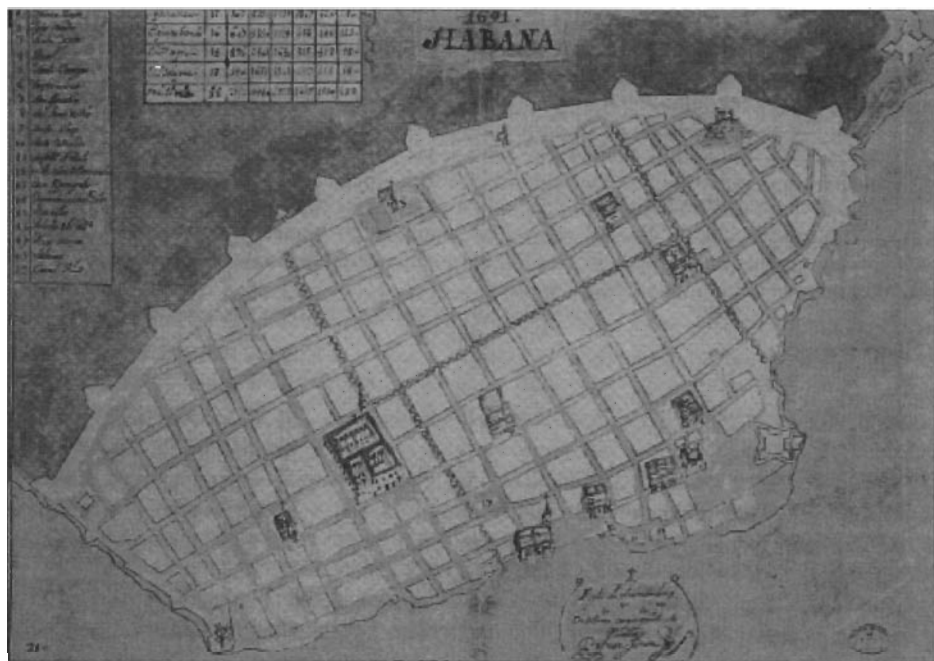


Fig. 2 – L'Avana (de Siscara, 1691)

promossi dal governatore Tacón, la creazione del «ring», l'avvio dell'insediamento abitativo a carattere sparso.

A partire dal 1817, si stabilisce un nuovo regolamento edilizio per controllare l'espansione dell'insediamento urbano oltre la cerchia muraria, le cui norme, presentate da Antonio María de La Torre y Cardenas, stabiliscono la dimensione degli isolati e delle strade della zona compresa tra il Prado, Reina, Belascoaín e il litorale. De La Torre ci lascia un *Plano de la Plaza de La Habana, su puerto, fuertes adyacentes y suburbios* (fig. 3), nel quale è immediatamente visibile il «salto delle mura» con le nuove aree di insediamento: il *barrío* di Guadalupe e Pueblo e quello di Colón e di San Lázaro, le zone lungo la Calzada del Monte (verso sud) e Regla, dall'altra parte della baia.

A partire dal 1834, vede la luce, a cura dell'ingegnere Mariano Carrillo de Albornoz e sotto gli auspici del governatore Tacón, il primo tentativo di organizzazione funzionale della città. Viene integrato il tracciato dei viali, che vengono concepiti come assi direttori, e creati alcuni edifici pubblici che assolvono la funzione di poli. Il fulcro della città non è più il palazzo dei Capitani Generali, poiché il margine estremo della città si allontana progressivamente; sono invece evidenti due assi ortogonali (Prado-Isabella II e Reina-Paseo de Tacón), che collegano i poli ove si svolge la vita sociale della classe dominante: il castello del principe e la residenza estiva dei Ca-



Fig. 3 – Plano de la Plaza de La Habana, su puerto, fuertes adyacentes y suburbios (*de La Torre, 1817*)

pitanes Generales (cioè la Quinta de los Molinos), il Campo de Marte, il teatro di Tacón e le nuove carceri, alla fine del Paseo del Prado.

Nel 1863, viene deciso di eliminare la cerchia delle mura e, con essa, il limite artificiale che separava il nucleo primitivo dalla città nuova. Questo avvenimento scatena una forte febbre speculativa che, sfruttando la necessità di ripristino della continuità urbanistica, consente all'ingegnere Portilla y Portilla di vedere approvato il suo piano del 1857, che prevede una occupazione compatta del territorio per mezzo di isolati di transizione fra le due parti: nasce così il «ring» dell'Avana.

Dopo la breve crisi economica nel 1857 e una parziale ripresa negli anni 1870-1880, viene edificato un secondo «ring» lungo il palazzo di Casa Moré y Balboa.

Altro importante fattore che incide sullo sviluppo a carattere sparso della

città è la realizzazione di alcune reti di trasporto: nel 1860, vengono attivati il servizio ferroviario urbano e alcune linee di tram a trazione animale che uniscono il centro con i quartieri periferici; dal 1863, viene realizzata la linea ferroviaria che unisce Marianao al Vedado.

La fine del XIX secolo vede, inoltre, una crescita costante della popolazione. Nel 1861, i quartieri *extra muros* e Regla contano circa 200.000 abitanti, 218.000 nel 1887 (compreso Marianao), 253.000 nel 1898. Nonostante la diminuzione della popolazione totale cubana, passata fra il 1887 e il 1899, a causa della guerra di liberazione, da 1.631.687 a 1.572.797 abitanti, la città continua a crescere demograficamente per via della politica di *re-concentración* (3), che produce un flusso immigratorio verso la città di circa 100.000 persone, grazie al quale la percentuale di residenti risale al 16% della popolazione totale (fig. 4).

Con l'arrivo delle amministrazioni filo-statunitensi, fra il 1898 e il 1902, la città si modernizza. E' completata la rete degli acquedotti, ampliata la rete elettrica per l'illuminazione stradale, quella telefonica e quella del gas. E' migliorata la pavimentazione delle strade e organizzato il primo servizio di trasporto elettrico con filobus. In quegli stessi anni, quindi, gli investimenti economici statunitensi iniziano a divenire importanti per la crescita economica, fino a rivelarsi, negli anni successivi, un vero e proprio volano economico. L'attrazione esercitata da queste nuove infrastrutture porta nell'isola, tra la fine del secolo scorso e gli anni '30, oltre 500.000 immigrati. Con questo forte flusso immigratorio, la popolazione cittadina conta, nel 1925, 562.968 abitanti (Roig de Leuchseuring, 1952).

E' importante notare che l'espansione demografica della città, nei primi decenni di questo secolo, va di pari passo con l'urbanizzazione estensiva che disgrega il territorio e la sua originale compattezza. La città passa dai 116 km² d'estensione del 1923 ai 195 km² del 1929. Nello stesso periodo, il centro cittadino è riempito costruendo fino alla Calzada de Infanta e lungo il litorale. Si edifica nella zona Vedado-Carmelo, fra l'Almendares e Infanta e nuove abitazioni sorgono nei pressi delle Calzadas di Bejucal, di Jesús del Monte, di Güines, del Cerro.

Grazie alla lettura della tipologia costruttiva delle abitazioni, possiamo osservare che l'espansione territoriale produce delle interferenze ben visibili nella sfera sociale. Queste risultano evidenti analizzando la vera e propria spartizione territoriale effettuata dalle imprese di costruzione e dai proprietari terrieri, che lasciano all'edilizia individuale e spontanea limitate frange marginali. Mentre nel periodo coloniale le leggi edilizie avevano assicurato il controllo sulla coesione del nucleo urbano, dagli anni 1910-1920 il potere centrale abbandona il suo ruolo di difensore della comunità nei confronti degli speculatori. Così la zona centrale, abbandonata a sé stessa, inizia un processo di deterioramento, ma prima che questo si dimostri irreversibile, l'aristocrazia

(3) Vera e propria deportazione della popolazione rurale nei centri urbani, sostenuta dal governatore Valeriano Weyler nel corso del conflitto anche per scopi difensivi.

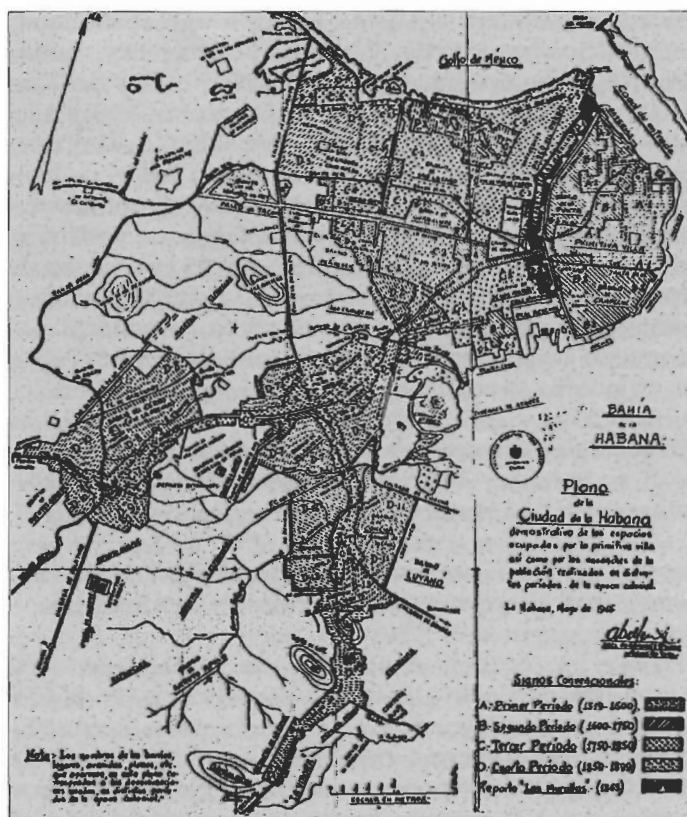


Fig. 4 – Sviluppo dell'Avana alla fine del XIX secolo

tradizionale e l'alta borghesia emigrano a ovest, verso il Vedado, chiaro esempio di urbanizzazione realizzata secondo una precisa gerarchizzazione viaria. Nello stesso tempo, i grandi proprietari chiedono e ottengono dallo Stato infrastrutture necessarie a superare gli ostacoli naturali che limitano l'espansione della città: l'entrata della baia e il rio Almendares. Tutto ciò a scapito delle classi più deboli, che vedono un incremento della densità abitativa nei quartieri centrali ove sono costretti a risiedere, in particolare, quello di Centro Habana, dove si è al limite delle condizioni di vivibilità.

Questa è la situazione della città che si presenta agli occhi di Jean-Claude Forestier, l'urbanista francese incaricato dal governo Machado, nel 1925, di redigere il piano regolatore della città.

Forestier si rende subito conto che la città è formata da molti nuclei non comunicanti fra loro. Di questi, che si sono aggiunti con il passare del tempo al nucleo storico-coloniale, se ne contano almeno quattro: uno amministrativo-politico, in vicinanza del Campidoglio Nazionale e del Palazzo Presidenziale, verso il Prado, dove sorgono edifici di alto livello come il Centro

Gallego, il Centro de los Dependientes, il Casino Español; uno economico, che si articola nelle strade Obispo, O'Reilly, Muralla, Teniente Rey, Cuba, dove si insediano le banche, le compagnie d'assicurazioni, gli uffici dell'alta finanza; uno commerciale, a est dell'asse costituito dal Prado, dalle vie Calle Neptuno e San Raffaele e dalle strade porticate Monte, Reina e Galiano; uno turistico-ricreativo, che va dal Prado, con nuclei minori nel Vedado – quali, per esempio, gli alberghi Presidente e Nacional – fino agli innumerevoli locali, *nights* e sale da ballo che sorgono lungo la spiaggia di Marianao.

L'idea proposta da Forestier è di congiungere questi nuclei per mezzo di una rete stradale efficiente. Le strade, grandi *boulevards*, costruiti per sottolineare la natura tropicale della città con al centro dei percorsi pedonali alberati, seguono al contempo un circuito simbolico e monumentale che fa capo alla Plaza Cívica, oggi della Revolución, sulla quale sorgono gli edifici del potere statale. Questo progetto, che esclude le «zone grigie» della città, quelle in cui vivono migliaia di *habaneros* delle classi più povere, non sarà mai completamente realizzato, sia per il sopraggiungere della crisi economica mondiale del 1929, sia per l'ascesa al potere di Fulgencio Batista, nel 1935.

Ma la crisi economica porta altre conseguenze: la drastica riduzione delle esportazioni di zucchero con conseguente forte riduzione della produzione e la crescita della disoccupazione.

La massa di popolazione impiegata in agricoltura, che – anche per il ridursi del tempo necessario alla «zafra» (4), passata a partire dal 1933 da 120 a 66 giorni – ha perduto il proprio lavoro, si riversa nella città. La crescita demografica dell'Avana si mantiene, perciò, fino alla fine del secondo conflitto mondiale, a un livello superiore rispetto a tutta l'isola. Nel 1943, la popolazione nazionale cresce del 2,7%, mentre quella della capitale del 3,6%, in particolare nelle zone suburbane. Il tasso di crescita annuo della «Grande Habana» è nel periodo 1931-1943 superiore del 20% rispetto al centro urbano, percentuale che sale al 30% nel periodo 1943-1953 e al 75% dal 1953 al 1958. Quest'ultimo periodo è caratterizzato da una vera e propria crescita incontrollata, dovuta anche al fatto che si realizza, parzialmente, il nuovo sistema viario previsto dai piani regolatori (fig. 5).

L'impianto stradale dell'Avana, di tipo radiale, è ora parzialmente intercomunicante, grazie ad alcune grandi e capaci circonvallazioni: la Calle 100, la Carretera Monumental, l'autostrada del Mediodía. La realizzazione di queste direttrici non è però dovuta a problemi di viabilità (l'intera isola, nel 1959, conta circa 300.000 veicoli), ma serve a soddisfare sia gli interessi della grande distribuzione commerciale di prodotti importati e degli speculatori terrieri, sia la richiesta di infrastrutture da parte dei ceti abbienti che vivono nelle zone residenziali e di interesse economico. All'interno del paese, invece, permane la cronica mancanza di strade adeguate allo sviluppo in-

(4) E' il periodo della raccolta dello zucchero, che richiede lavoratori stagionali non specializzati.

dustriale. Sviluppo industriale che era iniziato negli anni '30 e che, nonostante tutto, ha nel corso degli anni '50 un considerevole aumento, soprattutto nei settori tessile, alimentare e dei prodotti per l'edilizia.

L'insediamento industriale si localizza nella città, perché questa è centro di consumo, bacino di manodopera e *gateway* per l'ingresso nel paese di materie prime attraverso il porto, e produce, oltre alla crescita economica, notevoli danni paesaggistici e ambientali. Basti pensare non solo alle infrastrutture portuarie e alle raffinerie di petrolio che, a Casablanca e Regla, si stagliano davanti la baia, ma anche alle aree desolate vicino agli insediamenti industriali, che si espandono lungo la rete ferroviaria e la Carretera Central fino ai suburbi industriali di San Francisco de Paula e del Cotorro, così come lungo l'asse di Rancho Boyeros, in direzione di Santiago de la Vegas.

La partecipazione dell'industria alla vita urbana, iniziata con le tabacchiere situate nel centro della città, è relegata nei quartieri periferici, in una «zona industriale» ben definita funzionalmente, che svolge anche un ruolo residenziale per la classe operaia e per i ceti meno agiati.

Il fenomeno che caratterizza lo sviluppo della città negli anni '50 è, infatti, l'estendersi delle zone abitate, conseguenza della crescita demografica, che spinge lentamente l'iniziativa privata a investire capitali nel settore delle costruzioni: quest'ultimo raggiungerà il suo massimo livello di espansione, dopo la promulgazione, nel 1952, della legge della «proprietà orizzontale», dai chiari fini speculativi. Alla fine del 1953, la crescita delle costruzioni, in termini di unità costruite, risulta del 44% rispetto al 1946.

La conseguenza di questo processo sulla struttura urbana è, chiaramente, la compattazione delle abitazioni del centro cittadino, per l'aumento del costo dei terreni e l'occupazione dei terreni ancora liberi del Vedado e di Miramar, dove si costruiscono edifici di 3-4 piani per le classi più agiate e abitazioni individuali per la media borghesia. La progressiva distanza dal centro indica, così, il carattere esclusivo di ciascun quartiere.

Il «colpo di grazia» alla città viene inferto dal piano regolatore proposto da José Luis Sert fra il 1956 e il 1958. Il progetto ha come obiettivo principale quello di sostituire l'immagine monumentale data alla città da Forestier con un'immagine di città del piacere, centro di gravità geografica all'interno del circuito Yucatán-Cuba-Florida. I capitali privati (5) investono nella costruzione sulla fascia costiera di club e alberghi, di porti e canali nella città (Barlovento) e al Varadero, di strutture alberghiere moderne (come l'Habana-Hilton, il Capri, il Riviera, il Vedado, il Comodoro), per ospitare e soddisfare le esigenze dei turisti provenienti principalmente dagli Stati Uniti (6).

A questi moderni edifici della città turistica, però, si contrappongono,

(5) In parte anche quelli della mafia italo-americana, che ha nell'Hotel Capri una base logistica riconosciuta.

(6) Va ricordato, a questo proposito, l'urbanizzazione dell'odierna città di Cancún in Messico, i cui grattacieli chiudono la vista del mare e la cui fisionomia contrasta fortemente con la «downtown» messicana più defilata, su un originale impianto a scacchiera formato da case basse.

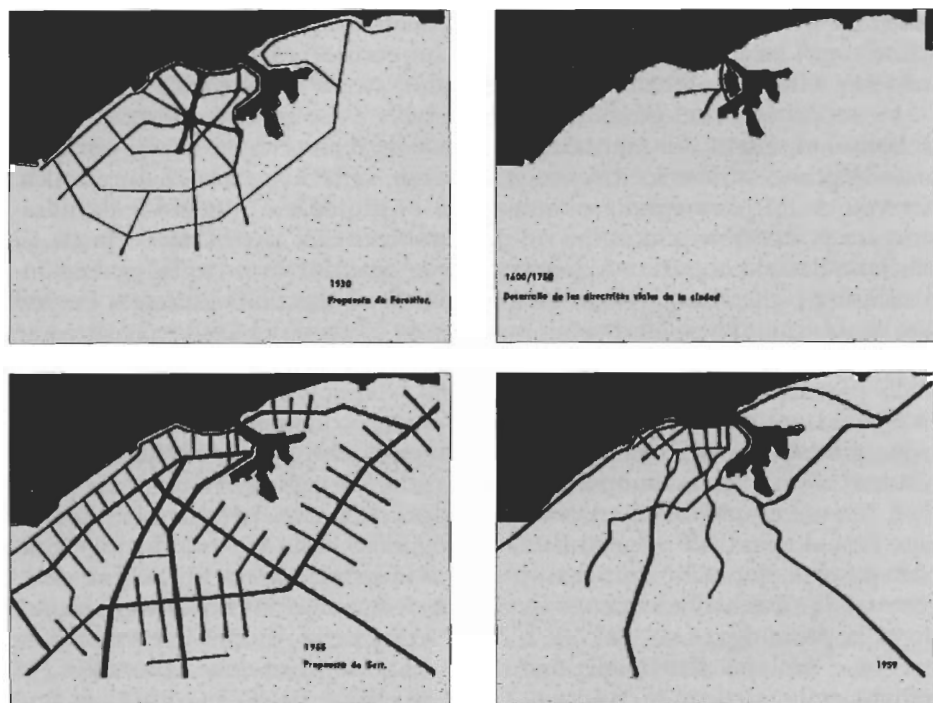


Fig. 5 – Piani regolatori dell'Avana proposti da Forestier e Sert

nei quartieri del Centro Habana, del Cerro e dell'Habana Vieja, abitazioni precarie e baracche inabitabili (7) che formano i cosiddetti *barrios insalubres*, fra i quali si possono ricordare quelli di Las Yaguas, Llegu y Pon e Cueva del Humo, punti di riferimento della richiesta abitativa del flusso immigratorio proveniente dalle campagne e luoghi ove troveranno terreno fertile le idee rivoluzionarie, che trionferanno di lì a poco (fig. 6).

Instauratosi il governo rivoluzionario, il 1° gennaio 1959, l'impegno principale che questo si assume è quello di risolvere i problemi abitativi. Il 10 maggio dello stesso anno è promulgata la legge 35, che stabilisce la diminuzione dei canoni d'affitto del 50%, poi è approvata la prima legge di riforma agraria, che abolisce il latifondo, stabilendo un limite alle proprietà di 402 ettari, e infine, il 23 dicembre, la legge 691, che fissa il prezzo d'acquisto dei terreni urbani a quattro *pesos* per metro quadro.

Un anno dopo partono le nazionalizzazioni, che si stima siano costate

(7) Sono le *cuarterias*, un insieme di camere in affitto con i servizi igienici in comune che vengono chiamate *ciudadelas*, quando le camere sono disposte intorno a un cortile, o *pasajes*, quando sono disposte all'incrocio di due strade, oppure *accessorias*, quando sono uniti i due tipi precedenti.

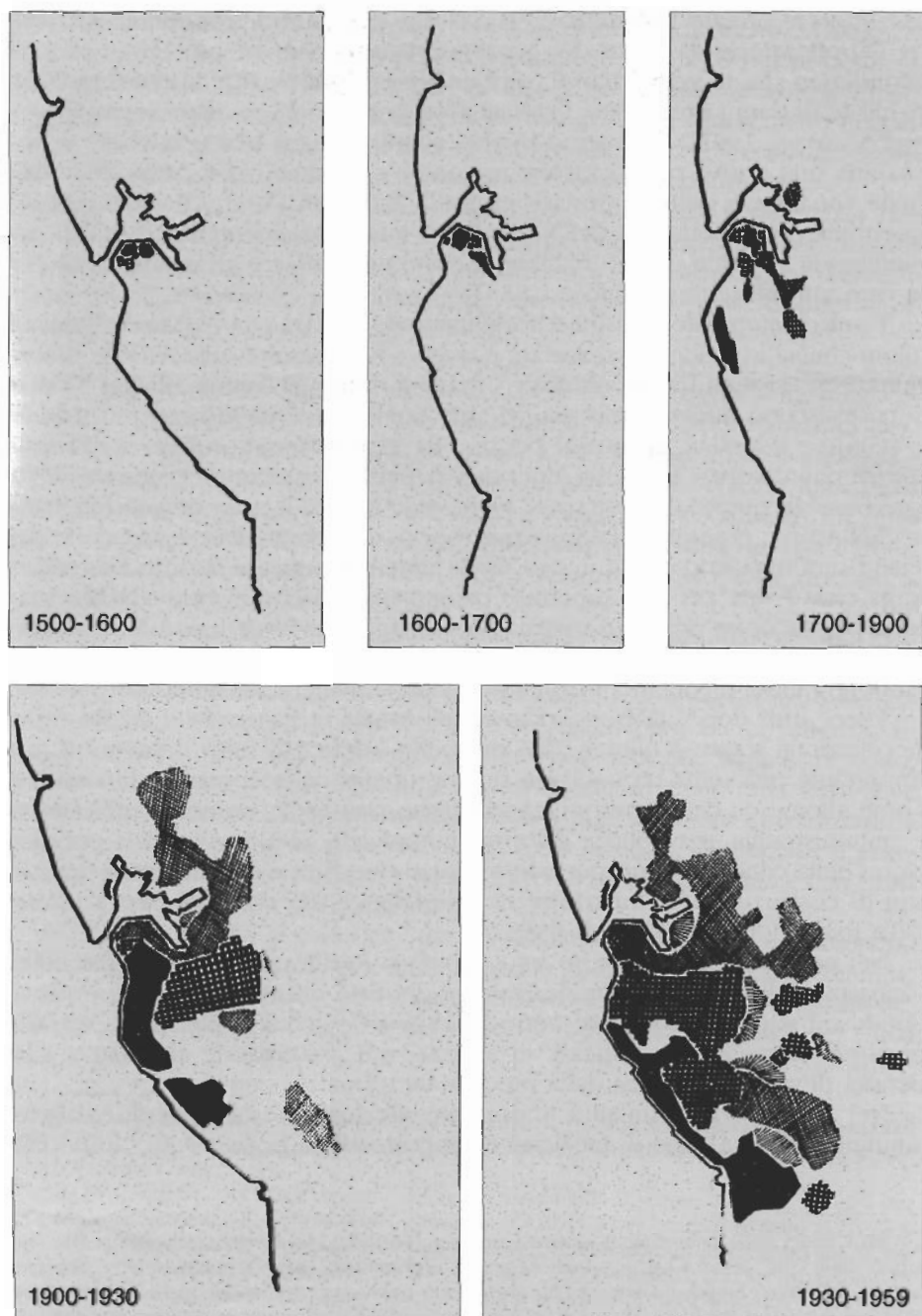


Fig. 6 – *Espansione territoriale dell'Avana (1519-1959)*

alle imprese private 1,85 miliardi di dollari e che hanno prodotto contro Cuba l'applicazione da parte del governo statunitense del più lungo blocco economico che la storia ricordi, sebbene, ed è interessante notarlo, su 5911 richieste di danni presentate, l'86% si riferiva a solo 38 società (Segre, Coyula e Scarpaci, 1997). Il governo rivoluzionario capisce ben presto che è necessaria una nuova pianificazione regionale e urbana, ma a causa della difficile situazione politica (invasione della Baia dei Porci, crisi dei missili, guerriglia nelle montagne dell'Escambray) e la conseguente necessità di aumentare le spese in campo militare, è costretto a ridurre gli investimenti per la ristrutturazione territoriale.

L'unico intervento possibile, fondamentale per una popolazione fino ad allora chiusa in rigide classi sociali, è quello di cercare di cancellare le discriminazioni esistenti fra popolazione urbana e rurale. Si creano villaggi rurali e si costruiscono nuove e più salubri abitazioni, strade nelle zone più remote e scuole e ospedali in tutto il paese. Si cerca, infine, con ogni mezzo, di uscire dalla storica e stretta dipendenza dal mercato monoculturale dello zucchero. In questo contesto, nel 1963, vede la luce il primo piano regolatore dell'Avana, promosso dal nuovo governo, che porta alla realizzazione del Plan Cerdón: esso consiste in una fascia di terreni agricoli intorno alla città – larga circa 8 km, per una superficie complessiva di 30.000 ettari – nella quale la popolazione urbana è invitata a partecipare ai lavori agricoli. Lo scopo dichiarato è quello di riavvicinare socialmente i contadini e i cittadini mescolandone i modi di vita, ma i risultati ottenuti si riveleranno minimi.

Dieci anni dopo, la popolazione dell'Avana rappresenta il 20,5% della popolazione totale e oltre il 75% di quella urbana di tutto il paese. Il più importante problema da risolvere rimane quello della necessità di costruire nuovi alloggi. Si cerca, però, una soluzione non esclusivamente urbanistica e amministrativa, ma politica e soprattutto sociale, che coinvolga la popolazione della città. Vengono per questo creati due forti e fondamentali organismi di costruzione: le microbrigade e le brigate dei comitati per la difesa della rivoluzione (8) (Memoli, 1993).

Nel periodo considerato, la loro attività si localizza principalmente nelle vicinanze delle zone industriali: Habana del Este e Cotorro. Grazie a questi organismi sono costruiti, nel periodo 1970-1975, alloggi per circa 300.000 persone. Si sceglie di edificare in altezza, unica soluzione alternativa alla densità di superficie tipica della precedente urbanizzazione.

Nel 1976, avviene un'altra importante riforma, questa volta di carattere amministrativo. Al fine di facilitare il rapporto fra la popolazione della città

(8) L'opera delle microbrigade si rivela un esempio di cooperazione volontaria per lo sviluppo della città stessa. Ciascuna microbrigata è costituita da circa 30 persone, che lavorano presso uno stesso luogo di lavoro e che non hanno nessuna preparazione tecnica. All'assenza di questi lavoratori dal luogo di lavoro si sopperisce con lavoro straordinario non retribuito di 10 ore da parte di altri lavoratori. Alla carenza di esperienza tecnica sopperisce la brigata che è, invece, composta da operai specializzati.

e gli organi locali che la gestiscono, il territorio metropolitano è diviso in 15 municipi (9), a loro volta divisi in settori composti da uno o più distretti.

Nel decennio 1976-1986, la città riscopre il suo ruolo nel settore turistico, oggi quasi determinante (10). Forti permangono gli investimenti nel settore edilizio e, per la prima volta, ci si rivolge non solo alla costruzione degli edifici, ma anche alla loro manutenzione e conservazione.

Nel 1982, L'Avana «Vieja», il centro storico della città, è dichiarata dall'UNESCO patrimonio culturale dell'umanità: le organizzazioni internazionali e il governo cubano approntano allora dei nuovi e costosi piani d'investimento per il recupero degli edifici storici che la costituiscono. L'opera di restauro durerà fino alla metà degli anni '90.

Nel 1984, viene fatto un successivo passo per risolvere il problema abitativo. È approvata la «legge d'abitazione generale», che regola il mercato degli affitti – permettendo di affittare stanze, di cambiare appartamento (*permutas*), di vendere lotti e abitazioni – oltre a disciplinare i diritti ereditari e a promuovere la costruzione di edifici per mezzo di cooperative. Ma questa serie di progetti, per il volgere improvviso degli eventi, subisce un duro colpo d'arresto: la crisi d'identità dei governi marxisti dell'Europa dell'Est costringe Cuba, soprattutto dal 1986, anno della «rectificación de errores», a sperimentare nuove ipotesi di sviluppo.

Questa «correzione» è una vera e propria *perestroika* alla cubana. Essa comporta la concessione di maggiori incentivi materiali ai lavoratori e il permesso di autofinanziamento alle imprese statali. Si crea, così, un mercato statale parallelo dove possono essere acquistati beni e cibo ulteriori rispetto a quelli forniti con il sistema del tesseramento. Ma, in questo modo, si alimenta, anche per la necessità di sorreggere un'economia debole in campo internazionale, il mercato nero delle valute straniere che iniziano a circolare a fianco della moneta nazionale. Così facendo, diminuisce il potere d'acquisto del *peso* cubano che viene fortemente svalutato (11), con gravi ripercussioni su tutta la popolazione.

Alla fine del 1989, ai Paesi dell'Est era destinato l'85% delle esportazioni. La fine di questo mercato, oltre alla mancanza di capitali, crediti ed energia, produce un vero e proprio *shock* nella società cubana, i cui effetti sono accentuati dal persistente blocco economico. È il periodo più grave per Cuba

(9) Playa, Plaza de la Revolución, Centro Habana, La Habana Vieja, Regla, La Habana del Este, Guanabacoa, San Miguel del Padrón, Diez de Octubre, Cerro, Marianao, La Lisa, Boyeros, Arroyo Naranjo, Cotorro.

(10) Per rendersi conto dell'importanza che sta assumendo il settore turistico, si pensi che nel periodo 1° gennaio-30 ottobre 1996, giungono a Cuba 787.917 turisti, rispetto ai 583.234 che l'avevano visitata nello stesso periodo dell'anno precedente, con un incremento del 35,3%. Nel 1995, i turisti arrivati a Cuba sono 740.000, di questi 152.908 italiani, con un incremento rispetto all'anno precedente del 78,8%, 132.557 canadesi (+16,8%), 96.074 spagnoli (+31,2%), 58.922 tedeschi (+37%) e 48.207 francesi (+79,5%). Questi dati sono stati pubblicati sul quotidiano «Granma» del 22 novembre 1996.

(11) Il tasso di cambio con il dollaro raggiunge il valore di 120 *pesos*.

e la sua capitale. Nel 1990, il blocco è pari a quasi il 50% del volume totale delle importazioni e la paura di un attacco statunitense costringe il governo a dichiarare che il paese si trova in un «período especial en tiempo de paz». Ci si rivolge, perciò, a nuovi *partners* economici, che non temono le ripercussioni statunitensi. In ciò sono favorite le aziende spagnole e canadesi, con le quali si sottoscrivono importanti *joint ventures*. In un secondo momento, accordi in settori strategici sono sottoscritti con società italiane, quali la Costa e la ITALTEL. Il nuovo settore di sviluppo, comunque, si rivela, sempre più, quello turistico. Nuovi complessi alberghieri sorgono lungo tutte le coste dell'isola; in particolare, per quanto riguarda la città, sul litorale est verso Varadero. Nell'ottobre del 1984, sono aperti i «mercados agropecuarios». L'insieme di queste misure economiche fanno risalire le quotazioni della divisa cubana rispetto al dollaro.

Nonostante tutto ciò, comunque, L'Avana «pa'lante», «va avanti» grazie ai suoi abitanti (12). Sono loro i difensori dell'immagine della città, degli edifici costruiti in stile coloniale, di quelli edificati secondo i canoni dell'eclettismo o dell'*art déco* che, relativamente alterati dal passare del tempo, possiamo ammirare ancora oggi. Ma vivere all'Avana non è facile: esiste nella città il 60% delle abitazioni precarie di tutta l'isola e i prezzi dei beni e dei servizi sono alti, ad eccezione di quelli sanitari e scolastici. C'è un'alta concentrazione di cinema, teatri, musei e di eventi culturali, ma mancano linee metropolitane. Il mezzo di trasporto pubblico più usato è l'autobus, quello privato la bicicletta sulle molte piste ciclabili. La rete stradale è, in generale, assai carente di manutenzione. A differenza di ciò che si riscontra nel nostro paese, la città è però quasi priva di barriere architettoniche per i disabili e i bambini.

Se non si può certo dire che tutto all'Avana funzioni, tuttavia una considerazione in termini positivi va fatta: se nel gennaio del 1959 la storia non avesse cambiato il suo corso, avremmo una città diversa, composta sì da un centro, pieno di luci al neon e torri di vetro e cemento, ma anche da una sterminata periferia fatta di baraccopoli piene di miseria. Una città senza identità come tante altre in America Latina.

BIBLIOGRAFIA

- ACADEMIA DE CIENCIAS DE CUBA, *Nuevo atlas nacional de Cuba*, L'Avana, 1988.
 ADMINISTRACIÓN METROPOLITANA DE LA HABANA-OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA CIUDAD, *La Habana intramuros*, L'Avana, 1975.
 ARDIZONES J., *Cuba investimenti commercio ed economia*, Roma, Erre Emme, 1993.

(12) Gli abitanti passano dal milione del 1959 ai 2,2 milioni del 1995. Il tasso di crescita è fra i più bassi rispetto a quelli di altre capitali dell'America Latina.

- ARRIAGA MESA M. D. e DELGADO VALDÉS A., *Contribución al estudio de la vivienda pobre en La Habana del siglo XIX: ciudadelas y accessorias*, in «Revista de Indias», Madrid, 1995, pp. 453-485.
- BOSH J., *Cuba la isla fascinante*, L'Avana, Editorial Universitaria, 1955.
- CABOT J., *Notes sur La Havane*, in «Cahiers de Géogr.», Parigi, 1970, pp. 29-40.
- CARPENTIER A., *La ciudad de las columnas*, Barcellona, Bruguera, 1982.
- Censo de la República de Cuba de 1943. Atlas*, L'Avana, 1943.
- COMITÉ ESTATAL DE ESTADÍSTICAS, *Cuba en cifras 1980*, L'Avana, 1980.
- COMITÉ ESTATAL DE ESTADÍSTICAS, *Cuba: desarrollo económico y social durante el periodo 1958-1980*, L'Avana, 1981.
- COMITÉ ESTATAL DE ESTADÍSTICAS, *Estadísticas quinquenales de Cuba, 1965-1980*, L'Avana, 1982.
- COMITÉ ESTATAL DE ESTADÍSTICAS, *Atlas demográfico nacional*, L'Avana, 1985.
- COMITÉ ESTATAL DE ESTADÍSTICAS, *Cuba en cifras 1984*, L'Avana, 1985.
- COMITÉ ESTATAL DE ESTADÍSTICAS, OFICINA NACIONAL DEL CENSO, *Censo de la población y viviendas 1981. La población cubana en 1953 y 1981 (Reprocesoamiento del censo de 1953 según la actual división político administrativa aprobada en 1976 y su comparación con el censo de 1981)*, L'Avana, 1984.
- COMITÉ ESTATAL DE ESTADÍSTICAS, OFICINA NACIONAL DEL CENSO, *Censo de la población y viviendas 1981- Provincia de Ciudad de La Habana*, L'Avana, Combinado Poligráfico «A. Lopez», 1984.
- DE ARRATE J. M. F., *Llave del nuevo mundo*, L'Avana, Comisión Cubana de la Unesco, 1964.
- DE LA TORRE J. M., *Lo que fuimos y lo que somos o L'Avana antigua y moderna*, L'Avana, Imprenta de Spencer y Compañía, 1857.
- DEPARTAMENTO DE LA GUERRA, OFICINA DEL DIRECTOR DEL CENSO DE CUBA, *Informe sobre el censo de Cuba 1899*, Washington, Imprenta del Gobierno, 1900.
- DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN FÍSICA-PODER POPULAR CIUDAD DE LA HABANA, *Plan Director Ciudad de La Habana*, L'Avana, Instituto Cubano de Geodesia y Cartografía, 1984.
- Estrategia*, L'Avana, Ediciones Plaza Vieja, 1990.
- GARNIER J.-P., *Une ville, une révolution: L'Havane de l'urbain au politique*, Parigi, Ed. Anthropos, 1973.
- GENTILESCHI M. L., *Geografia della popolazione*, Roma, NIS, 1991.
- Habana, Metropolis of the Caribbean*, Washington, Panamerican Union, 1931.
- Habana 1*, in «Arquitectura Cuba», L'Avana, 340, 1972, pp. 1-88.
- Habana 2*, in «Arquitectura Cuba», L'Avana, 341-2, 1973, pp. 1-80.
- JUNTA CENTRAL DE PLANIFICACIÓN, *Censo de población y viviendas 1970*, L'Avana, Orbe, 1975.
- JUNTA CENTRAL DE PLANIFICACIÓN-JUCE PLAN, *Población estimada por provincia, partes urbana y rural, sexo y grupo de edad, 1966-1970*, L'Avana, 1966.
- JUNTA CENTRAL DE PLANIFICACIÓN-JUCE PLAN, *Compendio estadístico de Cuba 1967*, L'Avana, 1968.

- La Habana: 465 Aniversario*, L'Avana, Departimiento de Actividades Culturales, 1984.
- La Habana Vieja*, in «Arquitectura Cuba», L'Avana, n. 355-356, 1983.
- LAMORE J., *La Havane de la «porte du nouveau monde» à la grande ville des citoyens. La grande ville en Amérique Latine*, Parigi, CNRS-Centre Regional de publication de Toulouse, 1988.
- LANDSTREET BARENT F., *Cuban Population issue in Historical and Comparative Perspective*, L'Avana, 1976.
- LE RIVEREND-BRUSONE J.J., *La Habana biografía de una provincia*, L'Avana, Academia de la Historia de Cuba, 1960.
- LE RIVEREND-BRUSONE J.J., *Breve historia de Cuba*, L'Avana, Editorial de Ciencias Sociales, 1981.
- LEAL SPENGLER E., *La Habana intramuros*, L'Avana, Oficina del Historiador de la Ciudad, 1975.
- LEAL SPENGLER E., *Regresar en el tiempo*, L'Avana, Editorial Letras Cubanas, 1986.
- LEAL SPENGLER E., *L'Avana, Storia della città*, Milano, Electa, 1987.
- LEAL SPENGLER E., *La Habana. Ciudad Antigua*, L'Avana, Editorial Letras Cubanas, 1988.
- LEAL SPENGLER, E., *La luz sobre el espejo*, L'Avana, Ediciones Boló, 1996.
- MARTÍN ZEQUEIRA M.E. e RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ E. L., *La Habana Colonial (1519-1898)*, L'Avana-Siviglia, Consejo de la Administración Provincial, 1993.
- MATEO DOMINGO A., *Historia de la división político administrativa de la Isla de Cuba (1607-1976)*, L'Avana, Editorial Arte y Literatura, 1977.
- MEMOLI M., *Politiche territoriali e centro storico a L'Avana*, in «Spazi Urbani e Quadri sociali», Napoli, 1993, pp. 123-140.
- MENDEZ GUERRERO M., *La Habana*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986.
- MINISTERIO DE CULTURA DE CUBA, MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA, DIRECCIÓN GENERAL DE RELACIONES CULTURALES-INSTITUTO DE COOPERACIÓN IBEROAMERICANA, *La Habana Vieja. Mapas y planos en los archivos de España*, L'Avana, 1985.
- MINISTERIO DE HACIENDA, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Anuario Estadístico de Cuba 1957*, L'Avana, Impresa P. Fernandez Y., 1958.
- MINISTERIO DE CULTURA DE CUBA, *La Habana Vieja: restauración y revitalización. Anteproyecto*, L'Avana, 1993.
- NÚÑEZ JIMÉNEZ A., *Geotransformación de Cuba*, L'Avana, Academia de Ciencias de Cuba, 1968.
- NÚÑEZ JIMÉNEZ A., *Geografía de Cuba*, L'Avana, Editor Pedagógica, 1965.
- OPATRY J., *Los cambios socio-económicos y el medio ambiente: Cuba primera mitad del siglo XIX*, in «Revista de Indias», Madrid, 1996, pp. 367-387.
- PÉREZ ROJAS N., *Características sociodemográficas de la familia cubana 1953-1970*, L'Avana, Editorial de Ciencias Sociales, 1979.
- POLETTI P., *Urbanistica: il territorio partecipato*, in «Quaderni Internazionali», Milano, 1990, 4, pp. 133-141.

- ROIG DE LEUCHSEURING E., *Historia de La Habana desde su primeros días hasta 1565*, L'Avana, Municipio de La Habana, 1938.
- ROIG DE LEUCHSEURING E., *La Habana. Apuntes históricos*, L'Avana, Editorial del Consejo Nacional de Cultura, 1963.
- RUDOLPH J. D., *Cuba. A Country Study*, Washington, American University, 1985.
- RUIZ R. E., *Cuba. Nascita di una rivoluzione*, Milano, Rizzoli, 1971.
- SEGRE R., *Cuba l'architettura della Rivoluzione*, Padova, Marsilio Editori, 1970.
- SEGRE R., COYULA M e SCARPACI J.L., *Havana. Two Faces of the Antillean Metropolis*, Chichester, Wiley and Sons, 1997.
- SODA A., *Que pasa en Cuba*, Bologna, L'Altritalia, 1996.
- STANLEY D., *Cuba*, Torino, EDT, 1997.
- TUTINO S., *L'ottobre cubano*, Torino, Einaudi, 1978.
- VALDES A., *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, L'Avana, Comisión Nacional Cubana de la Unesco, 1964.
- VENEGAS C., *La Habana y su región: un proyecto de organización espacial de la plantación esclavista*, in «Revista de Indias», Madrid, 1996, 207, pp. 333-367.
- VILLAROEL SANDOVAL C., *Las estadísticas demográficas cubanas*, L'Avana, Editorial de Ciencias Sociales, 1975.
- WRIGHT I. A., *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI*, L'Avana, El siglo XX, 1927.
- WRIGHT I. A., *Early History of Cuba*, New York, Mac Millan, 1916.

A REVOLUTION TO PRESERVE A CITY. THE CASE OF HAVANA OF CUBA. – The article considers the urban development of Havana of Cuba, following an historic overview, divided in three principal periods: from foundation to the independence (1515-1898), from independence to the revolution (1898-1958), from the revolution to 1996. After a brief analysis of the most important economic and historic events that influenced the urbanistic choices of the different governments as the colonization, the Forestier's and Sert's urban plans, the industrial development and the environmental pollution's problems, particular relief is given to the fact that, after the revolution, the shape of the city was not altered like happened in the other capitals and bigger cities of Latin America, but it was like crystallized, preserving its urban structure integrity. This «crystallization» permitted to inherit an important cultural patrimony, the «Habana Vieja», the old centre of the city, that UNESCO recognized in 1982. The costs of this patrimony is completely guaranteed by Cuban people that, strangled by heavy economic problems, due to an international economic block that lasts since fifty years ago, is therefore hardly able to maintain its weight.

Università di Roma «La Sapienza», Istituto di Geografia