La nueva fiebre del oro.
Las *otras* ciudades del turismo en El Caribe
(Varadero, Bávaro-Punta Cana)

Jesús M. González Pérez (Editor)

La nueva fiebre del oro.
Las *otras* ciudades del turismo en El Caribe
(Varadero, Bávaro-Punta Cana)

Jesús M. González Pérez (Editor)

© Jesús M. González Pérez (editor)
© Jesús M. González, Margarita Novo, Onofre Rullan, Sònia Vives, Maite Echarri, Roberto González, Ricardo Remond, Eduardo Salinas, Yolanda M. León, Yanira Arias, Carlos M. Bacallao, Enrique Navarro, Gabriela Sauter.

Este libro está bajo una licencia *creative commons*. Usted es libre de:
● Copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra con las siguientes condiciones:
Reconocimiento: debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciador (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o apoyan el uso de la obra).
No comercial: no puede utilizar esta obra para fines comerciales.
Sin obras derivadas: no se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.
● Al reutilizar o distribuir la obra, se deben dejar bien claros los términos de la licencia de esta obra.
● Alguna de estas condiciones puede no aplicarse si se obtiene el permiso del titular de los derechos de autor.
Para cualquier otro uso o avisos de su utilización, por favor comuníquese a: jesus.gonzalez@uib.es

Impresión: amadip.esment
ISBN-10: 84-695-6522-2
ISBN-13: 978-84-695-6522-3

D.L.: 1074-2012
Palma (Illes Balears), 2012.

Foto de portada: El Hoyo de Friusa, Bávaro, República Dominicana.

Editor
Jesús M. González Pérez (UIB)

Autores
Universitat de les Illes Balears (UIB):
Jesús M. González Pérez
Margarita Novo Malvárez
Onofre Rullan Salamanca
Sònia Vives Miró

Universidad de La Habana (UH):
Maite Echarri Chávez
Roberto González Sousa
Ricardo Remond Noa
Eduardo Salinas Chávez

Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC):
Yolanda M. León Hernández

Oficina de Manejo Costero - Playa de Varadero (OMIC):
Yanira Arias Rodríguez
Carlos M. Bacallao Docampo

Universidad de Málaga (UMA):
Enrique Navarro Jurado

University of Toronto (UTORONTO):
Gabriela Sauter

Este libro se enmarca en el Projecto de Cooperació Universitària al Desenvolupament - 2011 titulado “Las nuevas ciudades del turismo en El Caribe. Cambios urbanos y modelos de desarrollo residencial para la población trabajadora del turismo (Varadero y Bávaro-Punta Cana)”, financiado por el Govern de les Illes Balears y la Oficina de Cooperació al Desenvolupament i Solidaritat (OCDS) de la Universitat de les Illes Balears (UIB). El objetivo principal del mismo es estudiar y evaluar los desarrollos residenciales y los cambios en la estructura urbana vinculados a la construcción de enclaves turísticos en El Caribe. Este proyecto está integrado por dieciséis investigadores procedentes de cinco universidades: Illes Balears, La Habana, Instituto Tecnológico de Santo Domingo, Málaga y Toronto. Con la excepción de unas pocas imágenes, todos los mapas y las fotografías son obra de los autores. Éstas fueron realizadas durante el trabajo de campo desarrollado en los meses de junio y julio de 2012. Igualmente, este libro desarrolla uno de los objetivos del proyecto de investigación I+D+i “La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales” (CSO2009-08400), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación. También ha recibido la cofinanciación del fondo FEDER y de la Direcció General d’Universitats, Recerca i Transferència del Coneixement de la Conselleria d’Educació, Cultura i Universitats de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

Universitat de les Illes Balears

Oficina de Cooperació al Desenvolupament i Solidaritat

Govern de les Illes Balears

Conselleria de Presidència

Direcció General de Cooperació i Immigració

Govern de les Illes Balears

Conselleria d'Educació, Cultura i Universitats

Direcció General d'Universitats, Recerca i Transferència del Coneixement

Universitat de les Illes Balears

Departament de Ciències de la Terra

Grup d’Investigació sobre Sostenibilitat i Territori

UNIÓN EUROPEA

FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL

“Una manera de hacer Europa”

Índice

I. Presentación 6

II. Capitalismo y socialismo en la construcción de la ciudad turística 12

III. La ciudad dual turística. Estructura territorial de los espacios turísticos y su hinterland residencial 18

IV. Flujos de capitales y personas: autopistas y aeropuertos en la configuración del espacio turístico-residencial 34

V. Fronteras en la ciudad. Las cercas urbanas del siglo XXI 39

VI. La segregación espacial como modelo de expansión de la urbanización turística. Los *slums* del siglo XXI 47

VII. Modelos de ciudad 53

VIII. La forma urbana 62

IX. El espacio interior de la ciudad 71

- I. Vivienda y áreas residenciales 72
- II. Espacios libres de uso y dominio público: parques, jardines 82
- III. Servicios y equipamientos: docentes, sanitarios, culturales, deportivos y de ocio 87
- IV. La movilidad intraurbana: infraestructuras y transporte 101
- V. Higiene pública. Abastecimiento de agua, saneamiento de aguas residuales y recogida de RSU 113
- VI. Comercio, iglesias, cuarterías 121

X. Reflexiones finales 139

XI. Bibliografía 141

I. Presentación

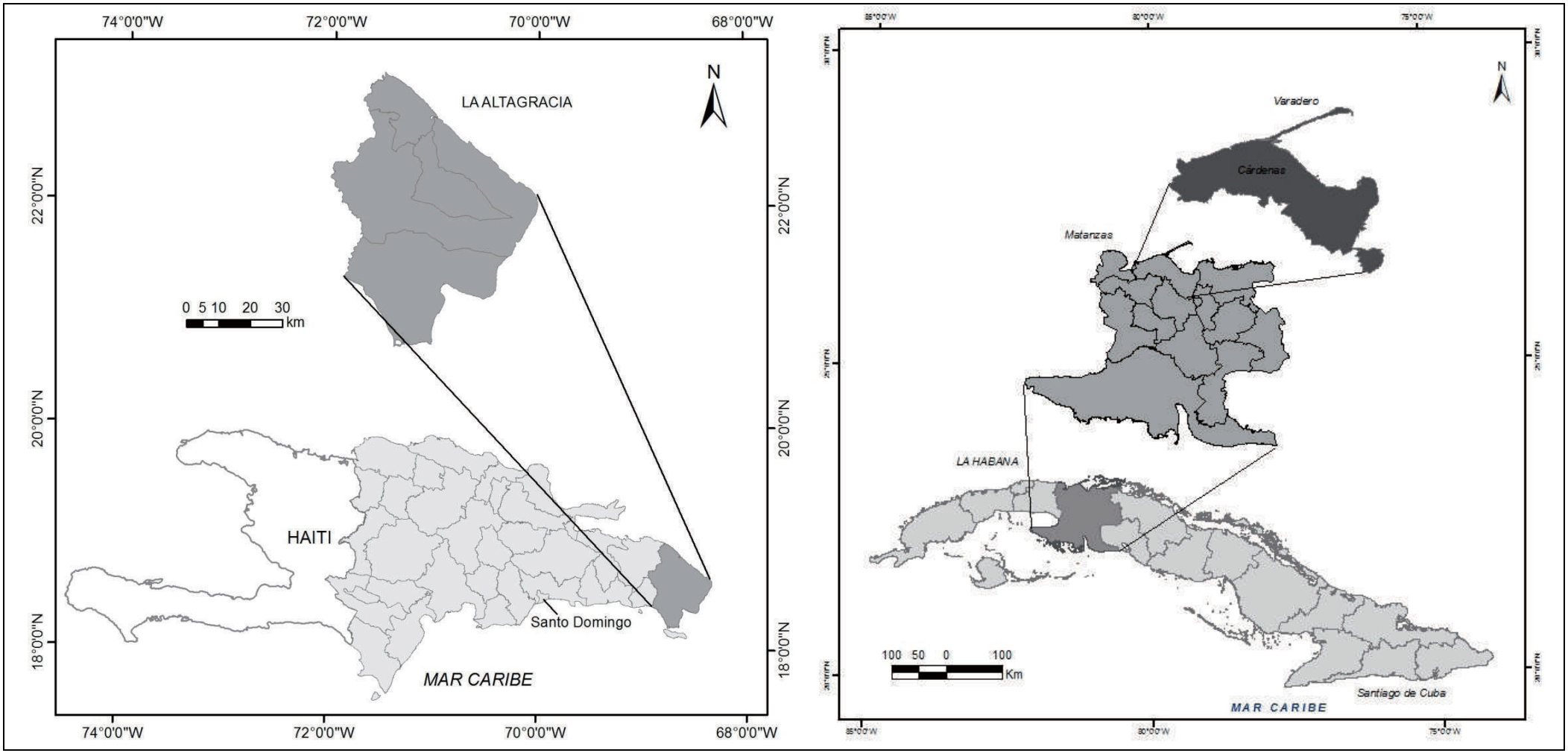
Las *otras* ciudades del turismo de dos de los principales destinos vacacionales de sol y playa del Caribe son aquellos espacios urbanos creados y/o transformados por la actividad turística de Varadero y Bávaro-Punta Cana. Es frecuente encontrar publicaciones y proyectos que se centran en explicar las realidades y las principales dinámicas que se producen en estos enclaves. Sin embargo, es menos habitual estudiar las *partes traseras* de estos macro-resorts turístico-inmobiliarios, aquellos espacios de reproducción social donde mayoritariamente reside la población trabajadora de estos polos turísticos.

Aunque no siempre manifiesten continuidad espacial, el territorio de estudio y los asentamientos seleccionados son las áreas de influencia directa de Varadero y Bávaro-Punta Cana. El trabajo de campo en Cuba se concentró en los núcleos de Cárdenas, Camarioca, Boca de Camarioca y Santa Marta. La región urbana de Bávaro y Punta Cana tiene límites difusos y presenta, a diferencia del caso anterior, modelos de crecimiento extensivo y grandes contrastes en la conformación social y económica de los espacios urbanos. Así, en el área de estudio se han recorrido mayoritariamente asentamientos precarios, de muy diferente superficie y población. Estos son los siguientes: El Manantial, Samy, Villa Kosovo, Nuevo Juanillo, El Hoyo de Friusa, Barrio Nuevo, Cristinita, Haití Chiquito, El Cortecito y Macao. De los asentamientos para las clases sociales medias y altas, el trabajo de campo se centró en Residencial Bávaro-Punta Cana, Pueblo Bávaro, Punta Cana y Cap Cana.

A finales de 2010 Varadero despareció como municipio y se incorporó al de Cárdenas, y la península de Hicacos, donde se ubican las principales instalaciones hoteleras y recreativas de Varadero, quedó bajo la atención directa del Consejo de Ministros. Así, todas las ciudades cubanas de estudio pertenecen al término municipal de Cárdenas, en la provincia de Matanzas. En estos núcleos residen alrededor de 100.000 habitantes y se contabilizan unas 30.800 viviendas. Los asentamientos dominicanos pertenecen también a un único municipio, Salvaleón de Higüey, capital de la provincia más oriental del país: La Altagracia. Como otros términos de la República, el municipio de Higüey está formado por distritos municipales que, además del propio Higüey, son los siguientes: Las Lagunas de Nisibón, La Otra Banda y Verón-Punta Cana. Nuestro territorio de estudio incluye la mayor parte del denominado Distrito Turístico Verón-Punta Cana (15.241 habitantes) y algún asentamiento de La Otra Banda (1.700 habitantes). Aunque oficialmente la población no alcance los 20.000 habitantes, los efectivos reales superan esa cifra. Además, respecto al caso cubano, la forma y estructura urbana de los núcleos (diseminada, con crecimiento difuso y horizontal) supone una mayor ocupación del suelo, con el consiguiente aumento del suelo artificial.

En los dos casos, la extensión de la urbanización (medida a través de la dinámica de la red vial o del sistema de asentamientos) y la evolución de los efectivos humanos manifiestan valores muy positivos en las últimas décadas. Un proceso íntimamente ligado al intenso desarrollo turístico-residencial de los polos turísticos de Bávaro-Punta Cana y Varadero.

Territorio de estudio en la República Dominicana y Cuba



El pasado reciente. Urbanización y turistización

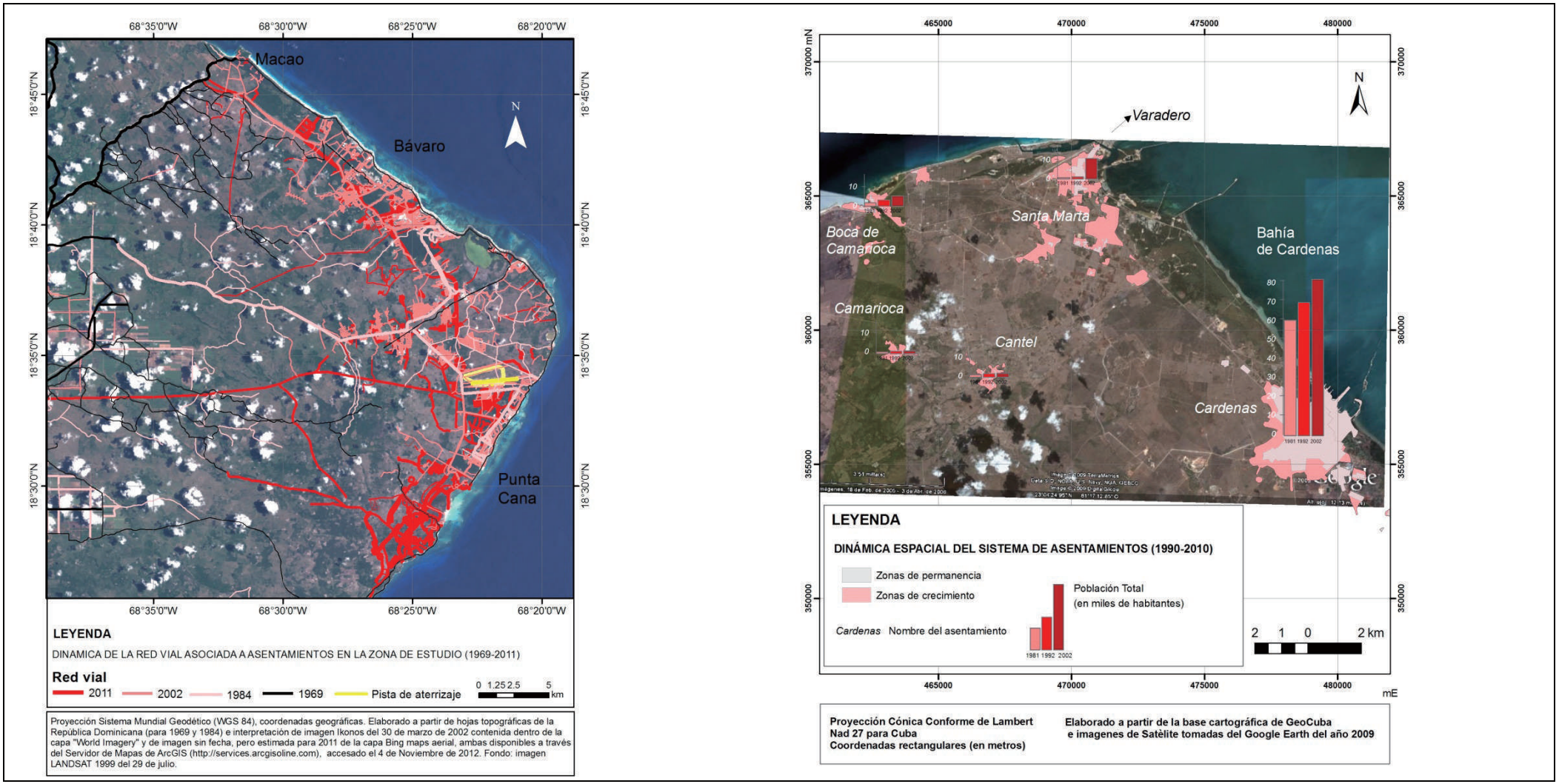
Bávaro, 1967

Macao, 1984

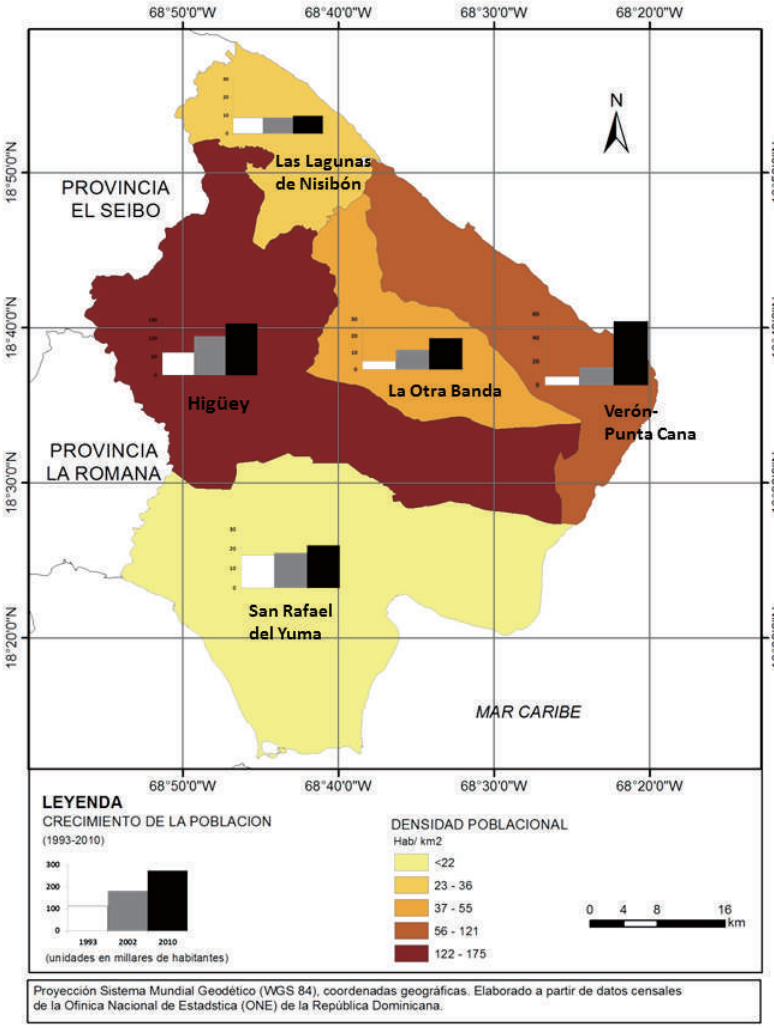
Varadero, 1955

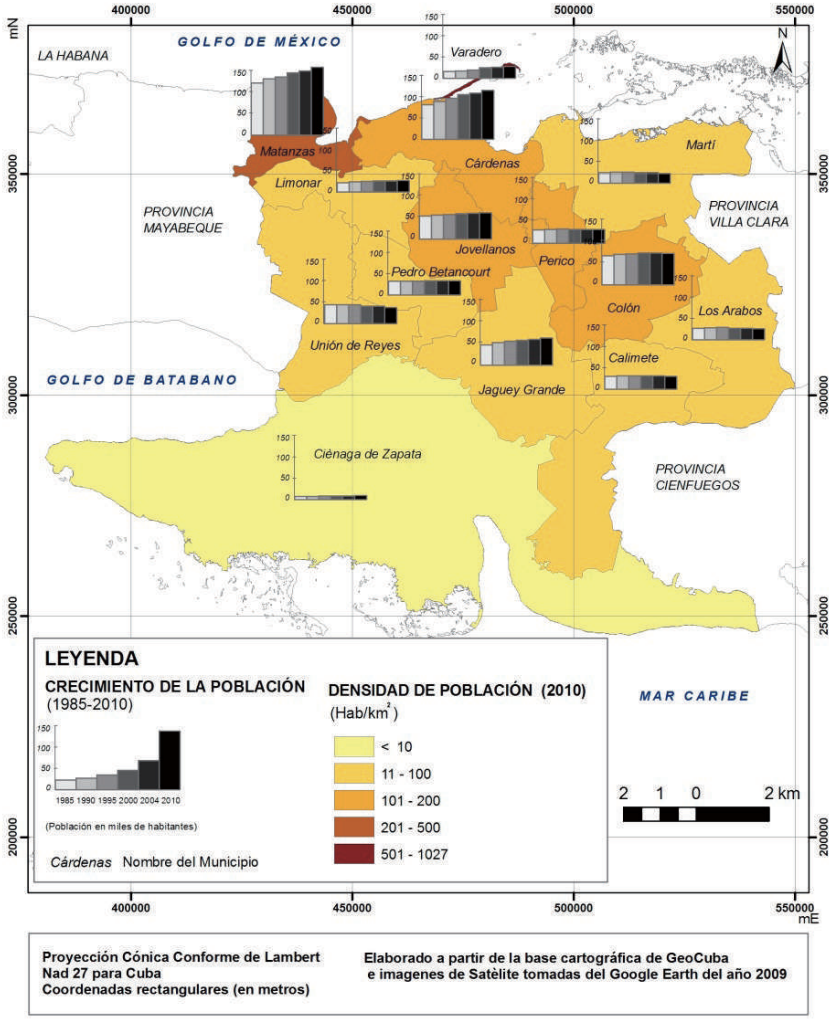
Varadero, 1957

Expansión de la urbanización: dinámica espacial de la red viaria (Bávaro-Punta Cana) y del sistema de asentamientos (Varadero)



Caracterización demográfica: evolución y densidad de la población municipal en las provincias de La Altragracia (Rep. Dominicana) y Matanzas (Cuba)





II. Capitalismo y socialismo en la construcción de la ciudad turística

Los destinos turísticos de Varadero y Bávaro presentan tácticas diferentes para una misma estrategia: la apropiación de excedentes mediante la actividad turística. En ambos territorios son las transnacionales turísticas las que gestionan la actividad pero, en Cuba, el Estado participa directamente en el proceso mientras que la presencia de las administraciones públicas es más testimonial en la República Dominicana. La propiedad del suelo en Varadero es pública. Mientras que todos los terrenos en Bávaro y Punta Cana son de propiedad privada, con excepción de las áreas declaradas por decreto del poder ejecutivo como áreas naturales, la franja de 60 metros de protección marina y un sector perteneciente al Instituto Agrario Dominicano en las proximidades de Friusa. El modelo de Varadero podemos definirlo como un tipo de estatalización con gestión privada de los flujos y la explotación turística. El de Bávaro es ultraliberal, con el Estado directamente al servicio de las corporaciones transnacionales turísticas.

En Cuba no existe una entidad única rectora del turismo. El Ministerio de Turismo (MINTUR) gestiona la actividad turística (por ejemplo la hotelería y los servicios), mientras que el departamento de planificación física elabora las regulaciones y los pronósticos, de acuerdo con el MINTUR, a partir de los planes directores. Varadero, al igual que el centro histórico de La Habana y otros destinos turísticos de Cuba, está catalogado como zona de alta significación para el turismo. Esto significa una especial atención a toda la península de Hicacos (donde se localiza el polo turístico de Varadero) por parte del Consejo de Ministros. Con la caída del bloque socialista a finales de los años ochenta del siglo XX se recurrió al capital extranjero, momento de entrada de las transnacionales hoteleras no cubanas. El hito principal se sitúa en 1991 cuando se fundó la primera empresa mixta, con la cadena Sol Meliá (hotel Sol Palmeras). Este proceso se completa con la *Ley Número 77* (1995), que reconoce las tres formas que puede adoptar la inversión extranjera en Cuba: empresas mixtas, asociaciones económicas internacionales y empresas de capital totalmente extranjero. Auspiciados por estos cambios de gran calado político y económico, la dinámica de crecimiento se desborda desde principios de la década de 1990. Entre otras consecuencias, se produce una ocupación espacial casi completa de Varadero, con más del 70% de la península edificada o en proceso de edificación. En este sentido, el gobierno cubano participa de este proceso, al ser el socio mayoritario de los hoteles, el responsable de la planificación y ordenación territorial así como el promotor y gestor principal de la actividad turística. Mientras tanto, en la República Dominicana, el Ministerio de Turismo concentra las competencias tanto de la gestión turística como de la planificación territorial y sectorial. La descentralización está poco desarrollada en este país. Mientras en Cuba todavía no existe una empresa de capital totalmente extranjera, prácticamente todo el capital hotelero es extranjero en los resorts de Bávaro y Punta Cana.

Aunque se constaten pequeños avances en los últimos años, el sistema de planeamiento en la República Dominicana tiene importantes déficit. A la ausencia de legislación territorial y urbanística nacional se añade la falta de un sistema de planificación jerarquizado y en cascada que incluya todo el territorio. La fragmentada e incompleta política de ordenación del territorio dificulta la lectura e interpretación del propio marco regulatorio en la materia. Además, el

proceso de descentralización del Estado no ha sido efectivo. Por un lado, aunque en teoría existen niveles políticos-administrativos intermedios entre la escala local y nacional (como son la región y la provincia), la realidad es que estas entidades carecen de gobierno y administración pública propiamente dichos. Por otro, los ayuntamientos de los municipios y distritos municipales tienen escasas competencias y poca capacidad económica.

El artículo 241 de la Constitución de la República Dominicana dicta que "el Estado está a cargo de elaborar una estrategia de desarrollo, que definirá la visión de la Nación para el largo plazo". Un importante esfuerzo en materia de reforma institucional fue la aprobación de dos leyes, en 2006 y 2007, que representan el grueso del sistema de planificación actual y la culminación de más de una década de lucha de la sociedad civil y de presión por parte de diferentes instituciones de cooperación internacional. La *Ley 498-06* creó el Sistema Nacional de Planificación y contempló la redacción de la Estrategia Nacional de Desarrollo (END). La *Ley 496-06* instituyó la Secretaría (ahora Ministerio) de Economía, Planificación y Desarrollo (SEEPyD). El *Decreto No. 231-07* (que establece el Reglamento Orgánico Funcional de la SEEPyD) concedió la responsabilidad de formular un plan de ordenamiento y coordinación con los diferentes niveles del gobierno a la Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. Así y todo, la nación carece todavía de un plan que dirija territorialmente los ejes de intervención de la END.

El 26 de enero de 2012 se aprobó la *Ley Orgánica No. 1-12 de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030*. Una norma catalogada como muy centralista pero donde por primera vez el Estado dominicano proyecta una iniciativa de ordenamiento de estas características. A escala local, la norma más importante es la *Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios*. El artículo 19 fija que la planificación y el ordenamiento del territorio es competencia exclusiva de los municipios. No obstante, por diferentes causas (falta de capacidad y de formación técnica del personal municipal, escasez de recursos, ausencia de voluntad política, etc.) no existe un solo plan de ordenamiento territorial a nivel municipal en la República Dominicana.

Los planes de planificación a escala local son elaborados por el Ministerio de Turismo. En Bávaro-Punta Cana, la *Resolución No. 07-2012* establece el *Plan Sectorial de Ordenamiento Territorial Turístico (P.S.O.T.T.) Punta Cana-Bávaro-Macao 2015*, aprobado en abril de 2012. Se trata de un nuevo instrumento donde predomina la perspectiva sectorial y, por lo tanto, un plan al servicio del sector turístico. El territorio es valorado como el escenario donde desarrollar la actividad turística. No contempla, con la necesaria actitud crítica y comprometida, las graves amenazas que está sufriendo el medio ambiente, los espacios urbanos y la sociedad más vulnerable en esta vasta y compleja región urbana. Las denominadas Unidades de Actuación (U.A.) se centran en aquellos espacios ya turistizados o con grandes potencialidades para la explotación turística. No existen políticas o propuestas de actuación para la mejora y rehabilitación de los asentamientos precarios. Así, no hay interés por incorporarlos al resto a la ciudad formal, potenciando por tanto su carácter segregado. En el mismo documento, la vía de circunvalación (boulevard) y la autovía se consideran ejes de penetración y organización interna de gran valor para la puesta en valor de los territorios más elitizados y para su segregación respecto a los espacios de reproducción social marginales o periféricos. Por último, en el marco del acuerdo de trabajo convenido entre la Asociación Nacional de Hoteles y Proyectos Turísticos de la Zona Este, la Secretaría de Estado de Turismo y la firma Cristóbal

Valdez y Asociados, en 2008 se presentó el *Plan de Ordenamiento Territorial del Área de Juanillo-Punta Cana-Macao*. Este plan incluye los municipios de Higüey y La Otra Banda, el Distrito Municipal de Verón y los parajes de Arena Gorda, Bávaro, Cabeza de Toro y Punta Cana. Asimismo es de los pocos trabajos que incluye en sus análisis y diagnósticos asentamientos no turísticos, la mayoría de tipo precario, como Villa Plywood-Kosovo, Pueblo Nuevo, El Hoyo de Friusa, Mata Mosquitos, El Cortecito, Haití Chiquito, Cabeza de Toro-Cuatro Caminos, La Ceiba, El Salado y Macao.

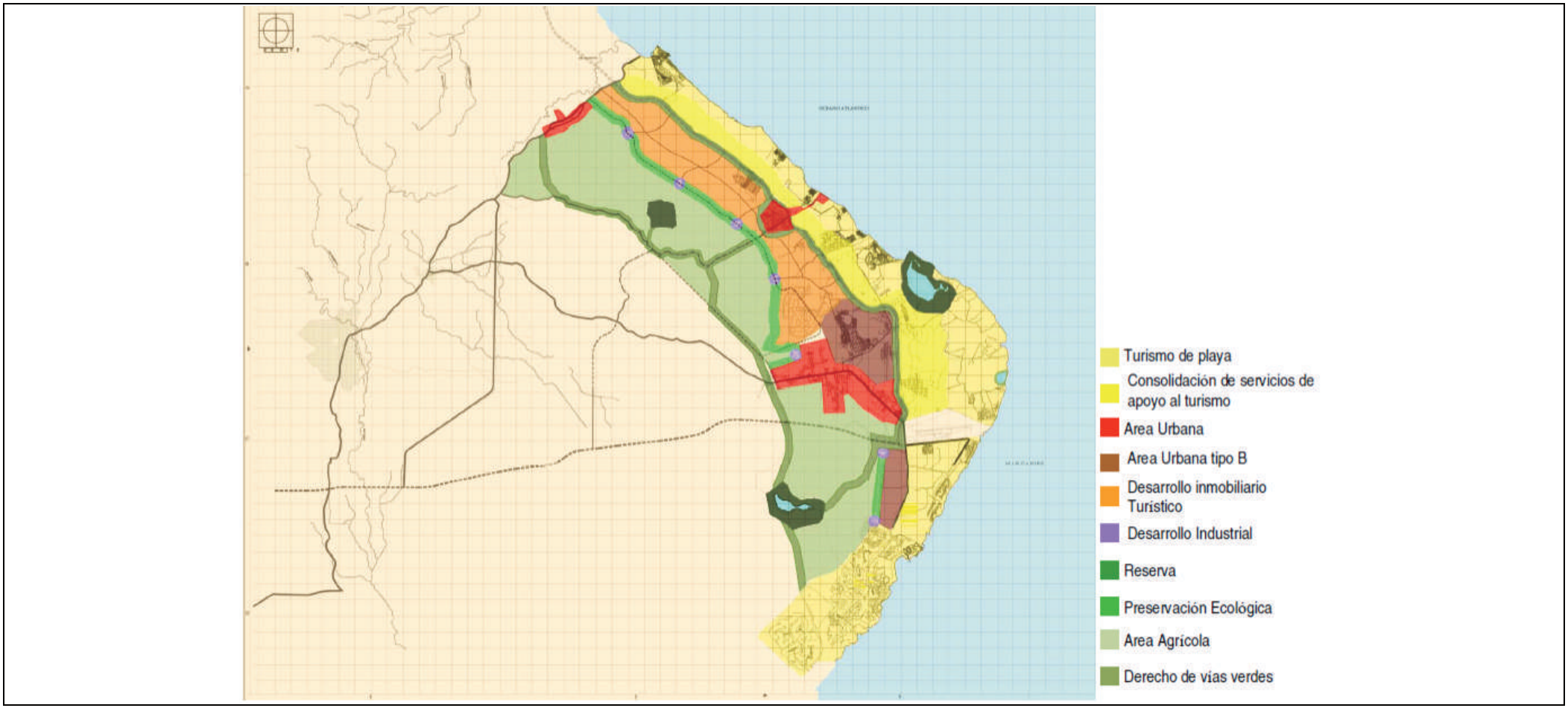
El sistema de la planificación física en Cuba está estructurado y organizado en tres niveles: nacional, provincial y municipal. Las determinaciones que el sistema de planificación establece en cada nivel son integrales y ajustadas a las directrices de los instrumentos de planeamiento de los ámbitos superiores, pero teniendo siempre presente las consideraciones locales. Esta planificación se fundamenta legalmente en el *Anteproyecto de Decreto-Ley sobre la Planificación Física*, elaborado en el año 2000, que actualizó el anteriormente vigente *Reglamento de la Planificación Física* (Decreto No. 21 de 1978). En el caso de Varadero, el gobierno nacional anterior a 1959 contrató, a través de la Junta Nacional de Planificación (JNP), a famosos urbanistas para el estudio del plan regulador del polo turístico. En 1955 se creó la Autoridad del Centro Turístico Varadero (ACTVA). Desde 1959 se aprobaron cuatro planes urbanos y territoriales, además de uno en proceso de actualización. Hoy en día existe un sistema de planeamiento complejo, organizado y estructurado por medio de figuras bien jerarquizadas. Sin embargo, en muchos casos los planes han actuado como instrumentos canalizadores de las inversiones por medio de la habitual solución de colocar mucho suelo en el mercado. Así, los planes de 1977 y 1988 fueron más expansionistas de lo que la realidad económica permitía. Se protegieron de la urbanización únicamente aquellas áreas de la península con valores naturales especiales. Al suelo restante, aquel no especialmente protegido, se le concedió una valoración residual (González Pérez et alt., en prensa). La protección ante el incremento inversionista actual se considera, por tanto, insuficiente.

En los últimos años se han implementado dos planeamientos (1996 y 2001). A pesar del alto grado de consolidación del suelo, todos ellos vuelven a establecer un fuerte crecimiento de la capacidad de alojamiento (entre 23.000 y 30.000 habitaciones). El *Plan de Ordenamiento Territorial y Urbanismo de Varadero* (2001), que forma parte del *Plan de Ordenamiento del Municipio de Varadero* (2005), se aprobó en pleno auge de la construcción hotelera. Este plan incluye los asentamientos poblacionales de Santa Marta y Boca de Camarioca. El Plan de Ordenamiento Municipal de Cárdenas se aprobó en 2004. El plan de 2001 fortaleció el potencial interno del sector Varadero Histórico en la estructuración del territorio, bajo la premisa de permanencia de la población, zonificando las áreas residenciales más consolidadas y completando los servicios sociales. Sin embargo, éste enfatizó la separación física del centro histórico y comercial de Varadero de las áreas propuestas para el desarrollo de las nuevas instalaciones hoteleras, y presenció un bajo nivel de tratamiento de las zonas verdes y parques. Pendiente de aprobación, en 2011 se inició la redacción del *Plan General de Ordenamiento Territorial y del Urbanismo*. Como en Bávaro-Punta Cana, los planes proponen el desarrollo de Varadero bajo la concepción del espacio para uso fundamentalmente turístico y recreativo, lo que redunda en la funcionalización turística del territorio. No obstante, frente a la ausencia de planificación urbanística en los entornos residenciales de Bávaro, las urbes de Camarioca y Cárdenas forman parte del Plan Municipal de Cárdenas, y Santa Marta y Boca de Camarioca están ordenados por el Plan Municipal de Varadero.

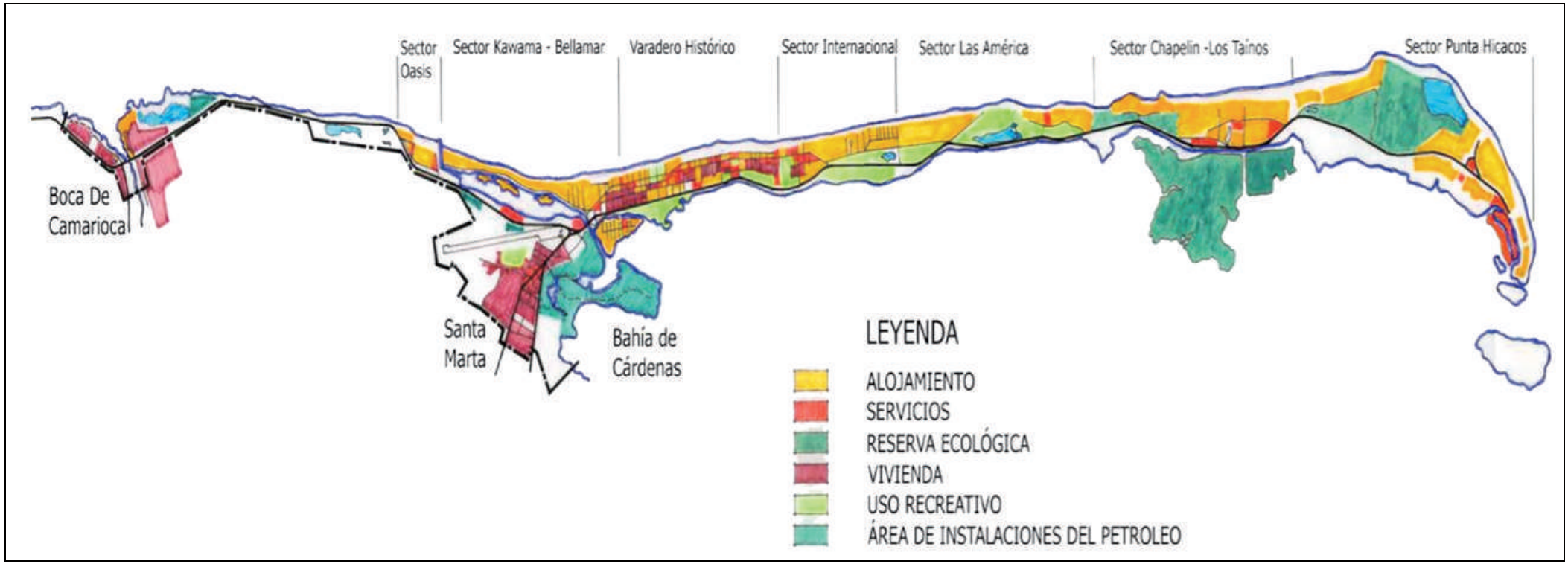
Autopista Las Américas (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Proyectos de futuro



Usos del suelo propuestos por el Plan de Ordenamiento Territorial del Área de Juanillo-Punta Cana-Macao (2008)



Usos del suelo propuestos por el Plan General de Ordenamiento Territorial Municipal en Varadero (2005)

III. La ciudad dual turística. Estructura territorial de los espacios turísticos y su *hinterland* residencial

La urbanización turística tiende a responder a una práctica urbana singular, funcional y estructuralmente diferenciada de la ciudad convencional. El momento de inicio del proceso de turistización es importante a la hora de construir una determinada tipología urbano-turística. Aunque existen importantes particularidades regionales y locales, la estructura territorial resultante tiene rasgos comunes en la mayoría de los enclaves del Caribe. El más destacado es el modelo de crecimiento de ciudad dual. Es decir, la ciudad se encuentra dividida en dos: por un lado la franja de playa modificada por las torres de hoteles y los condominios residenciales y, por otro, el traspaís turístico compuesto por los nuevos desarrollos residenciales y la ciudad genética. Esta última intensamente transformada, donde permanecen los restos de antiguas actividades económicas (pesqueras, portuarias, comerciales…) pero que progresivamente son desplazadas por el comercio y los servicios vinculados al turismo. La estructura territorial de nuestros ámbitos de estudio tiene importantes similitudes en la explotación del territorio turístico pero le separan grandes distancias en la organización de sus extensos *hinterlands* residenciales.

Desde el siglo XIX, en Varadero se desarrolla una estructura con fines recreativos y turísticos. En la actualidad es el primer destino turístico de Cuba y un resort orientado al turismo internacional. Aunque comparten muchos rasgos en la actualidad, el desarrollo turístico en Bávaro-Punta Cana es mucho más reciente, de finales del siglo XX. Sea como fuere, Varadero y Bávaro-Punta Cana desempeñan un papel similar en la organización espacial de sus respectivos países. Son los principales destinos turísticos de Cuba y la República Dominicana, los dos tienen aeropuerto propio (especializados en vuelos chárter) y les separan entre 2 y 2,5 horas de viaje en automóvil de sus respectivas capitales nacionales. Unos 140 kilómetros separan Varadero de La Habana y 215 kilómetros Punta Cana de Santo Domingo. La inauguración de la autovía que conecta Santo Domingo y Bávaro en agosto de 2012 no sólo aproxima estas dos regiones urbanas, sino que también impulsa nuevos flujos de personas y capitales de gran impacto territorial.

En los aproximadamente 24 kilómetros de franja costera del Varadero turístico (costa norte de la península de Hicacos, más allá de Varadero Histórico) y los 40 kilómetros de la línea litoral del enclave Bávaro-Punta Cana, la monofuncionalidad turística es absoluta, sin mezcla de usos y dominado por la presencia de resorts hoteleros localizados en la primera línea litoral, con acceso directo a la playa. Las cadenas hoteleras son prácticamente las mismas en los dos territorios, el modelo del todo incluido es la única posibilidad de alojamiento en los dos polos, las tipologías arquitectónicas de los hoteles y sus extensos espacios de esparcimiento son casi idénticos y el predominio de una arquitectura *bunkerizada* es un valioso referente en Bávaro y Varadero. En definitiva, una *macdonalización* de la industria hotelera que los llegan a convertir en auténticos no lugares del turismo de sol y playa. Unos territorios que carecen de pasado y carecen de lugar. No obstante, estos espacios turísticos tienen, al menos, dos grandes diferencias de gran trascendencia social, medioambiental y territorial:

i) Una teórica utilización libre, pública y gratuita de las playas en Cuba frente a la privatización de los arenales en la República Dominicana, que pasan a ser gestionados directamente por la empresa hotelera (desde el control del acceso a la misma hasta la administración y explotación de oferta complementaria). Los bienes de dominio marítimo-terrestre pertenecen al Estado dominicano y, por lo tanto, todo ciudadano tiene derecho a su disfrute (art. 145, *Ley No. 64-00 sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales*). Sin embargo, los residentes y las personas no alojadas en los hoteles no pueden acceder a la playa, no sólo para el uso de la misma sino también para la explotación de los recursos pesqueros, puesto que no pueden llegar con sus embarcaciones al mar. Únicamente se mantienen unas pequeñas servidumbres de paso y sectores de playa pública. En Cuba, aunque la playa es pública, los hoteles mantienen un estricto control sobre el acceso y las actividades que en ella se desarrollan lo que, en la práctica, supone una privatización encubierta de estos arenales.

ii) La mayor protección del litoral en Cuba. El *Decreto-ley 100 de la Zona Costera de Cuba* (2000) establece medidas restrictivas a los nuevos usos y edificaciones. Aunque existen diferencias según el tipo de vegetación, presencia o no de acantilados o dunas, entre otros, el límite de la zona costera en Cuba es la línea ubicada a 20 metros hacia tierra, medidos a partir del inicio de la franja de vegetación natural consolidada más próxima al mar sobre la terraza. A partir de aquí existe una zona de protección de 20 ó 40 metros, según las circunstancias. Una protección que, lamentablemente, es con frecuencia incumplida por las cadenas hoteleras implantadas en Varadero. En la República Dominicana, se definen con precisión los bienes de dominio público marítimo-terrestre (60 metros a partir de la pleamar, entre otros) pero no se delimita zona de protección alguna ni se definen usos incompatibles. Es más, aún cuando en principio se prohíben todo tipo de construcciones, una ley de 1968 autoriza aquellas de tipo turísticas o de utilidad pública cuando así lo acuerde el poder ejecutivo.

En los dos territorios, se desarrollan extensas manchas urbanas que han nacido o crecido por impulso de la actividad turística más allá de las dorsales urbanas y los continuos edificados de los resorts turísticos, ocultas tras estas *ciudades de la fantasía*. En algunos casos, fundamentalmente en muchos de los espacios urbanos de Bávaro, estamos ante auténticas *ciudades de la miseria*. No obstante, el *hinterland* inmediato de estos dos polos turísticos es muy diferente.

Aunque el origen de Varadero como zona de veraneo es de mediados del siglo XIX, el mayor impulso turístico data de inicios de la década de 1990 cuando el Estado cubano, aprovechando el desarrollo del turismo internacional, impulsó la construcción de nuevas capacidades hoteleras. Varadero cuenta con un núcleo histórico, muy transformado y alterado en cuanto a sus componentes patrimoniales primitivos, denominado Varadero Histórico, caracterizado por la mezcla funcional (residencial, comercio minorista y algunos de los hoteles más antiguos). Aún así, la presencia de hoteles no es demasiado importante y sirve de residencia sólo para una pequeña parte de los trabajadores del enclave. Sea como fuere, conserva algunos elementos arquitectónicos y una estructura urbana de cierta entidad susceptible de protección y conservación. Los espacios de reproducción social del Varadero turístico se sitúan en un radio de unos 30 kilómetros, incluido Matanzas (capital provincial), conformando una serie de ciudades donde predomina el desarrollo planificado de acuerdo con los objetivos de la Revolución. La organización espacial de estas ciudades es ordenada y bien jerarquizada, con una organización más próxima a la teoría de los lugares

centrales de Christaller que al *urban sprawl* predominante en la mayoría de este tipo de espacios turísticos de México y El Caribe. Cárdenas representa el caso más característico de estructura urbana compacta, que combina una interesante ciudad histórica de origen colonial con importantes ejemplos de urbanismo y arquitectura funcionalista (de la Revolución), donde predominan los bloques de crecimiento en altura, por lo tanto con altas densidades edificatorias y poblacionales. En la mayoría de los casos, los nuevos aportes migratorios se concentran en los límites de las ciudades preexistentes, sin producirse grandes expansiones residenciales en los espacios intermedios. Las causas pueden estar en una cultura de planeamiento arraigada así como la propiedad pública del suelo y de los medios de producción. Junto a Cárdenas, Santa Marta, Camarioca y Boca de Camarioca son algunos de estos asentamientos transformados a partir de la turistización intensiva de la península de Hicacos.

La estructura territorial de la conurbación turística de Bávaro es muy diferente. A lo largo de la denominada Avenida Barceló se sitúan los principales resorts de las cadenas hoteleras. Las partes traseras de los complejos hoteleros de primera línea litoral están delimitadas por una carretera de desarrollo paralelo y tramos de autopista que desembocan en Cap Cana, el sector más al sureste del sector. Más allá de esta primera línea divisoria se expande un espacio urbano extraordinariamente complejo, caracterizado por la segregación y fragmentación, y con una población estimada (no oficial) entre 20.000 y 30.000 habitantes. Unos efectivos humanos compuestos por un importante número de inmigrantes interiores, llegados de todo el país (fundamentalmente de las provincias de Santo Domingo, El Seibo, San Pedro de Macorís y La Romana), y haitianos. La mayoría de estos últimos habitan en unas condiciones de extrema pobreza y es habitual que ocupen aquellas viviendas y áreas residenciales más periféricas y degradadas, ejemplificando la existencia de importantes desigualdades y segregación también entre los más pobres. La forma urbana se aleja de los diseños clásicos de ciudad, y el policentrismo y multicentrismo son predominantes. En un extenso continuum edificado de baja densidad se suceden colonias de trabajadores cualificados, complejos inmobiliarios de segunda residencia para población de alto nivel adquisitivo (Cap Cana, Pueblo Bávaro, Residencial Bávaro-Punta Cana), algunos *malls* y centros comerciales de diseño norteamericano (Palma Real Shopping Village, San Juan Shopping Center) pero, sobre todo, asentamientos informales, arrabales (denominación que recibe este tipo de asentamientos en la República Dominicana). Por lo tanto, la *arrabalización* es el proceso urbano dominante y esta urbanización de la miseria es común en el traspaís turístico de Bávaro.

Entre estas comunidades precarias predominan aquellas de formación o crecimiento espontáneo, construidos con el objetivo principal de servir de alojamiento para los trabajadores del resort, para aquellos inmigrantes atraídos por el empleo en el sector de la construcción o en servicios poco especializados. El caso del Hoyo de Friusa, que debe su nombre a una empresa española de congelados (Friusa) instalada en ese lugar, es uno de los más interesantes. Desarrollado en los últimos diez años, en la actualidad, El Hoyo de Friusa es un núcleo urbano extenso, difícilmente delimitable que, por potencial demográfico (4.465 habitantes) y concentración de determinados servicios y comercio, actúa de cabecera para muchos de estos asentamientos irregulares. El centro urbano es un cruce de carreteras y la vía en dirección a Verón es su eje de crecimiento más importante. A ambos lados de esta arteria principal se abren calles perpendiculares, sin asfaltar y sin los servicios urbanos más elementales que, algunos casos, desembocan en nuevos arrabales

(Cristinita, Barrio Nuevo). De menos entidad pero con una estructura urbana similar a El Hoyo de Friusa está El Manantial y sus pequeños núcleos dependientes de Samy y Villa Kosovo. Otra categoría de asentamiento precario son aquellos planificados ex novo y que deben su origen a desplazamientos forzosos, como es el caso de Nuevo Juanillo. Menos abundantes son los núcleos preturísticos. En primer lugar porque estamos ante un territorio escasamente poblado antes de 1970. En segundo lugar, porque aquellas pequeñas comunidades existentes en la etapa preturística bien fueron literalmente destruidas por los nuevos complejos turístico-residenciales (caso de Juanillo con la construcción de Cap Cana), o bien han sido muy transformados, como Macao y fundamentalmente El Cortecito.

Hotel and resort Hard Rock Cafe Punta Cana, Bávaro

Hotel and resort Iberostar Playa Alameda, Varadero

Hotel Occidental, Bávaro

Hotel Meliá Las Américas, Varadero

Playa de Bávaro

Playa de Varadero

Varadero (1925), Cuba

Boca de Camarioca (1937), Cuba

Cap Cana (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Avenida Barceló y Hotel Barceló Bávaro (República Dominicana)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Residencial Bávaro-Punta Cana (República Dominicana)

El Manantial (República Dominicana)

Varadero (Cuba)

Cárdenas (Cuba)

Hotel and resort Blau Varadero (Cuba)

Santa Marta (Cuba)

Marina Gaviota, Varadero (Cuba)

Cárdenas (Cuba)

El Cortecito (servidumbre de paso a la playa), República Dominicana

Playa de Bávaro, muelle en sector de playa de acceso y uso público

Playa de Varadero (pescador), Cuba

Boca de Camarioca (Cuba)

IV. Flujos de capitales y personas: autopistas y aeropuertos en la configuración del espacio turístico-residencial

A finales de la década de 1970 se construyó la primera vía de acceso con el objetivo de comunicar Bávaro-Punta Cana con la red nacional de autopistas. Sin embargo, la larga distancia y la mala calidad de la infraestructura vial en dirección al aeropuerto más próximo, situado en Santo Domingo, se utilizó para justificar la construcción de un aeropuerto en el polo turístico. Así, el Aeropuerto Internacional Punta Cana (PUJ) se constituyó en el elemento clave para el crecimiento y desarrollo turístico de Bávaro-Punta Cana. Inaugurado en 1984, el PUJ es el primer aeropuerto privado del país. Fue construido por el Grupo Puntacana (empresariado dominicano y estadounidense) y la cadena hotelera francesa Club Mediterranée (Club Med), con la finalidad de transportar clientes internacionales al nuevo destino. En 1986 se amplió con el objetivo de poder recibir aviones reactores. En la actualidad es el aeropuerto con más movimientos de la República Dominicana. En el año 2010, llegaron más de 2 millones de turistas no-residentes, que representa casi la mitad del total de llegadas de no-residentes al país.

A nivel nacional, la principal entrada de flujos de capitales y personas procede de las carreteras procedentes de la capital de la República. Conscientes de esto, y en un proceso continuo de contracción espacial, destaca la construcción de nuevas autopistas para facilitar el transporte terrestre de Bávaro-Punta Cana con Santo Domingo y con otros destinos turísticos del país y sus aeropuertos respectivos, como sucede con La Romana-Bayahibe. Entre todas las nuevas infraestructuras sobresale la denominada Autovía del Coral. Inaugurada el 8 de agosto de 2012, ésta conecta La Romana y Bayahibe con todo el territorio turístico de Bávaro y Punta Cana, donde se asienta alrededor de 60% de la oferta hotelera del país. Esta autovía circunvala la ciudad de Higüey y excluye Verón de la nueva ruta. Se calcula que alrededor de 20.000 vehículos al día transitarán por esta carretera de alta capacidad. Hasta ahora se necesitaban tres horas para cubrir los 215 kilómetros que separan Santo Domingo de Punta Cana. Con esta nueva infraestructura se calcula que se podrá reducir el tiempo de desplazamiento entre la capital y el polo turístico en unos 60 minutos. Entre otras consecuencias, esta vía impulsará movimientos de personas en doble sentido. Por un lado, se incrementará el número de turistas de Bávaro-Punta Cana que se desplacen a conocer Santo Domingo y su centro histórico. De esta forma, la zona colonial de la capital se puede convertir en una nueva oferta excursionista diaria para los turistas del todo incluido de Bávaro y Punta Cana. El empresario Frank Rainieri, del Grupo Puntacana, calcula que esta autovía desplazará unos 600.000 turistas por año desde la región Este hacia Santo Domingo. Todos estos fenómenos impulsan nuevos procesos urbanos, como la *gentrification*, al convertir el barrio colonial de Santo Domingo en un lugar adecuado para la inversión inmobiliaria y residencia de clases sociales altas. Por otro, la Autovía del Coral puede favorecer el aumento de los turistas nacionales (diario, de fin de semana o residencial) alojados en el polo turístico, transformando Bávaro-Punta Cana en un área de segunda residencia de los capitaleños. Para finalizar, en el interior del enclave turístico, destaca la construcción del denominado Boulevard Turístico del Este, por cuanto está propiciando una nueva configuración urbana y nuevas relaciones espaciales. A su finalización, éste contará con un total de 43,65 kilómetros con dos carriles en ambas direcciones, 21 metros ancho

y 2,50 metros de paseo. Este Boulevard conecta la Autovía del Coral tanto con el aeropuerto como con toda la oferta hotelera en dirección norte, hasta Macao. Asimismo tiene una función de circunvalación para todo el territorio turístico de Bávaro, englobando dentro de sus límites otras importantes vías para su organización espacial como son, entre otras, las avenidas Alemania y Barceló. Igualmente, a modo de muralla, el nuevo boulevard separa la zona turística hotelera del resto del espacio urbano y residencial situado al oeste, en dirección al interior del país.

El enclave turístico de Varadero cuenta igualmente con dos infraestructuras que han posibilitado e impulsado su conversión en el primer centro turístico de sol y playa de Cuba: el aeropuerto y la autopista. Las dos son determinantes para la producción del espacio turístico. El aeropuerto Juan Gualberto Gómez está situado a 10 kilómetros del centro de Varadero. Ocupa el segundo lugar en volumen de operaciones y pasajeros de Cuba, después del aeropuerto José Martí (La Habana), sostiene el 25% del tráfico aéreo del país y desde él llegan y parten más del 70% de los turistas que visitan Varadero. Predominan los vuelos chárter. El 10 de septiembre de 2011 se inauguró la última reforma acometida, que supuso una inversión de 35.000 millones de dólares. Se prevé un movimiento de dos millones de pasajeros al año.

En cuanto a las vías terrestres, Varadero está conectado con La Habana a través de una autopista, la llamada Vía Blanca, fundamental para el éxito del paquete turístico compartido entre las ciudades de La Habana y Varadero. Construida en la década de los 1950 enlaza las ciudades de La Habana y Matanzas. Antes de llegar a Varadero tiene implantada una estación de peaje. Esta carretera de gran capacidad, donde sólo en su primera parte es una autopista propiamente dicha, tiene dos tramos: el primero, de unos 85 kilómetros, conecta La Habana con la ciudad de Matanzas; el segundo (53 kilómetros) comunica la capital de la provincia con la zona turística de Varadero. Su construcción comenzó en 1954 y su ruta es, de oeste a este: Playa Tarará, Playa Santa María del Mar, Guanabo, los campos petrolíferos de Jaruco, la ciudad de Santa Cruz del Norte, la playa y poblado de Jibacoa, el Mirador de Bacunayagua, la ciudad de Matanzas, el Río Canimar, el Aeropuerto Internacional Juan Gualberto Gómez y Varadero. Por último, la península de Hicacos está atravesada por la denominada Autopista Sur, otra carretera importante que da servicio a todo el complejo turístico y que, mejorada en la década de 1990, se comunica con la vía rápida (denominada Circuito Norte) que une Santa Marta y Cárdenas. Este sistema vial es el eje articulador más importante de la región norte La Habana-Matanzas y conector fundamental para el desarrollo turístico, industrial y petrolero de este territorio.

Aeropuerto Internacional de Punta Cana

Aeropuerto Juan Gualberto Gómez, Varadero

Aeropuerto Internacional de Punta Cana

Aeropuerto Juan Gualberto Gómez, Varadero

Boulevard Turístico del Este (República Dominicana)

Vía Blanca (Cuba)

V. Fronteras en la ciudad. Las cercas urbanas del siglo XXI

Las ciudades padecieron en cada época amenazas específicas (epidemias, incendios, hambrunas, guerras), verosímiles o de inevitable materialización algunas, pero también otras elaboradas o exageradas por el poder como mecanismo para imponer la dominación (Tomé, 2004). Las funciones de las antiguas murallas medievales o renacentistas no eran exclusivamente defensivas. Lo mismo sucede con los diferentes tipos de cercas urbanas que podemos encontrar en la actualidad. En los enclaves turísticos, fundamentalmente en aquellos de nueva creación, donde la mezcla social y diversidad funcional son casi inexistentes, las fronteras en el interior de sus vastas regiones urbanas son fácilmente identificables. En espacios socialmente segregados y espacialmente fragmentados como los que analizamos, las fronteras sociales, económicas y hasta psicológicas son importantes.

En Bávaro-Punta Cana, la ciudad cerrada se acopla bien a los principios que el modelo neoliberal proclama (privatización de servicios, desregulación pública, monofuncionalidad de usos, individualismo, socialización selectiva y privilegio de la motorización privada) y que desemboca en la insularización del territorio urbano (Cabrales, 2004). El repliegue de los servicios y espacios públicos y las numerosas patologías urbanas detectadas favorecen las soluciones privadas. El marketing inmobiliario utiliza el miedo como discurso en la promoción de sus productos. Las cercas no sólo intentan protegerse de los riesgos de los *slums*, sino también destacarse social y económicamente de aquellos barrios más pobres. Todo esto genera una implosión de formatos urbanos blindados muy diversos. En este nuevo modelo de ciudad fortificada, el amurallamiento afecta a dos tipologías principales: i) el resort hotelero, cercado por muros y alambre de espino de hasta 5 metros de altura y vigilado por guardias de seguridad privados las 24 horas del día; ii) las *gated comunities* o urbanizaciones cerradas, fundamentalmente aquellas habitadas por las clases sociales más privilegiadas. Paradójicamente, la mayoría del personal que trabaja en la seguridad privada de los complejos turístico-residenciales tiene su domicilio en aquellos barrios de la miseria, en los *slums* asociados al desarrollo turístico de los que, teóricamente, de sus amenazas el hotel se pretende defender.

Como en Bávaro, la frontera entre el espacio de producción turística de Varadero y el de reproducción donde residen los trabajadores es nítida y clara pero, en caso el cubano, ésta se basa en la distancia, en la separación geográfica entre la zona turística y los núcleos en dónde habita la mayoría de la población. Los asentamientos de los trabajadores de los hoteles de Varadero se encuentran a 30 km. (Matanzas), 26 km. (Cárdenas), 15 km. (Santa Marta), 27 km. (Camarioca) y 21 km. (Boca de Camarioca), por nombrar algunos de los más importantes. Esto conlleva dos consecuencias. Por un lado, al ser prácticamente inexistente la movilidad privada, el transporte residencia-trabajo se organiza desde los propios hoteles. Los servicios de transporte público son deficientes y claramente insuficientes. Por otro, el crecimiento urbano asociado a las rentas de los trabajadores del sector turístico de Varadero cristaliza en la periferia inmediata de los núcleos más importantes, como por ejemplo en Cárdenas, o en el interior de estos. Sin embargo, no se observa crecimiento urbano

destacable fuera de las zonas urbanas, como acontece en modelos en los que la movilidad privada es dominante, al estar vinculado directamente a las redes de carreteras.

En el caso cubano, la influencia de la actividad turística en el interior de estos espacios de residencia se identifica fundamentalmente a partir de la existencia de casas que son reformadas gracias a la renta de los trabajadores del sector, frente a aquellas otras que permanecen al margen de la actividad turística y, consecuentemente, de tal renovación. El diferencial de renta entre los trabajadores del turismo y el resto explica la dualidad del paisaje urbano en el *hinterland* de Varadero. Una renta, en cualquier caso, que se ha visto mermada especialmente a partir de la implantación del modelo del todo incluido. Con este sistema apenas hay oferta fuera de los establecimientos y los clientes no manejan dinero directamente cuando acuden a los servicios del hotel y, por lo tanto, las propinas han descendido notablemente. Aún así, trabajar en restauración resulta más interesante económicamente que hacerlo en labores administrativas del hotel, donde las posibilidades de obtener ingresos extras son menores.

Hotel and resort Palma Real Villas (Bávaro)

Hotel and resort Iberostar Playa Alameda (Varadero)

Hotel and resort Palladium (Bávaro)

Hotel and resort Riu Varadero (Varadero)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Pueblo Bávaro (República Dominicana)

Villas Bávaro Marcel (República Dominicana)

Residencial Buena Vista (República Dominicana)

Boca de Camarioca (*arquitecturas cercadas*), Cuba

Santa Marta (*arquitecturas cercadas*), Cuba

Playa de Bávaro

Playa de Varadero

VI. La segregación espacial como modelo de expansión de la urbanización turística. Los *slums* del siglo XXI

La urbanización turístico-inmobiliaria de estos enclaves se asocia desde casi todos los puntos de vista (residencial, social, territorial…) con la segregación. Ésta es la principal responsable de la forma urbana de estas regiones y en ésta descansa buena parte de su éxito turístico. Entre otras cuestiones, este modelo asegura que los turistas consuman sólo lo comercializado por el hotel, manteniéndose al margen de la vida urbana existente más allá del complejo hotelero o del circuito turístico. Aunque no existe un censo fiable sobre la nacionalidad de la población residente en el área de estudio dominicana, se constata la existencia de una importante segregación espacial étnica, que afecta tanto a las familias extranjeras más adineradas intencionadamente aisladas en sus urbanizaciones, como a los haitianos concentrados en los arrabales más marginales.

Los espacios urbanos de Bávaro-Punta Cana están segregados. Los elementos que mejor demarcan las grandes diferencias económicas, sociales e incluso étnicas y culturales en el interior de este territorio son los muros y la vigilancia ejercida tanto por la policía turística (POLITUR) como los servicios de seguridad privada. Los amurallamientos separan los espacios turísticos (hoteleros, residenciales, oferta complementaria y de ocio) de los asentamientos precarios. Las comunidades cerradas destinadas a población de elevados recursos económicos funcionan como ciudades independientes en el municipio. Incluso, las áreas abiertas de estos proyectos turísticos están vigiladas por POLITUR, prohibiendo actividades informales en la calle, en la playa o en otros espacios de dominio público como plazas o aceras.

De la misma manera, el modelo de implantación turística en Varadero se sustenta en la segregación y ésta explica su estructura territorial y el modelo de crecimiento urbano. El medio físico ha ayudado al aislamiento: Varadero es una península alargada y estrecha, con una longitud de 25 kilómetros, un ancho medio que no supera el kilómetro, un solo frente de playa al norte y la zona de manglar al sur y este.

De las tres etapas reconocidas en el crecimiento de Varadero, la última (1990-actualidad) ha sido la que más claramente ha determinado su estructura actual, la del resort con hoteles de todo incluido. Las bases para este modelo de implantación se anunciaron en el "Esquema de Desarrollo de Varadero" aprobado en 1977, que impulsó la zonificación (Varadero Histórico y los seis sectores que existen actualmente), convirtiéndose así en un modelo clásico de ciudad polarizada. Respecto a otros destinos, en Cuba destaca la ausencia de desarrollo inmobiliario, dada la imposibilidad de compra de bienes raíces que tienen los extranjeros. Esto ha impedido enclaves turísticos tipo *gated communities*. Sin embargo, se están produciendo cambios importantes al permitirse la venta de casas asociadas a campo de golf y al nuevo puerto deportivo en la punta de Hicacos (Navarro, 2011). En junio de 2008, el conglomerado británico Esencia logró que las autoridades cubanas aprobaran la construcción del Carbonera Country Club en un tramo de playa cerca de Varadero con una inversión próxima a

los 300 millones de dólares. El proyecto incluye 800 apartamentos de lujo y 100 residencias, además de un campo de golf de 18 hoyos. En síntesis, en esta *periferia del placer* se han extendido el modelo denominado *bunker de playa y sol* (Blázquez et al, 2011), donde la segregación no responde a la *geografía del miedo* más común de la violencia urbana y la seguridad pública. En Varadero, se intenta evitar la contaminación capitalista a los ciudadanos cubanos. El resultado es una ciudad segregada y dual. Por un lado, el núcleo histórico caracterizado por la mezcla funcional de usos, con la presencia de los hoteles más antiguos, zonas comerciales y una pequeña área residencial. Por otro, una península donde más de las tres cuartas partes de su superficie está ocupada por establecimientos hoteleros nacionales e internacionales.

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Villas Cuba Gran Caribe (Cuba)

Santa Marta (Cuba)

Villas Cuba Gran Caribe (Cuba)

Cárdenas (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

VII. Modelos de ciudad

Las ciudades cubanas se desarrollaron en los últimos treinta años atendiendo a un modelo de estructuración del territorio formulado sobre la base de unidades funcionales espaciales (subsistemas), determinadas por las relaciones de servicios y empleo que se establecen entre los asentamientos, y que tienen como centro a un pueblo (asentamientos urbanos o rurales con una población entre 2.000 y 19.999 habitantes) o ciudad intermedia. De este modo, la forma que presenta la urbanización en las ciudades se corresponde con el papel estratégico que éstas desempeñan dentro de la actividad económica. Como corresponde a un país con un sistema de planificación central, todas responden a una lógica ordenadora bien definida, tanto en relación a su papel en el sistema urbano como en su organización interior. Por lo tanto, las ciudades nacieron o se desarrollaron como consecuencia de una estricta planificación, respetando la clásica secuencia: parcelación-urbanización-edificación. Aunque puedan existir expansiones residenciales o aumentos de las densidades (sobre todo por crecimiento en altura de los edificios) fuera de las normas de planeamiento, no hay asentamientos informales en el sentido estricto del término.

Las ciudades de Matanzas y Cárdenas, que son las principales del sistema de asentamientos humanos de la provincia de Matanzas, tienen categoría de Centro y Subcentro Provincial, respectivamente. En este territorio, el proceso de urbanización se produjo por las migraciones procedentes fundamentalmente de otros municipios de la provincia. Se prevé a corto plazo la configuración de una conurbación Matanzas-Cárdenas y una expansión de esta última urbe hacia el este. Esta conclusión se justifica no sólo por la relativa proximidad y el crecimiento demográfico observado en los últimos años, sino también por la distribución territorial de los asentamientos humanos, que están concentrados al sureste de la península de Hicacos (entre Santa Marta y Guásimas), las relaciones funcionales existentes, así como por la distribución de las instalaciones y redes infraestructurales (acueducto, electricidad, comunicación, vialidad, gasolinera…). Mientras tanto, hacia el oeste se percibe un crecimiento lineal de Boca de Camarioca en dirección Santa Marta (SE de la península de Hicacos). Previsiblemente, esto conllevará la creación de un *continuum* urbano entre Boca de Camarioca y Cárdenas.

Aunque existen restos precolombinos de aborígenes en el entorno de Varadero, no se ha constatado ningún asentamiento permanente hasta el siglo XIX. La estructura urbana de Varadero responde en su origen a un uso turístico-recreativo, al estilo de balneario del siglo XIX (el nombre original en 1883 era “Poblado para temporadas de baño”). Mientras tanto, su *hinterland* residencial, aunque muy transformado, mantiene modelos preturísticos. El cultivo de la caña de azúcar tuvo una gran importancia en el siglo XIX, tanto por el incremento de las áreas cultivadas como por la creación de nuevos núcleos en Matanzas. Así, la provincia se fue ocupando de pequeños ingenios que, con el paso del tiempo, se convirtieron en asentamientos humanos. En 1817 se fundó Cantel y Camarioca, este último con salida al mar. A partir de este año se inició el poblamiento de lo que después sería Boca de Camarioca. Varadero adapta su cuadrícula a la barra arenosa, teniendo en cuenta que el frente de playa es lo más codiciado. Mientras tanto, aquellos núcleos de su área de influencia dibujan

planos reticulares, por influjo del urbanismo colonial y de la rígida planificación socialista. Las formas compactas, tanto en las partes más antiguas como en los desarrollos consecuencia de la Revolución de 1959, son predominantes.

Por su parte, los modelos de ciudades en Bávaro-Punta no sólo son más numerosos sino también más complejos. Los núcleos habitados eran escasos y estaban poco poblados antes del desarrollo turístico litoral. En la actualidad, se distinguen tres tipologías urbanas más o menos bien definidas. En primer lugar, aquellos proyectos turísticos o residenciales destinados a clase media o alta, que ocupan la franja de la costa y algunas áreas puntuales del interior. La superficie ocupada y el tamaño de estos desarrollos son variados pero, en general, comparten su condición de *gated comunities*. Muchas de las urbanizaciones para clases medias y altas se sitúan en una estrecha franja urbana situada entre las avenidas Alemania y Barceló, por un lado, y el Boulevard Turístico del Este y la avenida Estados Unidos, por otro. Las más lujosas incluyen campos de golf, marinas, extensas zonas verdes, áreas comerciales, etc. El crecimiento urbano empieza por la parcelación del terreno y su urbanización, y se concluye con la edificación. Ejemplos de megaproyecto para la población más adinerada son Cap Cana y Punta Cana, donde predomina la segunda residencia. Similar a estos es Marina Gaviota, en la punta de la península de Hicacos, publicitado como la marina más grande del Caribe. Continuando con el caso dominicano, un proyecto de alojamiento para empleados del turismo pertenecientes a la clase media es Pueblo Bávaro. Un segundo modelo de ciudad está constituido por aquellos asentamientos precarios e irregulares, que nacen de forma espontánea, sin planificar, y que carecen de los servicios mínimos para los residentes. Posteriormente se le incorporan edificaciones formales, como algunos equipamientos, lugares para el culto, vigilancia policial, sedes de la administración pública, etc. Este modelo informal o semi-informal es predominante en el área de influencia de Bávaro y Punta Cana, visible en áreas próximas a los hoteles (en aquel sector entre las avenidas y el boulevard), pero localizados fundamentalmente en el exterior de la circunvalación marcada por el Boulevard Turístico del Este. En estos sectores, la edificación es el primer acto de la construcción del núcleo. El crecimiento urbano ha ocurrido de manera desordenada. En muchos casos los dueños de los terrenos comenzaron a subdividir sus parcelas con la intención de venderlos o construir una vivienda para la familia y piezas de cuartería para alquilar a nuevos emigrantes. Así empezaron a formarse las zonas más precarias como El Hoyo de Friusa, Haití Chiquito o algunas áreas de Verón como Villa Kosovo. Estos asentamientos carecen de una parcelación organizada, de urbanización planificada de infraestructuras básicas como calles asfaltadas, aceras, sistema de abastecimiento de agua, de saneamiento, alumbrado, etc. Indicar como a ambos lados del eje que dibuja el Boulevard Turístico del Este se ha fijado una regulación especial de 200 metros con los objetivos de controlar la urbanización, potenciar un paisaje continuo y facilitar su desarrollo armónico. Previsiblemente una medida encaminada a la eliminación de los asentamientos precarios. En un territorio sin planeamiento urbanístico que regule exactamente los usos del suelo, este amplio sector se verá fuertemente revalorizado para la inversión inmobiliaria: está próximo a la playa, a los resorts turísticos y tiene acceso directo a una importante vía de comunicación como es el mencionado Boulevard. Por último, una tercera tipología está constituida por ciudades planificadas y edificadas ex novo por parte de una compañía o empresa privada, y destinadas a servir de alojamiento para poblaciones desplazadas. Son los casos de Nuevo Juanillo y Mata Mosquitos.

Nuevo Juanillo fue construido para alojar a la población desplazada por el megaproyecto Cap Cana. Entre otros, éste ocupó y transformó toda la antigua comunidad pesquera de Juanillo. La población desplazada llegó a un asentamiento completamente nuevo, que contaba con sistema de abastecimiento de agua y de tratamiento de aguas residuales, y algunos equipamientos como una escuela y una iglesia católica, que nunca llegó funcionar porque nunca hubo católicos en la comunidad. Durante los primeros años, Cap Cana, la empresa propietaria del asentamiento, sostuvo el mantenimiento de las infraestructuras y los equipamientos del núcleo. En la actualidad, probablemente con el objetivo de acelerar un nuevo proceso de expulsión de los escasos habitantes que proceden del antiguo Juanillo, el grupo Cap Cana ha dejado de prestar todo tipo de servicios, incluidos los más básicos. Por ejemplo, Nuevo Juanillo no tiene recogida de basuras y la escuela ha dejado de funcionar. Esta estrategia probablemente tiene la finalidad de impulsar el abandono de las viviendas por parte de los antiguos residentes. Si esto se produce, los propietarios tienen la obligación de vender sus casas al grupo Cap Cana, a un precio muy bajo previamente pactado. La presión ejercida por Cap Cana, unido a la falta de posibilidades laborales de una población que antiguamente trabajaba en la pesca, facilita este segundo desplazamiento forzado. El asentamiento es interior, próximo a un polígono industrial y se accede a través de un camino de tierra en muy malas condiciones. Así, los antiguos pescadores están muy lejos del mar y, además, no tienen posibilidades de atracar la embarcación en la playa por cuanto Cap Cana privatizó y cerró todos los accesos a la misma. Ante esta situación, la única posibilidad para una parte importante de la población es volver a emigrar. Un tipo de desplazamiento diferente al primero pero igualmente forzado. En la actualidad, la mayoría de las viviendas de Nuevo Juanillo abandonadas por los antiguos residentes, y de nuevo propiedad de Cap Cana, son alquiladas por el grupo empresarial a su personal de seguridad.

Por su parte, el origen de Mata Mosquitos es reciente, de mayo de 2004, cuando trece familias desalojadas de los terrenos dónde hoy existe un lujoso campo de golf de Bávaro, fueron reubicadas por la empresa promotora en los terrenos que hoy conforman este asentamiento. En la actualidad se calcula que tiene una población de unos 885 habitantes, mayoritariamente de nacionalidad haitiana. El barrio está formado por nueve calles, sin asfaltar, con firme de tierra, y sin aceras. Las viviendas se localizan directamente en la vía, son de un solo nivel y la madera es el material de construcción predominante. No hay iluminación pública en las calles, ni un lugar específico para depositar basuras, ni por supuesto servicio de recogida de residuos sólidos urbanos. El agua que reciben las familias procede de pozos del Hotel Iberostar (Valdez et alt., 2008). El agua y el sistema de almacenamiento no cuenta con las medidas higiénicas y de salubridad necesarias. Su almacenamiento en galones y tanques al descubierto es frecuente, lo que conlleva la aparición de graves enfermedades epidémicas. La descarga de aguas negras se realiza mediante pequeños hoyos en los patios de las casas que, además de no ser tratadas, están a nivel de la superficie del suelo (Valdez et alt., 2008). Recientemente, la Junta Vecinal fundó una pequeña escuela para niños entre 3 y 6 años. Las clases son impartidas por jóvenes voluntarias. No hay otro tipo de centro educativo ni centro médico o de salud. La carretera que da acceso al mismo es de muy mala calidad. La circulación de automóviles es casi imposible, entre otras causas, por la multitud de *hoyos* (baches) que tiene el firme. El *motoconcho* es el medio de transporte más utilizado. Este asentamiento está asociado con la inseguridad y delincuencia. Con la intención de alejarse de la imagen tan negativa que proyecta al exterior, los vecinos acordaron cambiar el nombre de Mata Mosquitos por el de Monte Verde.

Cap Cana (República Dominicana)

Marina Gaviota, Varadero (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Cárdenas (Cuba)

Boca de Camarioca (Cuba)

El Cortecito (República Dominicana)

Macao (República Dominicana)

Nuevo Juanillo (República Dominicana)

Camarioca (Cuba)

Santa Marta (Cuba)

Cárdenas (Cuba)

VIII. La forma urbana

Aunque existen instrumentos de planificación urbana en las ciudades cubanas, en ocasiones éstas están desbordadas por el crecimiento turístico al que, fundamentalmente desde 1990, induce el núcleo de Varadero. Todas las urbes estudiadas son de origen preturístico. El espacio residencial bajo el área de influencia de Varadero conforma un modelo territorial intensivo y compacto, con sólo algunas viviendas dispersas de función agropecuaria. Aunque las ciudades hayan modificado sus formas originales, domina la estructura urbana compacta y el plano regular, con predominio de la cuadrícula. Son relativamente numerosas las casas unifamiliares, incluso algunas disponen de un pequeño jardín. En los barrios más antiguos son mayoría los edificios de 2 ó 3 plantas entre medianeras. Los grandes bloques plurifamiliares de estilo funcionalista construidos a partir de la Revolución de 1959 fue la solución adoptada por el nuevo régimen para hacer frente al déficit de vivienda. Cárdenas, por dimensión y jerarquía urbana, tiene los mejores ejemplos de arquitectura y urbanismo tanto colonial como funcionalista. Como consecuencia de ese desarrollo turístico, en la región urbana de Varadero se produce: (i) una evolución poblacional y de vivienda con importantes contrastes internos. Desde 1981 a 2002 (último dato disponible), la población y las viviendas decrecieron en el núcleo de Varadero (-21,9% y -15,2%, respectivamente), mientras aumentó de forma notable en Cárdenas (10,4%, y 6,5%); (ii) las zonas turísticas y los núcleos del área de influencia incrementan el nivel de vida por las oportunidades que surgen al trabajar en el turismo (una parte del sueldo es en peso convertible cubano, propinas, etc.). Esto tiene su reflejo en mejoras de la vivienda, en la generación de pequeños comerciantes legales (*cuentapropistas*) o ilegales y, en general, en un dinamismo económico que solo se da en las zonas turísticas y en La Habana. Este dato positivo puede contrastar con otros destinos caribeños, donde residir en una zona turística no conlleva directamente una mejora de la calidad de vida. Como contrapartida, el turismo en Varadero está contribuyendo al aumento de las diferencias sociales.

El suelo agrícola es de poca calidad en Bávaro-Punta Cana. El cultivo de la caña de azúcar se localizó en el interior, en las proximidades de Higüey. En el litoral, las plantaciones de coco, desarrolladas en régimen de monocultivo, adquirieron una notable influencia en la construcción del paisaje y la organización espacial preturística. En la actualidad, la forma urbana del territorio turístico respeta el modelo de enclave cerrado. El enfoque de cada proyecto turístico-residencial es hacia el interior del mismo y los vínculos con sus entornos son muy limitados. En general, estos desarrollos tienen una densidad baja y ocupan una franja muy extendida por la costa. El resultado es una urbanización de crecimiento difuso y extensivo, con grandes distancias entre cada desarrollo. En contraste, tanto los asentamientos preturísticos como los arrabales son abiertos. Los núcleos preturísticos, de antigua función pesquera, son escasos y están muy transformados por los impactos del turismo. Son los casos de El Cortecito y Macao. Los segundos se localizan en el traspaís turístico, la mayoría más allá del Boulevard Turístico del Este, en Verón y Friusa. Un espacio urbano de baja densidad pero con graves problemas de hacinamiento, caracterizado por la dispersión de la población y la urbanización y el predominio de edificaciones de baja altura (elevada ocupación del suelo). A pesar de su condición precaria, el suelo alcanza precios elevados y el acceso a la vivienda (compra y alquiler) es complicado para unas economías familiares muy modestas.

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Fuente: Google earth

Verón (República Dominicana)

Camarioca (Cuba)

Fuente: Google earth

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Camarioca (Cuba)

El Cortecito (República Dominicana)

Boca de Camarioca (Cuba)

Macao (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Nuevo Juanillo (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Residencial Bávaro-Punta Cana (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

IX. El espacio interior de la ciudad

Los apartados precedentes se centraron en el estudio de las formas urbanas y su inserción en el modelo territorial. Con este epígrafe descendemos al nivel del análisis intraurbano, a la explicación de los diferentes elementos que componen el plano de la ciudad. Por la amplitud y complejidad del trabajo, este epígrafe se estructura en seis subapartados que, de forma sintética, son los siguientes: vivienda, parques, equipamientos, transporte, abastecimiento de agua potable y saneamiento de aguas residuales, y comercio.

Los espacios urbanos vinculados al desarrollo turístico tienen una estructura y morfología urbana diferentes en Varadero y Bávaro. Los sistemas generales y las infraestructuras tienen graves deficiencias en los dos territorios de estudio. Sin embargo, el origen planificado de la mayor parte de los barrios de las ciudades cubanas explica la instalación y ordenación de equipamientos e infraestructuras urbanas. De acuerdo a la secuencia temporal de los tres actos que constituyen las formas de crecimiento urbano, estamos ante el modelo ideal: P+U+E (parcelación+urbanización+edificación). Como contrapartida, la falta de inversión y mantenimiento puede poner en peligro los éxitos de las propuestas iniciales. Por su parte, el crecimiento orgánico del *hinterland* de Bávaro pospone la instalación de infraestructuras, cuando así se hace, una vez la edificación esté más o menos completada. Aunque aparentemente los modelos de crecimiento son iguales en todos los asentamientos precarios e informales, existen importantes diferencias entre ellos. En este estudio, se distinguen tres modelos principales: i) construcción de viviendas precarias sobre terrenos de dudosa propiedad, por tanto sin delimitación previa de parcela (E); ii) la parcelación y la propiedad del suelo puede ser clara pero no existe apenas urbanización (entendido como la instalación y puesta en funcionamiento de servicios y equipamientos) (P+E); iii) cuando el asentamiento es una hilera suburbana, como es caso de la calle principal del Hoyo de Friusa, las parcelas y los edificios siguen la infraestructura viaria. En este último caso, la urbanización (normalmente sólo la carretera y no otro tipo de infraestructuras) precede a la parcelación (cuando ésta se llega a realizar, porque en muchas ocasiones la población que se instala no es la propietaria del suelo) y a la edificación (U+P+E). En definitiva, la delimitación de espacios libres de uso público y la planificación de equipamientos e infraestructuras precede al hecho edificador en los casos de estudio cubanos. En los dominicanos, la edificación es habitualmente el primer acto en la construcción del núcleo. La parcelación puede llegar a producirse o no y la urbanización, en el mejor de los casos, es la última fase de este proceso.

I. Vivienda y áreas residenciales

En los dos casos de estudio la función residencial es predominante, pero la ciudad compacta y con crecimiento en altura en las urbes del entorno de Varadero contrasta con los modelos de expansión de baja densidad predominante en Bávaro. La cuadrícula es el origen de las ciudades cubanas estudiadas y el *zonning* es una práctica ordenadora habitual en estas mismas urbes, fundamentalmente desde 1959. El crecimiento orgánico dominante en el *hinterland* de Bávaro desecha cualquier propuesta zonificadora y favorece la mezcla de usos en el interior de los núcleos. No obstante, los proyectos urbanos planificados, que coinciden con aquellos sectores destinados a las clases sociales altas, incluyen la zonificación de usos pero al modo de *suburban sprawl* de las urbes norteamericanas: barrios residenciales, espacios comerciales, áreas de equipamientos educativos privados, extensas zonas verdes para el ocio y el esparcimiento, etc.

Como indicamos en otras partes del libro, la segregación urbana y las diferencias sociales son rasgos identificativos del *hinterland* de Bávaro-Punta Cana. En los barrios precarios, la carretera o el camino es el elemento estructurador de un plano con forma irregular, donde el edificio es el elemento urbano principal. No existe una única tipología arquitectónica, pero en un modelo de crecimiento extensivo y difuso predominan las autoconstruidas, de baja altura y levantadas con materiales poco resistentes y poco nobles. Los espacios urbanos más privilegiados son los centrales, que en estos núcleos coinciden con la vía principal. Aquí hay edificios de más de una planta, con techo en terraza para facilitar el aumento de altura a medida que mejoran los ingresos de la familia residente. El material más utilizado son los bloques de cemento. En ocasiones, esas edificaciones están total o parcialmente pintadas. Por su parte, las viviendas en las calles perpendiculares y/o paralelas a la central pierden en calidad. Se trata de viviendas de una sola planta o planta baja, de pequeñas dimensiones y construidas con materiales poco resistentes y vulnerables, en ocasiones procedentes de desechos (cartón, láminas de madera y de zinc reutilizadas, plástico, etc.). La techumbre es en forma de tejado cubierto de láminas zinc y el suelo es muchas veces de tierra. La ausencia de agua potable, retrete y un espacio destinado al aseo es habitual. El hacinamiento es un rasgo identificativo, siendo normal que en una vivienda resida más de una familia. Se constata la ausencia de espacios libres públicos, zonas verdes y todo tipo de equipamientos culturales y deportivos. La calle sirve de punto de encuentro social, que actúa igualmente como área de recreo para los menores.

Frente a la irregularidad predominante en Bávaro-Punta Cana, el entorno urbano-residencial de la península de Hicacos se ajusta a estrictas reglas de organización espacial. Los límites urbanos de cada una de estas urbes son claros y bien definidos. En nuestro ámbito de estudio existe un “pueblo de primer orden” (asentamientos con una población entre 10.000 y 19.999 habitantes), Santa Marta; dos “pueblos de segundo orden” (5.000-9.999 habitantes), Boca de Camarioca y el propio Varadero; dos “poblados” (asentamientos humanos concentrados, urbanos o rurales, con una población residente entre 200 y 1.999 habitantes), Camarioca y Cantel; y una ciudad de segundo orden (50.000-99.999 habitantes), Cárdenas. Aunque existen muchas calles flanqueadas por

viviendas unifamilares, el espacio urbano residencial más reciente está dominado por grandes conjuntos habitacionales de edificios multifamiliares construidos a partir del triunfo de la Revolución (1959), respetando las estrictas reglas de la ciudad funcionalista y corbusiana: planos geométricos, edificios multiplanta, exentos (sin patio interior), rodeados de zonas verdes y espacios libres de importantes dimensiones y articulados a partir de rectilíneas vías de comunicación. Aunque la superficie construida de cada vivienda es de pequeña dimensión, todas cuentan con los servicios mínimos. Los materiales de construcción, cemento y aluminio fundamentalmente, son resistentes pero, en muchas ocasiones, están muy deteriorados. La ausencia de políticas de rehabilitación urbana y renovación edificatoria son patentes en unos edificios con muchas patologías arquitectónicas y en un mal estado de conservación generalizado, tanto en su interior como en sus fachadas exteriores. Cada propietario realiza pequeñas actuaciones de mejora a título individual cuando obtiene algún ingreso extra: en el interior de la vivienda cuando se trata de edificios plurifamiliares y también en el exterior, en ocasiones de forma muy llamativa (por los colores, materiales, diseños, volúmenes), en las unifamiliares. En este sentido, hay muchos ejemplos de viviendas, propiedad de trabajadores del turismo, que han sido recientemente reformadas. Aunque en menor medida, la renovación aislada de viviendas de empleados del sector turístico se percibe también en algunos núcleos del entorno de Bávaro, como por ejemplo en Macao. Como ya se ha comentado en diversas ocasiones, la segregación urbana es un elemento consustancial de los espacios urbano-turísticos de Varadero y Bávaro-Punta Cana, por las grandes diferencias económicas y sociales que separan determinados entornos residenciales de los turísticos propiamente dichos. No obstante, a diferencia de las ciudades capitalistas, en las urbes cubanas es difícil detectar desigualdades sociales y urbanas a escala de barrios. Es decir, las diferencias de clase se pueden distinguir a nivel de vivienda, pero difícilmente por barrios o espacios urbanos.

Cap Cana (República Dominicana)

Urbanización Plaza Italia (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Nuevo Juanillo (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Camarioca (Cuba)

Macao (República Dominicana)

Boca de Camarioca (Cuba)

II. Espacios libres de uso y dominio público: parques, jardines

La urbanización y actividad turística han provocado una considerable disminución de espacios libres públicos y áreas naturales en Varadero. En las últimas décadas se ha producido la desaparición de la vegetación natural en gran parte de la península de Hicacos. El reducto de área natural protegida más importante es la Reserva Ecológica de Varadero, ubicada al este de la península (Varahicacos). El segundo espacio natural importante es la franja costera, que cuenta con unos 20 kilómetros de playa. Esta línea, actualmente amenazada por procesos erosivos irreversibles asociados a la extracción de los fondos arenosos y a la urbanización de la franja litoral y prelitoral, está sufriendo un proceso de privatización más o menos encubierto a favor del sector hotelero, aspecto que conlleva cuestionar el mismo concepto de espacio libre público. En cuanto a los espacios de dominio público artificializado, cabe resaltar la escasa presencia de los mismos en este resort. Por su parte, Varadero Histórico tiene una importante oferta de parques y jardines: Parque Josone (9 hectáreas de superficie) y el Parque de las 8.000 taquillas, ubicado entre las calles 44 y 46 de Varadero Histórico y creado después de la Revolución de 1959.

A través del trabajo de campo se ha corroborado como el efecto Varadero (turístico) ha incidido además en los espacios públicos de las ciudades de los alrededores. Se podría observar que dónde el efecto Varadero es mayor, los espacios públicos tienden a ser regulados o a estar sometidos a mayores presiones privadas, llegando en algunos casos a desparecer. En cambio, en las ciudades donde el efecto Varadero es menor, el espacio público tiene una presencia más importante.

La zona costera del resort de Varadero se está cerrando al uso público de forma progresiva. Sin embargo, en las ciudades que no cuentan con instalaciones turísticas, el espacio público representa una parte importante de la vida cotidiana de los residentes. En Boca de Camarioca la mayor zona libre pública es la playa El Buren, situada en el centro de la zona antigua del poblado. En Camarioca, al no tener las carreteras asfaltadas ni mucho transporte motorizado, la calle ejerce como área pública. En Santa Marta, la plaza del mercado es el principal espacio público, aunque en la calle también se instalan gran parte de las relaciones entre residentes. Y Cárdenas, la mayor ciudad de la zona, cuenta con plazas, jardines, mercado y un jardín botánico. En cualquier caso, en las ciudades funcionalistas con gran peso de la planificación, los espacios libres son partes importantes del plano de la ciudad. Esta aceptable dotación contrasta con la amenaza de la degradación causado por un mantenimiento insuficiente.

La segregación es también un fenómeno característico del funcionamiento de los espacios de libres de uso y dominio público en Bávaro-Punta Cana. Una segregación que se produce entre los espacios turístico-residenciales de clase social alta y aquellos otros que sirven de residencia de los trabajadores menos cualificados pertenecientes a las clases bajas. Los resorts hoteleros y las urbanizaciones en forma de *gated communities* destinan una parte importante de su superficie a las áreas libres (jardines, senderos, parques) pero de uso privado. Es decir, estas zonas son de uso exclusivo para sus residentes, están cercados

por muros y protegidos por personal de seguridad privada. Como norma general en todos los sistemas de planeamiento, los planes urbanísticos son los encargados de reservar suelo para espacios libres públicos, tanto en los sectores de ciudad ya consolidados como sobre todo en las nuevas áreas de suelo susceptibles de urbanización; es decir en aquellas zonas que se pueden transformar (de rústico a urbano) a partir de la ejecución de algún tipo de instrumento de desarrollo. La ausencia de planeamiento urbanístico en Bávaro excluye la posibilidad de realizar estas reservas de suelo. Además este déficit en materia de planeamiento produce un aspecto añadido de gran importancia: la sociedad no recupera parte de las plusvalías urbanísticas generadas con la transformación del suelo en forma de espacios libres públicos, como es práctica habitual en la mayoría de los sistemas de planeamiento más desarrollados. Sin duda, los retos a los que se enfrenta este territorio son extraordinariamente complejos. Y parece una tarea complicada hacer frente a amenazas como la especulación, la presión ejercida por el capital nacional e internacional (financiero, hotelero, inmobiliario) en el control del suelo, la ausencia de políticas públicas de suelo, la creciente demanda de viviendas, el desinterés gubernamental generalizado sobre las necesidades de las ciudades de los más desfavorecidos, etc.

Cómo áreas públicas, en los asentamientos precarios sólo existen algunos pequeños sectores libres de edificación y entendidos siempre como espacios residuales. Las existentes fueron realizadas con el esfuerzo de la sociedad civil (juntas de vecinos) y, en ocasiones, se tratan de donaciones del sector privado. En Verón existe, por ejemplo, alguna cancha de béisbol y un pequeño parque. Un asentamiento de la entidad del Hoyo de Friusa carece de este tipo de áreas libres y públicas, salvo una pista de baloncesto muy deteriorada y semiabandonada.

Aunque no se trate exactamente de un espacio libre de uso y dominio público, las playas desempeñan en todas las ciudades funciones importantes de ocio y esparcimiento. En la República Dominicana, las playas son públicas, *de jure*. Así, la Constitución de la República Dominicana y otras leyes (Ley 64-00 y Ley 305-68) establecen que todas las playas dentro de una franja de sesenta metros paralelo al mar son de dominio público. Sin embargo, en la práctica, las playas han sido usurpadas por los resorts hoteleros y las urbanizaciones residenciales que están localizadas en primera línea de costa. Actualmente, hay pocas playas de acceso público *de facto*. La seguridad de los hoteles y la policía turística (POLITUR) vigilan el uso de la playa, desplazando a la población y prohibiendo aquellas actividades que no consideren apropiadas, fundamentalmente por competir con los servicios ofrecidos por los hoteles, que son los que tienen la exclusividad en la gestión y explotación económica de estos arenales. Esto incluye vendedores ambulantes, personas sin las pulseras identificativas de los hoteles y fundamentalmente dominicanos y haitianos que son objeto de una importante discriminación, por cuanto apenas tienen opciones para disfrutar de la playa. Su única posibilidad es instalarse en unos reducidos sectores de playa pública, a la que se accede a través de una servidumbre de paso situada entre las propiedades de algunos hoteles.

Nuevo Juanillo (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Nuevo Juanillo (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Residencial Bávaro-Punta Cana (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

III. Servicios y equipamientos: docentes, sanitarios, culturales, deportivos y de ocio

Una primera gran diferencia entre los dos territorios de estudio es de tipo informativo y estadístico. Aspecto que realza la diferente potencialidad del sector público y la distinta importancia concedida a la planificación en Cuba y la República Dominicana. El territorio Bávaro-Punta Cana no tiene una guía servicios o algún tipo de fuente fiable y completa que nos pueda proporcionar datos sobre equipamientos, tanto públicos como privados. Por su parte, existe información accesible sobre dispositivos de educación, salud y otro tipo de equipamientos en los censos de población y vivienda de Cuba, que son elaborados por la Oficina Nacional Estadística (ONE). Los últimos datos proceden del censo de 2002. La escasa oferta de servicios públicos y la fragmentación que caracteriza la privada, capitalizada además por organizaciones religiosas de diferente signo y confesión cuando afectan a asentamientos precarios, puede justificar parcialmente el déficit de información en la República Dominicana. Lo contrario sucede en Cuba, donde todos los medios de producción y servicios son públicos.

La forma y los ritmos de crecimiento de estos entornos urbanos contribuyen igualmente a explicar la oferta dotacional. El desarrollo urbano planificado y menos expansivo en Cuba facilita la puesta en funcionamiento de servicios públicos para la población. Por su parte, el crecimiento difuso, descontrolado e irregular en las áreas más empobrecidas de Bávaro no permite acciones coordinadas de instalación de dotaciones socioculturales, sanitarias o educativas al mismo tiempo que la urbanización se expande por el territorio.

Cuba tiene unos sistemas educativo y sanitario ampliamente reconocidos. Expertos y organismos internacionales los catalogan entre los de mayor calidad de la región. Como sistema público es universal y gratuito, y la planificación y ordenación de recursos está bien implantada. Cárdenas, con algo más de 80.000 habitantes, está en la cabecera de la jerarquía de servicios, al contar con el único hospital de referencia y con la mayor cantidad de centros de enseñanza secundaria (seis en total). En un segundo nivel asistencial, tres localidades tienen policlínicas: Cárdenas (4), Camarioca (1) y Santa Marta (1). Por último, los consultorios tienen una amplia presencia territorial con un total de 86 en Cárdenas, ocho en Boca de Camarioca, nueve en Santa Marta, tres en Camarioca y otros tantos en Cantel. En Bávaro, la existencia de farmacia (como actividad económica privada) en una localidad no es sólo un indicador de jerarquía urbana sino también de cierto estatus económico, por cuanto denota que hay una población que puede pagar medicamentos. Como servicio público, las farmacias en Cuba tienen una distribución regulada en el territorio. Un total de 32 farmacias se contabilizan en nuestra área de estudio cubano, 17 de ellas localizadas en Cárdenas y 11 en Camarioca. Respecto a la educación, Santa Marta y Boca de Camarioca tienen dos y una escuela de secundaria, respectivamente. La distribución de centros de educación primaria es la siguiente: Cárdenas (15), Camarioca (1), Cantel (1), Boca de Camarioca (1) y Santa Marta (1). La falta de medios económicos, el deficiente estado de algunos de los centros y, cuando hablamos de sanidad, la escasez y el difícil acceso a medicamentos, pueden poner en serio peligro los éxitos del sistema. Para finalizar, las ciudades cubanas tienen otro tipo de equipamientos culturales y deportivos. Como casi siempre

en este país, la dotación parece óptima pero las deficiencias de las instalaciones son en ocasiones importantes. Cárdenas es la ciudad con una oferta más numerosa y completa de estos otros tipos de servicios. Para suplir el déficit de equipamientos sociales y centros de esparcimiento en Santa Marta, Boca de Camarioca y Camarioca, la población se desplaza a Cárdenas en busca de distracción. El baño en la playa de Varadero, la pesca con técnicas tradicionales de orilla o la caza del cangrejo son actividades que la población realiza para suplir sus necesidades de ocio. Cárdenas, Varadero y Boca de Camarioca tienen estadio de béisbol, y Camarioca un terreno disponible para el juego de pelota en el recinto del colegio. Cárdenas posee cines, biblioteca pública, una casa de cultura, museos, un gimnasio y un complejo deportivo con piscina. Cine, casa de cultura y gimnasio tiene también Santa Marta. Además, algunos de estos asentamientos cuentan con club para jóvenes (salas de computadoras y vídeo) como sucede en Boca de Camarioca y Varadero. Probablemente debido a unos mayores recursos económicos asociados al turismo, este último núcleo, de menos de 8.000 habitantes, tiene también una casa de cultura, círculos infantiles, canchas de tenis y piscina pública.

Como en otros tantos aspectos estudiados, en los entornos urbanos de Bávaro y Punta Cana es necesario distinguir la oferta en función de la pertenencia a clases sociales y lugar de residencia. Los equipamientos son un indicador más de la segregación espacial característica de este tipo de enclaves. Las *gated communities* poseen una supuestamente prestigiosa dotación educativa y una variada oferta deportiva en el interior de sus recintos amurallados. El hospital de referencia (Centro Médico Punta Cana), de propiedad y gestión privada, está en Bávaro, en una de las avenidas (avenida España) que circunda la zona hotelera, a la que también presta sus servicios, y próximo al Boulevard Turístico del Este. Por su parte, como corresponde a un país con unos deficientes sistemas públicos sanitario y educativo, los asentamientos precarios del *hinterland* turístico no tienen atención médica y una insuficiente dotación educativa. Aunque existen algún subcentro de salud, consultorios médicos privados y dispensarios médicos, no existe atención primaria de salud de tipo público y el único hospital público está en Higüey, en la capital de la provincia. Entre 50 y 60 kilómetros separan la capital de La Altagracia de la mayoría de estas pequeñas ciudades. Una distancia importante que se ve agravada por la situación económica de la población y las dificultades para el desplazamiento. Por su parte, aunque existe una pequeña y mal organizada dotación pública de centros educativos de primaria, predominan los privados destacando aquellos ofertados por congregaciones religiosas. Las donaciones por parte de cadenas hoteleras, empresas (locales y extranjeras) u organizaciones de diferente signo, como el Club Rotary, son habituales. La falta de ordenación territorial educativa, la escasez de medios técnicos y humanos y, en definitiva, una baja escolarización infantil contribuyen al empobrecimiento y exclusión de estas comunidades.

Como corresponde a un modelo de urbanización marginal, los espacios para el deporte, el ocio o la recreación no están previamente planificados y, por tanto, no hay suelo reservado para tal fin. Parcelas sin edificar o pequeñas bolsas vacías urbanas sirven para la práctica deportiva. El club gallístico está entre las edificaciones más firmes y consolidadas del Hoyo de Friusa. Los *car wash* son los establecimientos más populares y reconocidos para el ocio de la población joven, donde a la actividad propia de estos se le añade un recinto delimitado para el baile y el consumo de bebidas, al modo de cualquier discoteca.

Bávaro (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (clínica estomatológica), Cuba

Verón (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (escuela de primaria), Cuba

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Escuela Secundaria Básica Urbana), Cuba

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Pueblo Bávaro, Punta Cana (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cristinita (República Dominicana)

Nuevo Juanillo (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (*car wash*), República Dominicana

Cárdenas (estadio de béisbol), Cuba

IV. *La movilidad intraurbana: infraestructuras y transporte*

Las infraestructuras de comunicación en la región urbana de Varadero tienen graves problemas por la falta de mantenimiento de las vías. En pequeños núcleos como Boca de Camarioca, Camarioca y Cantel, la misma vía de comunicación extraurbana hace de avenida principal del asentamiento. Santa Marta y Cárdenas tienen una red viaria más extensa debido a su mayor tamaño. Aunque el asfaltado de la carretera es predominante hay muchas vías de tierra, no solo en los núcleos agropecuarios, sino también en las zonas menos céntricas de estas dos últimas ciudades.

El reducido número de vehículos particulares concede si cabe mayor importancia al transporte público, pero éste fue uno de los sectores más afectado en el denominado periodo especial de la década de 1990. En la actualidad este medio tiene importantes carencias: rutas reducidas, frecuencias insuficientes, vehículos antiguos y mal dotados, etc. Cárdenas dispone de servicio de autobuses con dirección Varadero pero con muy escasa frecuencia. El resto de pequeñas ciudades no tienen líneas de autobuses. Por esto, las personas recurren a sistemas alternativos: i) *hacer botella* (autoestop), ya que los vehículos pesados tienen la obligación de subir a los viajeros siempre y cuando tengan posibilidad de llevarlos, sea en la cabina o en la zona de carga; ii) la utilización de bicicletas sobre todo para desplazamientos intraurbanos o de pequeña distancia; iii) los autobuses que las empresas hoteleras disponen para sus trabajadores, que salen o entran de Varadero según los turnos de trabajo. Aunque este servicio no es regulado y tiene carácter discrecional, los trabajadores no hoteleros pueden usar el transporte de empresas siempre que haya plazas libres; iv) carro con caballo para desplazamientos colectivos. Aunque en la actualidad pueden comprarse y venderse automóviles libremente, de forma legal y con traspaso de propiedad, su adquisición es difícil para un cubano por los elevados precios de venta, prácticamente inalcanzables para unas economías familiares muy modestas.

Como en Cuba, las vías y calles tienen un estado muy deficiente en todos los arrabales de Bávaro y Punta Cana. En el caso cubano probablemente debido a una falta de mantenimiento. En el dominicano, a esto se añade la no urbanización de calles, en el sentido estricto del término, y el no asfaltado de las vías como procesos asociados al crecimiento irregular de los núcleos. En el caso de realizarse mejoras, éstas se emprenden una vez la calle o carretera esté abierta. Hasta hace muy pocos años, la infraestructura peatonal y el asfalto en los barrios eran inexistentes. En cuanto a las vías interurbanas, están mal asfaltadas y es muy frecuente encontrar *hoyos* (baches), algunos de importantes dimensiones y profundidad, que suponen un peligro para todo tipo de vehículos. Las mayores inversiones se concentran en el Boulevard Turístico del Este, aquel eje donde confluye la Autovía del Coral y que recorre y circunvala todos los resorts hasta el aeropuerto. Recientemente el ayuntamiento y el Ministerio de Turismo han mejorado el estado de algunas calles de Verón y determinadas vías principales. Lamentablemente estas mejoras se centran en las avenidas que delimitan y comunican los resorts hoteleros de Bávaro (avenidas Francia, España, Barceló, Alemania). En estas avenidas se estaban construyendo aceras en verano de 2012, elemento urbano inexistente en prácticamente todo este territorio.

Es el caso del Hoyo de Friusa, que carece de aceras o de un espacio destinado exclusivamente al peatón. Sólo la calle principal tiene asfalto, aunque muy deteriorado. El resto de calles son de tierra.

En la República Dominicana, el transporte está monopolizado por sindicatos de transporte, que territorializan ciertas áreas y excluyen a otros del negocio a través de prácticas de monopolio. Como en Varadero, los hoteles y muchas compañías de construcción ofrecen transporte discrecional a sus empleados en Bávaro y Punta Cana. Adaptándose a los turnos laborales, los autobuses realizan recorridos desde los lugares de residencia al centro de trabajo. Las distancias en ocasiones son importantes, llegando incluso a La Otra Banda e Higüey. Los otros servicios de transporte son proporcionados por las *guaguas* y los *motoconchos*. El primero representa la forma más económica para desplazarse, pero tiene graves problemas de calidad del servicio, frecuencias y rutas ofrecidas. El otro es el *motoconcho*, una moto-taxi que recorre todo este territorio, incluyendo aquellos barrios a dónde no llegan los autobuses o, en ocasiones, donde no puede circular el automóvil particular debido a la deficiente estado de las carreteras. Por ejemplo, los *motoconcho*s son prácticamente el único medio de transporte para llegar a determinadas calles de Mata Mosquitos y El Hoyo de Friusa. En cualquier caso, como en Cuba, los desplazamientos andando *o buscando bolas* (autostop) son muy habituales entre la población más desfavorecida y la población infantil para ir a la escuela.

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

Avenida Alemania, Bávaro (República Dominicana)

Conexión viaria con la avenida Barceló, Bávaro (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

El Hoyo de Friusa (transporte para trabajadores de hoteles), R. Dominicana

Cárdenas (transporte escolar), Cuba

Verón (*motoconchos*), República Dominicana

Cárdenas (Cuba)

Bávaro (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

El Manantial (República Dominicana)

Varadero (transporte para trabajadores de hoteles), Cuba

Cárdenas (Cuba)

Santa Marta (Cuba)

Cárdenas (Cuba)

V. Higiene pública. Abastecimiento de agua, saneamiento de aguas residuales y recogida de RSU

En Bávaro-Punta Cana, cada proyecto (residencial, comercial o turístico) y casa particular es responsable de su propio abastecimiento de agua (pozos privados) y de la eliminación de aguas negras. El modelo ultraliberal dominicano impone, también en esta materia, una enorme brecha social y espacial entre aquellos sectores especializados en el turismo (que son propiedad de compañías hoteleras, de importantes inmobiliarias o del capital financiero) y el resto de la región urbana. En los primeros, el abastecimiento de agua, el saneamiento de residuales y la recogida de residuos está asegurado. Aunque no existan adecuados sistemas de tratamiento de aguas residuales (no hay EDAR), el agua que sale de los grifos no sea potable y apenas exista recogida selectiva de residuos y un tratamiento adecuado de los mismos, la imagen de limpieza y seguridad, también en estos aspectos, es importante para los grandes complejos hotelero-residenciales. Es decir, la calidad de los procesos no es la adecuada, pero se difunde una imagen de buen funcionamiento característico de este tipo de espacios elitizados. Esta situación más o menos aceptable es producto de la combinación de dos factores. Por un lado, las inversiones públicas se concentran en estos complejos turísticos. Por otro, las propias compañías realizan esfuerzos para la dotación de este tipo de infraestructuras. En cualquier caso, la totalidad del abastecimiento de agua proviene de aguas subterráneas, explotadas mediante pozos con profundidades que oscilan entre los 20 y 30 metros de profundidad y ubicados entre 1 y 5 kilómetros de la costa (Valdez, 2008). Mientras tanto, la situación es muy deficiente en los asentamientos precarios. La ausencia de planes urbanísticos que proyecten las dotaciones de infraestructuras antes de la edificación y el abandono de los arrabales por parte de las administraciones públicas, conllevan que estas otras ciudades del turismo carezcan de las infraestructuras básicas. En algunos casos, las comunidades se aprovechan de las canalizaciones de agua para los hoteles, en ocasiones de forma clandestina pero siempre con muchas deficiencias. La tubería de los pozos del Hotel Fiesta pasa por debajo del asentamiento del Hoyo de Friusa. A través de la negociación con la asociación de hoteles, parte de la comunidad ha conseguido acceder al agua. En Mata Mosquitos, el abastecimiento del agua se efectúa a través de los pozos de agua del Hotel Iberostar. Otros núcleos han solicitado al ayuntamiento la construcción de pozos pero, en la mayoría de los casos, las perforaciones son realizadas por los particulares. Es habitual que en aquellos lugares destinados al alquiler de viviendas muy básicas (las denominadas *piezas de cuartería*), muchas personas compartan una llave que está localizada en el patio común del edificio. En cualquier caso, el agua no es potable, por lo que es necesario comprar agua embotellada para beber y cocinar.

Con respeto a los desechos líquidos, la *Ley Ambiental 64-00*, la *Resolución 11-00* del Ministerio de Turismo sobre disposición de sistemas de tratamiento de aguas servidas en proyectos turísticos y la *Ley 158-01 del Fomento al Desarrollo Turístico* establecen que cada proyecto que se construya en zona turística requiere un sistema de tratamiento de aguas residuales que le permita pasar la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA). Sin embargo, es conocido el incumplimiento de estos requisitos, por lo que muchos desarrollos han obtenido las correspondientes licencias ambientales sin cumplir con este tipo de requerimientos. Como siempre sucede, más grave es la situación en los asentamientos informales. En estos abundan los pozos filtrantes, y el sistema de

descarga de aguas negras se realiza mediante el uso letrinas y de pozos sépticos. Los residuos se depositan directamente en el suelo, llegando al acuífero que es de donde se sustrae el agua para el consumo doméstico.

La recogida de residuos sólidos urbanos es un tema con gran carga política. Desde hace más de tres décadas, los hoteles contratan empresas externas para la recogida de basura, pero sin cumplir un mínimo de obligaciones ambientales. En el resto del área de estudio y hasta fecha muy reciente, la recogida de basura se realizaba de forma esporádica, informal y sin extenderse por todo el territorio, por lo que las áreas más pobres y periféricas no tenían servicio alguno. Aún cuando las deficiencias detectadas son notables, el nuevo gobierno municipal (que llegó al poder en 2010) subcontrató el servicio a una empresa privada y publicita el objetivo de cierre de vertederos incontrolados y la concentración de toda la basura en las proximidades de Macao. No obstante, los déficits históricos en el servicio y la falta de concienciación higiénica y ambiental en la sociedad hacen aumentar el número de vertederos incontrolados, situados tanto en el extrarradio urbano como en el interior de las ciudades (cunetas de las calles y carreteras, parcelas sin edificar, bolsas vacías urbanas, etc.). Las concentraciones de basura y las aguas sucias, que en ocasiones circulan libremente por las vías de tierra de las comunidades, difunden una imagen de suciedad y falta de higiene pública propia de la ciudad industrial del siglo XIX.

En Varadero y su entorno, como en otros tantos aspectos estudiados, la falta de mantenimiento es una amenaza para unos sistemas generales que difícilmente pueden hacer frente al aumento de la población y a la obtención de una calidad mínima de servicio. Sin embargo, el carácter planificado de los núcleos y su estructura compacta facilitan la prestación de todo este tipo de servicios. Según datos del Censo de Población y Vivienda de Cuba, más del 92% de la población residente en las urbes de estudio tiene acceso al agua y posee un sistema de desagüe en su vivienda. El agua potable en la provincia Matanzas es de origen subterráneo, depositada en cuevas de origen cárstico. Camarioca y Cantel están localizadas en una zona poco acuífera. Al no existir acueducto para servir el agua potable, ésta procede de pozos y cisternas que acumulan el agua. Además, son frecuentes las *pipas*, que son transportes para llevar el agua a la población. Aunque éstas sirven agua de forma regular, no es el sistema más apropiado ni cubren las necesidades de la población. El agua tiene más calidad en Boca de Camarioca, Varadero, Santa Marta, Guásima y Cárdenas. Excepto en la península de Hicacos (lugar de concentración de la actividad turística de Varadero), que posee seis plantas de tratamiento, no existe depuración de residuales ni sistemas de canalización (alcantarillado) en el resto de los asentamientos. Las alternativas son el tanque séptico, pozos de infiltración y fosas, entre otros. Por último, existen vertederos para la disposición final de los residuos sólidos urbanos. El denominado Vertedero Varadero se localiza en Siguapa y colinda con la Bahía de Cárdenas. Actualmente está en proceso de reubicación por su cercanía a la costa. Hay otro vertedero en Cárdenas y uno más localizado entre Boca de Camarioca y Camarioca. Las principales carencias están relacionadas con el sistema de clasificación y utilización de residuales sólidos, y con el traslado sistemático de la basura dentro de los asentamientos poblacionales y a los vertederos. Las causas son la falta de combustible para los equipos de recogida de basura y de piezas para el mantenimiento de los mismos. En ocasiones hay presencia de pequeños vertederos urbanos, con las consecuencias higiénicas que esto trae aparejado.

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Camarioca (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

Verón (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

Nuevo Juanillo (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

Verón (República Dominicana)

VI. Comercio, iglesias, cuarterías

En este epígrafe se han incluido tres equipamientos de muy diferente categoría pero que, en determinados barrios, tienen una presencia muy significativa e influyente en la organización social de la comunidad. En Bávaro, en el margen norte de esa frontera perceptual que marca la avenida Barceló se sitúan dos grandes centros comerciales (San Juan y Palma Real), al modo de reconocidos *shopping centers* y *malls*, con un alto nivel de especialización (ropa, regalos, supermercados, restauración, muebles…) y dirigidos a los turistas y sobre todo a las clases medias y altas de todo el sector de Bávaro y Punta Cana. El diseño, funcionamiento y organización responde a los patrones clásicos de las grandes áreas comerciales urbanas. Incluso uno de ellos cuenta con un establecimiento de la multinacional de muebles suecos Ikea. En el margen sur de aquella vía, en las principales carreteras de entrada a las ciudades, existe una nutrida dotación de establecimientos de tamaño medio, la mayoría de los cuales sirven para cubrir necesidades de los complejos turísticos (ferreterías, venta de materiales de construcción, empresas de agua embotellada, restaurantes, gasolinera, etc.). Más interesante es el comercio urbano, aquel situado en el interior de los núcleos, donde los pequeños establecimientos y la venta ambulante son elementos consustanciales del paisaje urbano de estas ciudades dominicanas. Las tradicionales pequeñas tiendas de comestibles y bares se completan con una variada y completa oferta de servicios, desde los numerosos *salones* (de belleza) hasta servicios de alquiler particular de lavanderías, internet, casas de apuestas y loterías (*bancas*), etc. Especialmente interesantes son los locales o puestos callejeros destinados a la venta de *pacas*. Se trata de un comercio de todo tipo de ropa y calzado procedente de la ayuda al desarrollo, que es vendida por particulares en el exterior o parte baja de las viviendas a precios muy baratos.

Una estrategia para entrar en las comunidades es a través del sistema educativo. El predominio de población con muy bajo nivel educativo, fácilmente influenciable, desarraigada y con un futuro incierto, es aprovechado por determinadas confesiones religiosas, fundamentalmente iglesias evangélicas de Estados Unidos, para establecerse en las comunidades y ejercer un importante nivel de control social e influencia cultural. Estas iglesias asumen funciones que deberían ejercer el Estado. Así, muchos colegios en los barrios precarios son propiedad de estas iglesias y la enseñanza es ofrecida por personal que habitualmente no tiene la capacitación de profesor o maestro.

Las denominadas *cuarterías* son una muestra de la composición social de estas ciudades y de la precariedad de estos modelos de urbanización irregular. Un tipo de alojamiento muy básico compuesto por cuartos (habitaciones) que son alquilados de forma independiente. En principio, se trata de una residencia temporal, hasta que logran asentarse de manera más o menos definitiva, para los inmigrantes recién llegados y de muy bajos recursos, para los más pobres y excluidos. La población de origen haitiana es la más numerosa. Las condiciones de habitabilidad son pésimas. Normalmente, la habitación se compone únicamente de un colchón colocado directamente en el suelo, sin ningún tipo de instalación y servicio asociado. Todas las ciudades y arrabales del entorno de Bávaro-Punta Cana tienen alojamientos de este tipo. El constante incremento de este tipo de edificaciones es una expresión más de la capacidad de atracción

generada por la zona turística, pero también de las desigualdades sociales sobre la que se sustenta este modelo de desarrollo y de la pauperización de las clases populares urbanas. El 47,8% de los 299 entrevistados en una reciente investigación sobre la arrabalización del polo turístico afirmó tener su residencia en piezas de cuartería (Gallup, 2005). La cifra real seguro que no alcanza este porcentaje, pero este dato es una muestra de la importancia de este tipo de alojamiento en el entorno de Bávaro y Punta Cana.

La transformación interior de los núcleos residenciales bajo la influencia de Varadero es importante en los últimos años, tanto por los motivos apuntados referentes a las rentas turísticas como por la apertura de pequeños negocios privados. Desde 1993 la actividad por cuenta propia, también conocida como autoempleo, se amplió significativamente mediante el Decreto-Ley 141. Pero fue en octubre de 2010 cuando entró en vigencia una nueva apertura al trabajo por cuenta propia (*cuentapropistas*), que incluye la posibilidad de creación de microempresas. Dicha política quedó posteriormente refrendada con la publicación del Proyecto de Lineamientos de la Política Económica y Social, la consulta popular a que fue sometido y su aprobación definitiva en el VI Congreso del Partido Comunista de Cuba, celebrado en abril del 2011.

La combinación de la influencia de dinero procedente del turismo con la apertura de una gran cantidad de pequeños negocios privados está produciendo una profunda transformación del paisaje urbano-comercial de las ciudades de la periferia de Varadero. El nuevo comercio se localiza fundamentalmente en los cruces centrales de esas otras poblaciones. Santa Marta es seguramente el mejor ejemplo de esta nueva realidad urbana. Junto a la ya comentada renovación del parque residencial propiedad de los trabajadores turísticos, este comercio refleja la influencia del turismo en el aumento de los ingresos en una parte de la población. La presencia de iglesias, sean católicas o protestantes, no es un elemento socialmente importante, a diferencia del papel que éstas ejercen en la vida cotidiana de la población de los asentamientos precarios de Bávaro.

Bávaro (centros comerciales San Juan y Palma Real), República Dominicana

El Sammy (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

Santa Marta (Cuba)

Verón (venta de *pacas*), República Dominicana

El Hoyo de Friusa (venta de *pacas*), República Dominicana

Santa Marta (Cuba)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

Santa Marta (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

Cárdenas (Cuba)

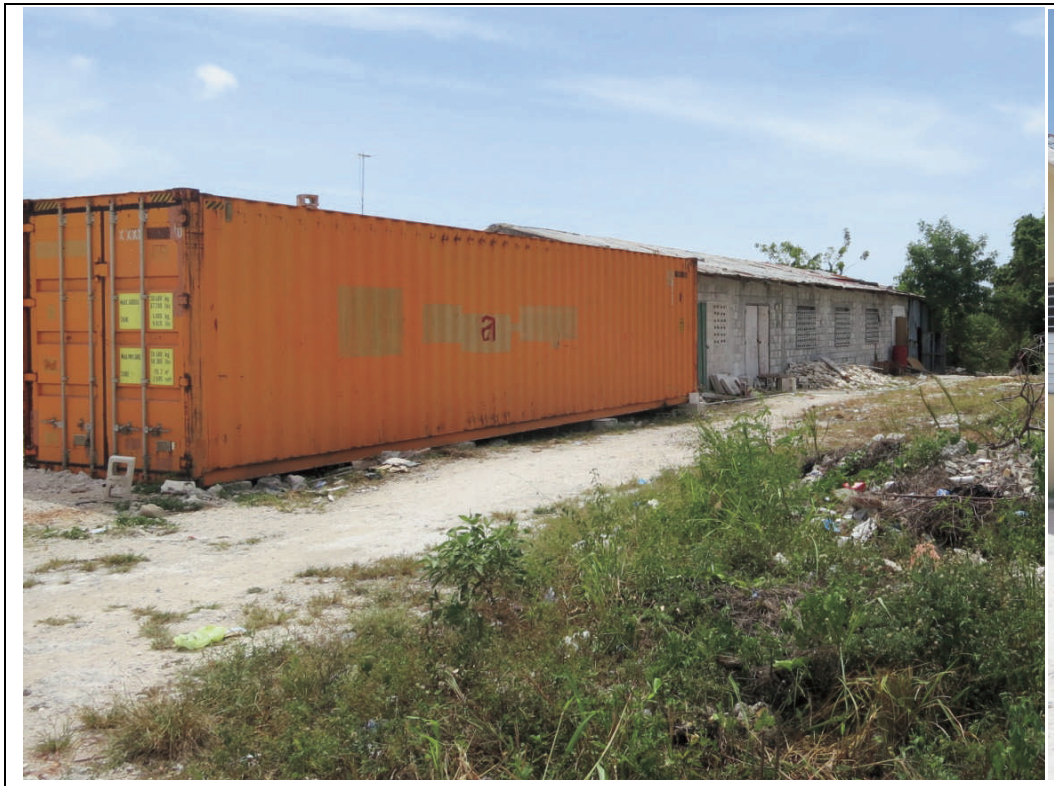
El Hoyo de Friusa (República Dominicana)

El Manantial (República Dominicana)

Santa Marta (Cuba)

El Sammy (*cuarterías*) (República Dominicana)

El Hoyo de Friusa (*cuarterías*) (República Dominicana)



Villa Kosovo (*cuarterías*) (República Dominicana)

Verón (*cuarterías*) (República Dominicana)

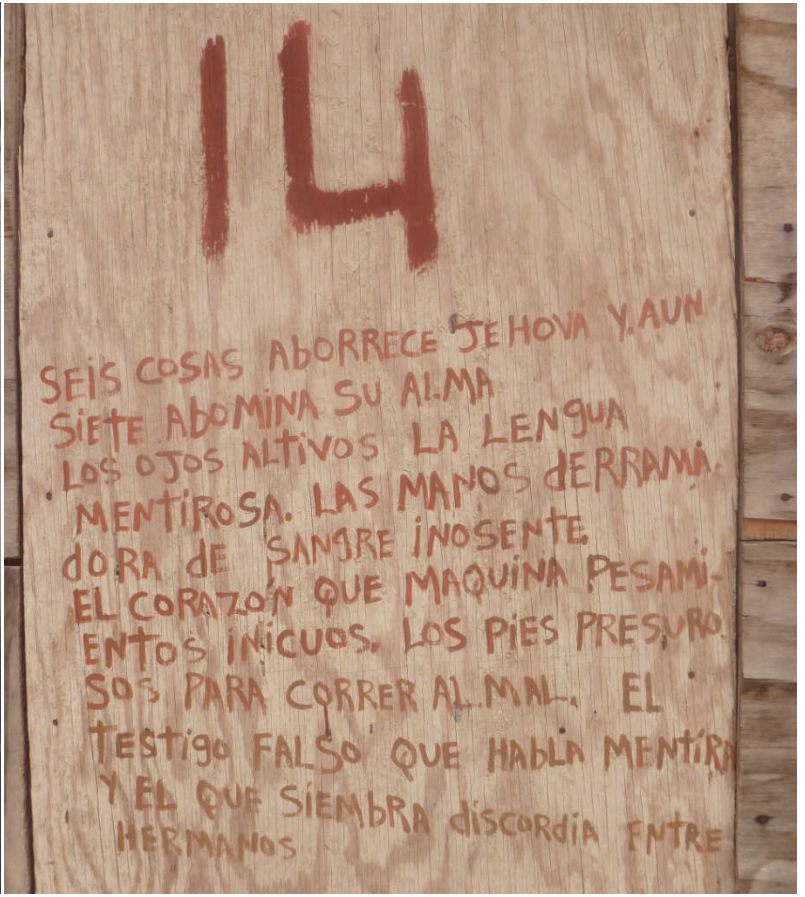
Nuevo Juanillo (República Dominicana)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Barrio Nuevo, Verón (República Dominicana)

Boca de Camarioca (Cuba)



Cristinita, Verón (República Dominicana)

X. Reflexiones finales

El trabajo que concluimos y que hemos estado desarrollando durante los últimos 24 meses es intencionadamente incompleto. La complejidad del territorio, la diversidad social y cultural y las múltiples perspectivas de análisis de los fenómenos estudiados llevan a dejar una puerta abierta a posteriores investigaciones, que contribuyan a descifrar algunas de las reflexiones que hemos planteado en el texto y a explicar muchas de las injusticias mostradas en las imágenes. No obstante, este libro ha abierto vías de debate y presentado reflexiones críticas, con la intención de hacer visibles algunas de las realidades de aquellas ciudades que se crean y transforman como consecuencia del turismo en dos de los principales polos turísticos del Caribe, Varadero y Bávaro-Punta Cana.

Como en otras zonas turísticas, paisaje y clima se valoran como productos enteramente comercializables que, al menos el primero, son exprimidos hasta su práctica destrucción. Territorio y paisajes entendidos como productos de usar y tirar, de apuesta por lo efímero, como es propio de la cultura posmoderna. Esta temporalidad conlleva una importante concentración de las inversiones en corto tiempo (50 ó 60 años), a sabiendas que esta misma acelerada puesta en valor está arruinando su futuro. Llegados a esta situación, las multinacionales turísticas publicitan la necesidad de explorar otros territorios más vírgenes que se adapten a las demandas de una sociedad urbana teóricamente más exigente. Bávaro y Varadero todavía no han alcanzado esta etapa de declive, recurriendo al conocido ciclo de vida turístico de Butler (1980), pero sí se observan niveles de saturación territorial y degradación ambiental que necesitan de un profundo análisis.

Los contrastes entre la zona turística y el espacio urbano que sirve de alojamiento para la población inmigrante responden a los modelos clásicos de ciudad dual. De acuerdo con N. Smith (1984), una diferenciación geográfica que es producto de la centralización espacial del capital. Los territorios estrictamente turísticos (los espacios de producción) tienen muchas características comunes. El falseamiento de lo real, la globalización de paisajes con la consiguiente destrucción de lo local entraña seguridad a un visitante que anhela espacios reconocidos, sin sorpresas, al modo de cualquier otro no lugar. La construcción de este tipo de espacios tan fácilmente identificables quita valor al territorio y al mismo destino, que se banaliza. La mayoría de la bibliografía centrada en estudiar las consecuencias de estos desarrollos turísticos en los espacios de reproducción destaca los impactos negativos y proyectan un futuro claramente pesimista. La exclusión, la segregación y, en una palabra, la pauperización de la vida urbana capitalizan las conclusiones de estas investigaciones. Aunque es cierto que hay diferencias notables entre los entornos residenciales de Bávaro y Varadero, esto también sucede en nuestros ámbitos de estudio. Una parte de la población está sumida en un estado de pobreza extrema, como se ha podido constatar en la mayoría de los asentamientos precarios de Bávaro. Así y todo, también se producen movimientos especulativos en los espacios de reproducción. Los intereses creados alrededor de estas ciudades y la presión ejercida por los especuladores del suelo sobre estos territorios son más importantes de lo que aparentemente se percibe. El control social y el dominio económico están en juego.

Sea como fuere, la lectura de la realidad social es más compleja, en ocasiones difícil de interpretar por parte de especialistas en el estudio de la ciudad y el territorio, como somos la práctica totalidad del equipo de trabajo, y probablemente más fácilmente descifrable para los expertos en los análisis sociales. Las malas condiciones de vida en las que viven muchos de los habitantes de esas otras ciudades del turismo, fundamentalmente en el caso de Bávaro-Punta Cana, no son siempre percibidas por parte de la población. La sociedad está descontenta y es muy crítica (con las administraciones, con los políticos, con los hoteleros, con las fuerzas de seguridad, con sus convecinos, con los otros inmigrantes…), pero aquellos que proceden de la emigración no parecen arrepentirse del paso dado. Las interpretaciones o explicaciones son muchas. En parte porque es una población sin futuro y por lo tanto pueden arriesgarlo todo. En parte porque perciben que viven mejor que en sus lugares de origen. Por ejemplo, los ingresos extra que reciben en Varadero, algunos en forma de divisas, les permiten un cierto bienestar, al que no pueden llegar en otras provincias del país. En parte porque para ellos es un territorio de esperanza, atraídos por el dinero que aquí se mueve. Y en parte porque estos destinos turísticos se perciben como un trampolín para un desplazamiento posterior a países más ricos. Como un fenómeno más de la globalización, para mucha población llegar a los espacios turistizados y colonizados por multinacionales extranjeras de Bávaro, Punta Cana, Cap Cana o Varadero es estar un poco más cerca de la Unión Europea, Estados Unidos o Canadá. Por todo esto, estos enclaves turísticos compiten con las respectivas capitales nacionales como principales destinos de la emigración interior, generándose una intensidad y diversidad de flujos migratorios desconocidos hace pocos años.

Una última reflexión la dedicamos al desarrollo del planeamiento urbano y territorial. La estricta y jerarquizada planificación socialista cubana contrasta con la práctica ausencia de planeamiento en el caso dominicano, propio de un sistema ultraliberal. Aunque existe un interesante debate al respecto, la mayoría de los especialistas valoran de forma positiva el ordenamiento urbano y el control público de los usos del suelo. No obstante, la planificación puede convertirse en una amenaza cuando responde a los intereses de los grandes grupos financieros, inmobiliarios o del sector hotelero. Cuando así sucede, la planificación se aleja del interés general, sirve de cauce para los intereses económicos del turismo y se utiliza para justificar y proporcionar legalidad a actuaciones que conllevan explotación social y destrucción territorial.

XI. Bibliografía

Blázquez, M; Cañada, E. y Murray, I. (2011): "Búnker playa-sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en El Caribe y Centroamérica". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XV, nº 368. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-368.htm>.

Butler, R.W. (1980): "The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources". *The Canadian Geographer* XXIV, I, pp. 5-12.

Cabrales, L.F. (2005): "Estado del conocimiento sobre las urbanizaciones cerradas en Iberoamérica". En O. Gutiérrez (coord.) *La ciudad y el miedo*. VII Coloquio de Geografía Urbana, Asociación de Geógrafos Españoles, Universidad de Girona, Girona, pp. 185-194.

Departamento de Planeación y Proyectos (2012): *Plan Sectorial de Ordenamiento Territorial Turístico (P.S.O.T.T.) Punta Cana-Bávaro-Macao 2015*. Ministerio de Turismo, Santo Domingo, inédito.

Dirección Provincial de Planificación Física (DPPF) de Matanzas (2005): *Plan General de Ordenamiento Territorial Municipal*. Matanzas, inédito

Gallup (2005): *Informe sobre la arrabalización de los polos turísticos*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Santo Domingo, inédito.

González Pérez, J.M. et alt. (en prensa): "The City of Varadero (Cuba) and the Urban Construction of a Tourist Enclave". *Urban Affairs Review*.

Navarro E. (2011): "Características del desarrollo turístico en Cuba". En E. Cañada y M. Blázquez (eds.) *Turismo placebo: nueva colonización turística: Del Mediterráneo a Mesoaméricas y El Caribe. Lógicas espaciales del capital turístico*. Edisa, Managua, pp. 75-99.

Smith, N. (1984): *Uneven development: Nature, capital and the production of space*. Blackwell, New York.

Tomé, S. (2005): "Los miedos en la ciudad". En O. Gutiérrez (coord.) *La ciudad y el miedo*. VII Coloquio de Geografía Urbana, Asociación de Geógrafos Españoles, Universidad de Girona, Girona, pp. 109-114.

Valdez, E. (dir.) et alt. (2008): *Plan de Ordenamiento Territorial del Área de Juanillo-Punta Cana-Macao*. Asociación Nacional de Hoteles y Proyectos Turísticos de la Zona Este y Secretaría de Estado de Turismo, Santo Domingo, inédito.

La cooperación y la investigación son aliados cada vez más sólidos. Los nuevos conocimientos no sólo pueden favorecer una sociedad más justa y equitativa, sino que la consolidación de equipos internacionales en el marco de la cooperación al desarrollo conlleva un recíproco enriquecimiento científico. El libro que presentamos nació con la finalidad de cumplir con estos dos principios. Esta obra estudia ciudades y procesos urbanos en territorios turísticos pero, a diferencia de la mayoría de los trabajos de este tipo, se centra en los espacios urbanos que están bajo su área de influencia, en nuestro caso de dos de los más importantes polos turísticos del Caribe. Espacios urbanos construidos o transformados por efectos del turismo y que hemos dado en denominar *las otras ciudades del turismo*. La atracción que producen estos enclaves turísticos litorales, al modo de unas auténticas *ciudades de la fantasía*, para miles de inmigrantes recuerda a aquellos desplazamientos en busca de oro en el oeste americano. Pero este nuevo oro ya tiene propietario. Los modelos turísticos de Bávaro-Punta Cana y Varadero son similares pero existen notables diferencias urbanas en sus respectivos espacios de reproducción social, en sus *hinterlands* residenciales. Estamos ante un libro, en definitiva, que busca dar visibilidad a procesos, pero también a personas, cuyas vidas aparecen en ocasiones abocadas a una nueva emigración o a la pauperización como única forma de vida. Para esto hemos apostado por ceder buena parte del protagonismo a la imagen, para comparar, para denunciar, para abrir nuevos debates y reflexiones en este interesante campo de la cooperación y la investigación.