

Urbanismo planificado y urbanización marginal en África Occidental. El caso de San Pedro, en el sudoeste de Costa de Marfil

por JOSÉ L. LUZÓN*

Palabras clave:

África occidental; Costa de Marfil; San Pedro; planificación regional; planificación urbana; hábitat marginal.

El objetivo de este artículo es evidenciar algunas de las graves limitaciones que la planificación regional y urbana comporta en los países subdesarrollados. Para ello se ha elegido el caso de San Pedro, ciudad planeada y construida, en la década de los sesenta, en el sudoeste de Costa de Marfil, en el marco de un ambicioso plan de desarrollo regional.

Se analizan algunos de los aspectos del plan, en lo que a determinadas inversiones sectoriales se refiere, comparando las previsiones con los resultados; pero el objeto principal de nuestro trabajo es la nueva ciudad. En concreto se analizan: la situación, el emplazamiento, el plano urbano y las características del hábitat, poniendo de manifiesto cómo se ha llegado a generar una urbanización marginal, no prevista ni deseada por los planificadores. El hábitat espontáneo de San Pedro se ha construido fuera de los límites de la ciudad planificada; carece de la infraestructura urbana adecuada y en ella se concentra la mayor parte de los habitantes de San Pedro, mientras que las zonas bien trazadas y equipadas aparecen semivacías. De este modo se ha producido, inesperadamente, la clásica dualidad espacial urbana que caracteriza a la mayor parte de los países subdesarrollados.

Este trabajo es, parcialmente, el resultado de una prolongada estancia en San Pedro, en el año 1981. Dio lugar a una tesis de licenciatura que fue leída en Tarragona en junio de 1982.¹ Quiero expresar mi agradecimiento, entre otros, al director de la te-

* Doctor en Geografía por la Universidad de Barcelona, Profesor asociado.

1. LUZÓN, JOSÉ L.: *Nuevos Centros urbanos y ordenación del territorio en África Occidental. El caso de San Pedro en el Sudoeste de Costa de Marfil*. Tarragona, 1982. Ed. policopiada.

sis, doctor Santiago Roquer, al profesor Joan Vilà Valentí y al profesor Guy Lasserre, de la Universidad de Burdeos-III. Sin su estimable ayuda, esta investigación no habría podido llevarse a término.

INTRODUCCIÓN

La ciudad de San Pedro, en el sudoeste de la Costa de Marfil, no existía antes de 1968: el año 1975, según el censo nacional, primero de tipo oficial que se realizaba en la historia del país, contaba 35.000 habitantes. Construida sobre la costa de la región Sudoeste, supuso un gran esfuerzo para poblar y poner en producción un vasto territorio de más de 30.000 km² cubiertos por un bosque tropical denso y que, hasta 1968, había permanecido profundamente subpoblado y subdesarrollado.

La decisión de construir la ciudad ha de ser considerada en el contexto de los grandes cambios operados, en el poblamiento marfileño, en la década que siguió a la independencia. Un impresionante éxodo rural se produjo hacia la capital nacional, Abidjan, debido tanto al excedente demográfico del campo como a la gran atracción que generó la metrópoli, sede del poder político y de los principales agentes económicos.² En efecto, si en 1965 residían en Abidjan apenas 350.000 habitantes, en 1975 esta cifra se había ampliado casi hasta el millón. La tasa media anual de crecimiento demográfico había sido del 10,8 %.³ En 1975, de cada cien marfileños, casi quince vivían en la capital; además en ella se concentraba el 44 % de los habitantes urbanos.

La macrocefalia abidjanesa distaba mucho de ser solamente poblacional. La mayor parte de las actividades económicas modernas radicaban allí. Un 73 % de los teléfonos de la Costa de Marfil estaban situados en la capital. Ésta absorbía el 62 % del consumo eléctrico nacional; el 66 % de la cifra de negocios del país allí se desarrollaba.⁴ Era el lugar de origen de la única vía férrea marfileña. Contaba con el único aeropuerto internacional. Su puerto era el único protegido y con un volumen de tráfico importante. Las carreteras asfaltadas confluían casi todas en Abidjan y se extendían, por lo general, hasta poco más allá de su región. En consecuencia se podía hablar de dos países: Abidjan y el resto del territorio. El crecimiento de la metrópoli vaciaba las zonas rurales y dificultaba cualquier política de desarrollo.

Con este proyecto se trataba de equilibrar geográficamente el espacio, creando otro centro de atracción de población que pudiera contrabalancear el de la capital. Para ello se puso en marcha el Plan de Desarrollo de la Región del Sudoeste, como la ciudad nueva de Yamoussokro,⁵ la presa de Kossu⁶ y el Plan Azucarero.⁷ El del sudoeste era el más ambicioso por su envergadura.

2. La fuerte atracción ejercida por Abidjan sobre los campesinos de las áreas rurales fue objeto de un interesante estudio, que, aunque restringido a la inmigración de la etnia Mossi, ejemplariza las características del problema: DENIEL, RAYMOND. *De la savana à la ville*. París, 1965.

3. MINISTÈRE DE L'ECONOMIE. *La Côte d'Ivoire en chiffres. 1980-1981*. Abidjan. París.

4. CHAMBRE D'INDUSTRIE DE CÔTE D'IVOIRE. *L'industrie ivoirienne en 1979*. Abidjan, 1980.

5. La ciudad de Yamoussokro está situada entre Abidjan y Bouaké, en el corazón del territorio de la etnia akan. Su construcción fue ordenada por el presidente de la República Félix Houphouët-Boigny, natural de un pequeño poblado en cuyo emplazamiento se ha construido la nueva ciudad. Actualmente, desde 1983, es la capital de Costa de Marfil, si bien la mayoría de las funciones administrativas continúan radicando en Abidjan.

6. La presa de Kossou, en el centro del país, retiene las aguas del río Bandama, el más caudaloso de Costa de Marfil. Su área inundada provocó el desplazamiento de numerosos campesinos, algunos de los cuales encontraron acomodo en los perímetros de acción rural del Sudoeste.

7. El plan azucarero consistió en la construcción de varios complejos agroindustriales en la zona Norte del país, en la sabana. Junto a los complejos fabriles se levantaron poblados planificados para los trabajadores. Véase

Sin embargo, no se debe olvidar el interés de las compañías forestales en la gestación del Plan. Ya a comienzos de la década de los sesenta, su esfuerzo se estaba desplazando hacia el sudoeste, donde había bosques vírgenes, mientras que los del oeste estaban casi agotados. Dada la situación del puerto abidjanés, en el sudoeste, los costos de transporte de la madera hasta él se estaban haciendo cada vez más elevados. Por ello se estaba convirtiendo en urgente la búsqueda de una alternativa. San Pedro, y su puerto, fue la elegida.⁸

OBJETIVOS Y DESARROLLO DEL PLAN

Con objeto de planificar y llevar a término las tareas necesarias, se creó un organismo autónomo: La Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-ouest (ARSO), el cual dependía de la Presidencia de la República.⁹ Las inversiones se dividieron en dos grandes grupos: las infraestructurales y las productivas.

Entre las primeras destacaban la ciudad y el puerto, complejo que se uniría con Abidjan a través de una nueva carretera totalmente asfaltada. San Pedro sería dotado de todo tipo de servicios urbanos y se construirían edificios con materiales modernos. Asimismo se tendería una vía férrea hasta Man, al Norte, para poder dar salida a los minerales de la zona, que estaban en vías de estimación. También se crearían servicios rurales: escuelas y dispensarios médicos.

En cuanto a las inversiones productivas, figuraba, en primer lugar, una siderurgia, que beneficiaría parte del mineral de hierro de la región de Man. La riqueza forestal permitiría la ubicación de aserraderos, con el fin de que un porcentaje creciente de la madera exportada lo fuera en forma de tablones o contraplacados. También el bosque proporcionaría materia prima para una fábrica de pasta de papel. Las necesidades de la construcción se abastecerían, en buena medida, desde una fábrica de cemento. La alimentación de la población regional aconsejaba la instalación de unos grandes molinos de cereales, así como de silos de arroz. La agricultura de plantación se potenciaría a través de la palmera aceitera, del caucho, del café y del cacao. Todas ellas requerirían plantas de tratamiento.¹⁰

Las fuentes de financiación fueron diversas. Hacia 1972, los costos ascendían a 27.534 francos africanos (F CFA),¹¹ lo cual significaba casi un 2 % del Producto Interior

a este respecto: INSTITUT UNIVERSITAIRE D'ETUDES DU DEVELOPPEMENT. *Le village piégé. Urbanisation et agro-industrie sucrière en Côte d'Ivoire*. Ginebra, 1978.

8. Un estudio espacial del desplazamiento hacia el Sudoeste del esfuerzo forestal marfileño aparece en: ARNAUD, J. C., y SOURNIA, G.: *Les forêts de Côte d'Ivoire: une richesse naturelle en voi de disparition*. «Cahiers d'Outre-Mer» Nr. 127. Burdeos, 1979.

9. El ARSO estaba dirigido por altos funcionarios marfileños, con el asesoramiento de técnicos extranjeros, franceses en su mayoría. Véase, por ejemplo: ARSO, San Pedro, polo de développement. Abidjan, 1973.

10. Existen numerosas publicaciones del ARSO en las que aparece, con bastante detalle, el Plan de Ordenación. A este respecto pueden consultarse las siguientes: ARSO. *Le Sud-Ouest Ivoirien, effort de développement*. Abidjan, 1970 (A). ARSO. *Esquisse de schéma directeur d'Aménagement de la Région du Sud-Ouest*, Abidjan, 1970 (B). ARSO, 1973 (op. cit.). ARSO, *San Pedro et le Sud-Ouest ivoirien*. Abidjan, 1980.

11. El franco africano del área francófona está respaldado por el franco francés. Es convertible, y su paridad, fija, se estableció en 50 F CFA por franco francés.

La distribución del presupuesto del ARSO hasta 1972 fue como sigue:

Zona urbana	31 %
Puerto	16 %
Carreteras	38 %
Desarrollo regional	15 %

Bruto marfileño generado entre 1968 y 1972.¹² Este capital procedió del propio estado marfileño (32 %), de la ayuda internacional (20 %) y de los préstamos del mercado mundial de capitales (48 %). Entre las contrapartidas que obtuvieron los agentes financieros privados figuró la adjudicación de la mayor parte de los trabajos de infraestructura.¹³ Las inversiones productivas deberían ser privadas, con algún aporte de capital estatal, y gozarían de estímulos a la inversión.

Los trabajos dieron comienzo el año 1968, dándose prioridad a las instalaciones portuarias. Ya en 1971, los primeros barcos atracaban en los muelles. Fue preciso, para ello, dragar un canal de entrada, construir diques de abrigo y otro de contención del río San Pedro, el cual, en períodos de crecida, podría llegar a invadir la zona portuaria. Posteriormente, en 1975, el puerto fue objeto de ampliación. Actualmente cuenta con un tráfico de exportación intenso. Su estructura y movimiento han evolucionado desde la monoexportación de madera en troncos hasta otra mucho más diversificada.¹⁴ El área de influencia del puerto alcanza la totalidad del sudoeste y del noroeste de Costa de Marfil, así como, en cierta medida, algunas regiones de Malí.

Por lo que respecta a la explotación agraria en la zona, las inversiones en plantaciones de palmeras aceiteras dieron buenos resultados desde los comienzos. Se asignaron grandes extensiones de terreno a la Empresa Nacional de Aceite de Palma (SODEPALM). Cuatro plantaciones se establecieron en distintos lugares del sudoeste, todos ellos próximos a San Pedro.¹⁵

Igualmente se dedicó un importante capítulo de las inversiones a la explotación del caucho. La sociedad francesa Michelin fue la encargada de desarrollar este renglón, mediante la plantación de Grand Bebery. La producción de látex ha ido en aumento, y actualmente es uno de los sectores más dinámicos de la región.¹⁶

Pero, dentro de los objetivos del Plan, la industria era la encargada de actuar como motor del crecimiento económico. A este respecto debemos señalar que el mayor proyecto, la siderúrgica, no se ha llevado a cabo, ni se prevé que se haga a corto o a medio plazo. Tampoco ha prosperado la fábrica de pasta de papel. Las unidades fabriles más importantes instaladas han sido la fábrica de cemento y los molinos de harina. También hay que mencionar la creciente actividad de los aserraderos, que semielaboran la madera antes de su exportación.

Por lo que respecta a las comunicaciones, se terminó la carretera asfaltada, a través de Gagnoa hasta Abidjan. La ciudad y buena parte del sudoeste se enlazaron por teléfono automático con la capital de la nación y con las ciudades marfileñas más importantes. El aeropuerto fue dotado de servicios elementales que garantizaran al menos un

12. Datos elaborados a partir de: MINISTÈRE DE L'ECONOMIE. 1980-1981 (op. cit.).

13. ARSO, 1973. (Op. cit.)

14. Mientras en 1972 las exportaciones de madera en troncos suponían más del 90 % del tráfico total del puerto, en 1986 este porcentaje había disminuido hasta el 69 %. Sobre la evolución del tráfico portuario, hasta 1983, puede consultarse: LUZÓN, J. L.: *San Pedro: nouveau port du sud-ouest de la Côte d'Ivoire*. «Les cahiers d'outremer.» N.º 149, 1985.

Los datos de 1986 han sido obtenidos en las estadísticas editadas por la SOCIÉTÉ NAVALE TRANSAFRIQUE, San Pedro, 1986.

15. En 1975 dieron comienzo las exportaciones de aceite de palma, con un total de 9.500 tm cargadas en dicho año en el puerto. En 1986 se alcanzaron ya las 48.477 tm. LUZÓN, 1983 (op. cit.) y SOCIÉTÉ NAVALE TRANSAFRIQUE, 1986 (op. cit.).

16. La mayor plantación se ubicó en las proximidades de Grand Bereby, en el litoral, entre San Pedro y Tabou. Su superficie asciende a unas 10.000 ha (ARSO, 1970 [A]). Hasta 1980 no se obtuvieron recolecciones industriales de látex. Dicho año se exportaron 362 tm de caucho, y en 1986 se alcanzaban casi las 15.000 tm. LUZÓN, 1983 (op. cit.), y SOCIÉTÉ NAVALE TRANSAFRIQUE, 1986 (op. cit.).

vuelo diario, hacia y desde Abidjan; sin embargo la línea férrea hasta Man no llegó a construirse.

Valorar los resultados del Plan, apenas veinte años después de su puesta en marcha, es arriesgado. Conviene no olvidar que los productos tropicales se han visto gravemente afectados por la crisis mundial iniciada en los años setenta. Algunos objetivos no se han alcanzado. Tampoco se ha producido la inversión privada inducida en la cantidad esperada. Pero la nueva ciudad y el nuevo puerto son una realidad, así como el desenclave territorial de la región, que podemos considerar integrada en buena medida en el espacio económico y político más desarrollado de Costa de Marfil.

Existen, no obstante, problemas muy graves, que apenas fueron tenidos en consideración por los planificadores. Uno de ellos, de gran relevancia, es el de la aparición de un poblamiento dual dentro de la ciudad de San Pedro, en cuyos límites coexiste una ciudad moderna con una ciudad africana, tradicional, pobre.

LA CIUDAD DE SAN PEDRO: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

La nueva ciudad está situada a unos 290 km al oeste de Abidjan. Las dificultades físicas del litoral marfileño, lleno de marismas y desembocaduras de ríos, así como su escasa población, aconsejaron un trazado quebrado por el interior, de modo que la ruta Abidjan-San Pedro tiene una longitud de 450 km en forma de U, con dos ramales verticales, desde ambas ciudades, y un enlace horizontal este-oeste a la altura de Gagnoa (fig. 1).

Por lo que respecta a su situación en el sudoeste, San Pedro casi equidista de tres ciudades de cierta importancia, capitales de subprefectura.¹⁷ Se trata de Soubré, Sassandra y Tabou, las cuales, según el censo de 1975, contaban entre 5.000 y 8.000 habitantes. La distancia que las separa de San Pedro es de unos 80 km, siendo fácilmente accesibles, sea por carretera asfaltada, caso de Soubré, o por pistas mejoradas. La localización de la ciudad resulta, por tanto, bastante favorable para una mejor distribución del poblamiento urbano regional.

No ocurre lo mismo en cuanto al emplazamiento. Se eligió el lugar atendiendo a las facilidades para la construcción del puerto.¹⁸ Las zonas aledañas a éste, en cambio, presentan graves problemas para el desarrollo de un plano urbano adecuado.

Podemos señalar el obstáculo que supone la laguna Digboué (fig. 2), al oeste de la ciudad. Tiene una superficie de unas 350 ha, y está separada del mar por una estrecha franja arenosa. Su contorno es irregular y por algunas partes se acerca mucho al aeropuerto, lo que limita la futura expansión de éste, así como al centro urbano.

El río San Pedro ciñe la ciudad por el lado este, en trazado diagonal, muy cercano a los límites urbanos. Se ha salvado su cauce, en el extremo norte del conjunto urbano, mediante un puente, por el que pasa la carretera hacia Abidjan. A mitad de recorrido entre el puente y la desembocadura, la depresión del río se ensancha hacia el oeste,

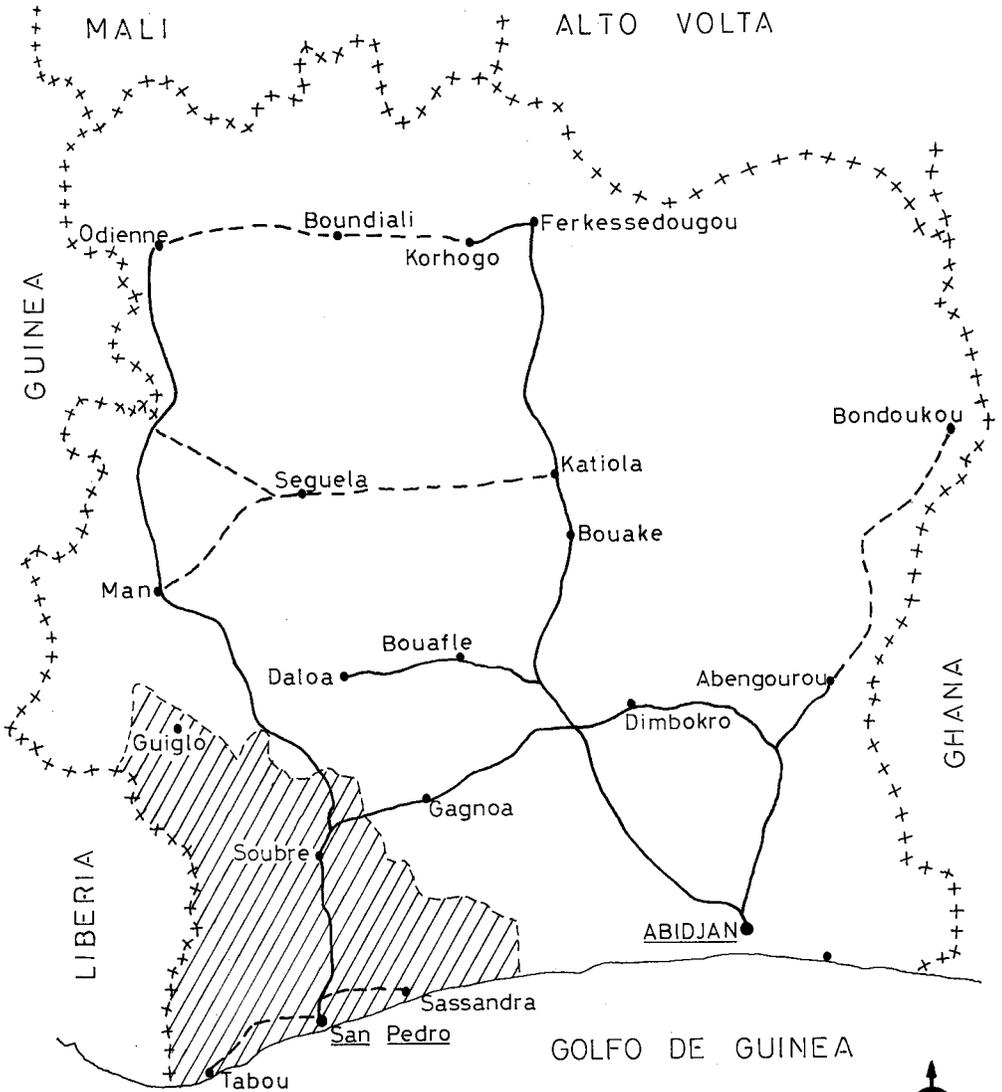
17. Costa de Marfil, siguiendo el modelo francés de ordenación política administrativa, ha establecido una división en Departamentos, y éstos, a su vez, en subprefecturas. La región plan de proyecto comprendía los departamentos de Sassandra y Guiglo.

18. La zona de San Pedro cuenta con colinas rocosas, que permitieron extraer la piedra necesaria para construir el puerto. Además, algunos afloramientos rocosos penetran en el mar y facilitaron la construcción de un dique contra el arenamiento. ARSO, 1973 (op. cit.).

COSTA DE MAFIL

Fig. 1

- Carreteras asfaltadas
- - - Pistas de viabilidad permanente
- ▨ Territorio de acción del Arso



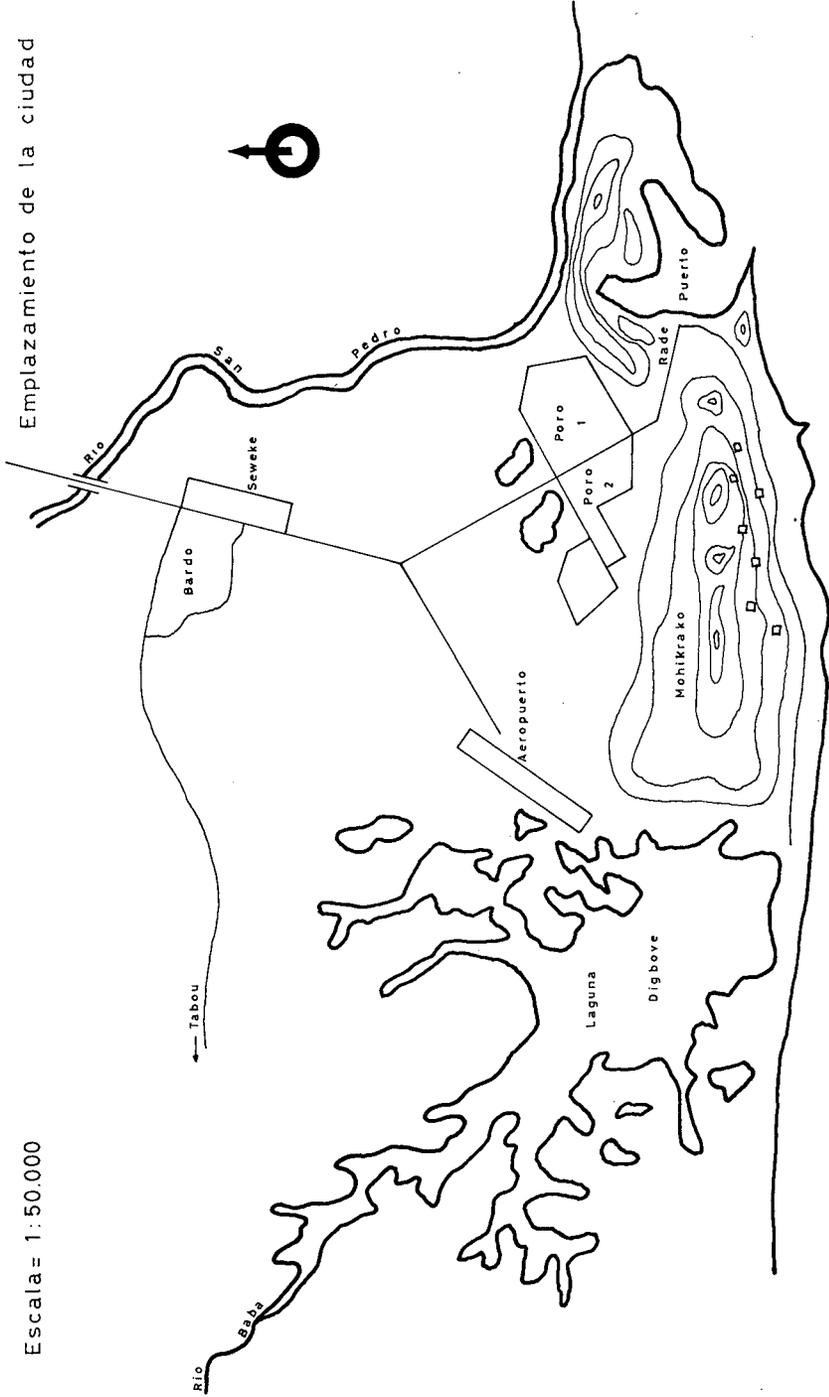
Escala = 1:2.800.000

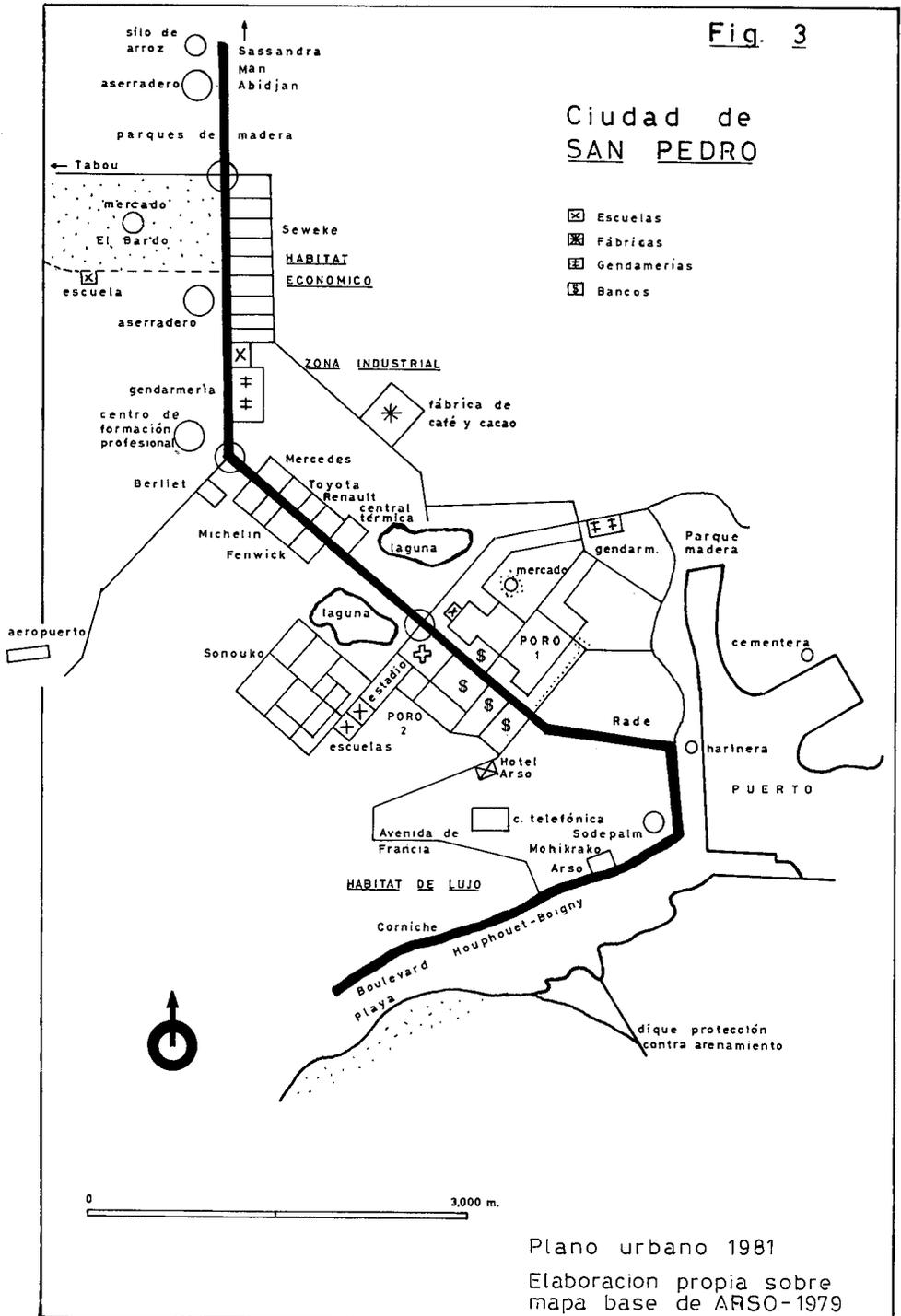
Fuente: Misiones d'Urbanisme - 1976

Escala = 1 : 50.000

SAN PEDRO

Emplazamiento de la ciudad





hasta enlazar con la de la laguna Digboué, creando una zona endorreica ocupada permanentemente por aguas estancadas. Las grandes charcas que se forman son colindantes con el centro de la ciudad, compartimentando su espacio y dividiéndola en dos mitades, con fuertes diferenciaciones urbanísticas y sociales.

Por último, hay que destacar la alineación de colinas paralelas a la costa; si bien su altura no supera los 40 m, son muy escarpadas. Entre ellas y el mar, la zona baja es una estrecha franja que sólo ha permitido el trazado de una carretera y una agrupación de viviendas de gran lujo. Las colinas son urbanizables únicamente en una pequeña parte.

En consecuencia, los obstáculos físicos compartimentan la ciudad en una serie de células, a las cuales han debido adaptarse los planificadores para establecer la zonificación de San Pedro. Como ésta tiene un fuerte contenido social, basado en la calidad del hábitat, las barreras sociales que hay entre las diferentes zonas resultan acentuadas por la morfología del terreno.

EL PLANO URBANO DE SAN PEDRO

El plano urbano de San Pedro (fig. 3) está formado por diferentes células espaciales que se corresponden con los compartimientos físicos determinados por la topografía del emplazamiento.¹⁹ El conjunto está enlazado mediante un largo corredor de comunicaciones que, desde el puente sobre el río, conduce, en trazado zigzagueante, hasta la laguna Digboué, en el punto de contacto entre ésta y la costa. La longitud de este corredor es de unos quince kilómetros, distancia muy grande para una ciudad de unos 50.000 habitantes.

En primer lugar citaremos la célula litoral, estrecha franja de terreno que se extiende entre la laguna Digboué y el extremo oriental del puerto, que comprende, asimismo, las colinas litorales. La función urbana de esta zona es dual. Por un lado sirve de localización de un hábitat de lujo que, en plano helicoidal, se ciñe a las colinas. La amplitud de las parcelas, la belleza del paisaje, cubierto de bosque tropical y con amplias vistas al mar, convierten esta zona en un lugar muy atractivo para hábitats de alta categoría. Todo el conjunto está dominado por la residencia oficial del jefe del Estado, que acude esporádicamente a San Pedro.

La zona litoral está ocupada también por el puerto y sus instalaciones de servicio, así como por alguna industria, como la cementera y los grandes molinos. Sin embargo, no hay interferencias entre la función portuaria y la residencial, pues ambas ocupan lugares diferentes sobre el plano, separadas unas de las otras, tal como puede apreciarse en la figura 3.

La célula litoral enlaza con el centro urbano a través del corredor central de comunicaciones, el cual cruza una depresión entre dos colinas que ha sido convenientemente ensanchada. Otro eje de unión parte del límite de la zona residencial, bordeando las colinas por su vertiente norte, hasta llegar al centro de la ciudad. Esta arteria, que recibe el nombre de Avenida de Francia, permite a los habitantes de las viviendas de lujo alcanzar el centro sin necesidad de atravesar la zona portuaria. Una tercera vía sirve de acceso al puerto, particularmente para los camiones cargados de troncos, por el

19. La descripción del plano urbano de San Pedro que aparece en este apartado es resultado de trabajo de campo realizado en la ciudad.

extremo oriental de aquél, bordeando el dique de contención del río San Pedro. Esta carretera enlaza con el corredor central antes de que éste alcance el puente de salida de la ciudad.

Separada del mar por las colinas se encuentra la zona central, gran extensión de terreno aplanado sobre la cual se han construido los barrios de hábitat medio: Poro-2, y medio bajo: Poro-1 y Senouko, además del centro comercial y de servicios. El límite norte de esta célula es el área endorreica que sirve de enlace a la laguna Digboué con el cauce viejo del río. En Poro-1 se ubican cierto número de centros oficiales y públicos: comisaría de policía, correos, telégrafos, mercado, etc. La calle principal es la prolongación del corredor central, que, procedente del puerto, atraviesa esta zona en línea recta, separando Poro-1 de Poro-2 y continuando hasta las charcas, las cuales cruza mediante un puente.

Los edificios comerciales y financieros se alinean a lo largo del corredor central: bancos, comercios, hospital y compañías forestales, entre otros; algunos son de gran suntuosidad. Las calles transversales no tienen continuidad de un barrio a otro, excepto las que sirven de límites a cada uno de ellos. De esta manera se acentúa la división entre ambos.

Unos 2 km hacia el oeste se sitúa Senouko, unido a la zona central por una avenida perpendicular al corredor principal. A lo largo de esta avenida se ubican varias escuelas y un estadio. Senouko tiene como barrera a su expansión, por su lado nordeste, una de las charcas del área endorreica.

En su conjunto, el sistema formado por la célula central es el más homogéneo de la ciudad. Además, está bien dotado de servicios. Sus calles están casi todas pavimentadas, excepto algunas de Senouko y de Poro-1. El equipamiento urbano es completo. El centro comercial, debido a su subutilización, aparece como escasamente dinámico. Los edificios son de dos plantas, adosados, sin patio o jardín delantero; todos ellos están construidos según el mismo modelo, lo que confiere a la zona características de uniformidad, sólo alteradas por el trazado de ciertas calles quebradas y por algunos edificios públicos singulares.

El tercer compartimiento natural, el que hay entre la depresión endorreica y el río, sirve de soporte a dos zonas bien diferentes: la industrial y la de hábitat marginal. La primera estaba incluida en el Plan Director, pero no la segunda. Ésta ha surgido como respuesta a la especial problemática creada por una fuerte inmigración, que, por su escasa capacidad económica, no ha podido acogerse a las viviendas de la ciudad planificada.

La zona industrial está dividida en dos subzonas, la del sur y la del norte. En la primera, las parcelas son relativamente pequeñas, de 1.500 a 2.000 m²; y en ellas se han instalado almacenes mayoristas y talleres de reparación de automóviles, todos alineados según la prolongación del corredor central, que sirve de enlace con la zona central del plano urbano. Este corredor es aquí más estrecho, al no haberse pavimentado más que la mitad, con lo que el tráfico resulta muy congestionado en las horas punta.

La zona industrial norte es la dedicada a la gran industria. Se extiende entre la carretera de acceso este al puerto y el corredor central, uniéndose ambos más allá del barrio económico marginal de Seweké. En 1982, la única factoría industrial instalada era una planta de tratamiento de café y de cacao.

Las zonas industriales son muy poco densas. Limitan al norte con los barrios de hábitat marginal de El Bardo y Seweké. El primero está situado a la izquierda del corredor central, a lo largo de la carretera de Tabou; el segundo se encuentra a la derecha, es estrecho y alargado y, a diferencia del anterior, presenta un trazado de calles regular. Tanto el uno como el otro están mal dotados de equipamientos urbanos básicos,

aunque en Seweké se ha instalado recientemente electricidad y agua corriente. Los dos están fuera de los límites del área del primitivo Plan Director.

Al norte de Seweké y el Bardo, ya en el extrarradio, el paisaje está dominado por los parques de madera que circundan la ciudad en forma de gran cinturón, aportando una peculiar característica a San Pedro. En estos parques, pertenecientes a las compañías forestales, se clasifican los troncos de madera que luego serán cargados en el puerto, realizándose el tráfico entre aquéllos y éste a través de la carretera del dique. Más allá, a lo largo de la ruta de salida de la ciudad, se levantan algunos aserraderos, un silo de arroz y dos o tres instalaciones industriales menores, así como talleres artesanales en cobertizos de ramas.

En conjunto, el plano de San Pedro se estructura de forma jerárquica descendente, a medida que nos alejamos del mar. El trazado lineal, apoyado en un único corredor central, impone largos recorridos para los desplazamientos en una ciudad pequeña. Al estar situada la zona más poblada, la del hábitat marginal, lejos de los centros de trabajo principales (centro comercial, puerto y fábrica de café), los recorridos cotidianos deben realizarse en vehículos, congestionando el tráfico a ciertas horas, lo que supone un contrasentido en una ciudad de tan baja densidad de edificación.

CARACTERÍSTICAS DE LAS ZONAS URBANAS DE SAN PEDRO. HÁBITAT PLANIFICADO Y HÁBITAT MARGINAL

Tras su primera fase de rápida expansión, entre 1968 y 1975, la ciudad de San Pedro entró en un período de relativo estancamiento, motivado por la paralización de buen número de proyectos industriales, que deberían haber sido el motor de su crecimiento. La escasez de empleos en sectores económicos modernos ha impedido la promoción sociolaboral de buen número de inmigrantes, los cuales, tras haber participado en la construcción de la ciudad, se aglomeran en las áreas marginales en una situación de subempleo. En estas áreas marginales residían en 1975 más de las tres cuartas partes de los habitantes de San Pedro, acentuando profundamente la dualidad entre la ciudad planificada y las zonas de hábitat precario. Hacia 1981, la situación observada, a falta de otros datos, no parecía haber mejorado.

El hábitat planificado

Dentro de las zonas de hábitat planificado, es decir, las construidas según de los esquemas del Plan Director, cabe distinguir tres categorías bien definidas: hábitat de lujo, hábitat medio y hábitat económico.

Los barrios de lujo están situados en la franja litoral y sobre las colinas: Corniche, Rade, Nitoto, Balmer y Mohikrako (fig. 3). Son los barrios mejor urbanizados y con mayor nivel de equipamientos urbanos. Su extensión es de 84 ha, en las cuales, en 1975, sólo había 106 viviendas (véase cuadro I). De ellas permanecían sin ocupar 39; y en las restantes residía una población de 353 habitantes, en su mayor parte europeos y marfileños de alta categoría social. Por lo tanto, la densidad de poblamiento era muy débil: 4,2 hab./ha, y la de edificación, de 1,26 viviendas/ha. Puesto que la superficie de este sector suponía el 35 % de la urbanización de San Pedro, se aprecia la aberración urbanística en el hecho de que en ésta habitaban únicamente el 8 % de la población total residente en los límites de la ciudad planificada.

Cuadro I. Poblamiento y parque de viviendas en las diferentes áreas residenciales de San Pedro. 1975

Tipo de hábitat	Población	Viviendas		Superficie en Ha	Densidad edificación	Densidad poblamiento
		Construidas	Ocupadas			
Lujo	353	106	67	84	1,26	4,2
Medio	1.827	1.399	371	106	13,19	17,3
Económico	2.148	468	468	47	9,9	45,7
Total ciudad planificada	4.328	1.973	906	237	8,32	18,25
Seweké	3.990	1.643	794	40	41,0	99,75
El Bardo	23.126	4.310	4.310	105	41,0	220,3
Total ciudad marginal	27.126	5.953	5.104	145	41,0	187
Total San Pedro	31.454	7.926	6.010	382	20,7	82,3

Elaboración propia, sobre datos de *Missions d'Urbanisme*. Abidjan, 1977.

Los barrios de hábitat medio comprendían los dos Poro y Sonouko, todos ellos situados en el centro geográfico de la ciudad. Tanto los niveles de equipamiento como la edificación corresponden a una ciudad moderna, bien trazada y construida, si bien de características inferiores a las de los barrios de lujo. Su superficie era de 105 ha, con una población de 1.287 habitantes, por lo que la densidad de poblamiento se manifiesta muy débil: 17,3 hab./ha. En 1975, el número de casas era de 1.399, es decir, el 26 % estaban habitadas. La construcción no era densa: 13,9 viviendas por ha, índice muy alejado del de los centros congestionados de las ciudades europeas, y que se justifica tanto por el hecho de la escasa utilización del suelo urbano como por los tipos de construcción, siempre en casas de dos plantas como máximo.

El tercer nivel de hábitat, dentro de la ciudad planificada, es el que se ha desarrollado dentro de los límites geográficos del Plan, pero en lugares de menor incidencia de la urbanización, con servicios de niveles inferiores a los del resto de la ciudad: calles sin pavimentar y sin alumbrado público, deficiente tipo de construcción, etc. En 1975, el hábitat económico se extendía sobre 47 ha en las que se habían construido 468 viviendas, que, a diferencia de los sectores de mayor categoría, estaban totalmente ocupadas, siendo sus habitantes 2.148, o sea, el 50 % de la población de San Pedro acogida a los beneficios directos de la planificación, si bien muy disminuidos. No obstante contar con una baja densidad de construcción, 9,9 viviendas por ha, la plena ocupación de éstas significaba una densidad de poblamiento superior a la de los otros sectores: 45,7 hab./ha.

En conjunto, la ciudad de San Pedro construida conforme a las directrices del Plan mostraba unos notorios niveles de infrautilización del suelo y de la construcción. La densidad media del poblamiento era de 18,25 hab./ha de suelo urbanizado, y la de la edificación era de 8,32 viviendas/ha, siendo más alarmante el escaso número de las ocupadas, que no suponía ni el 50 % de las existentes en 1975.²⁰

¿A qué debemos atribuir tal diferencia entre oferta y demanda de viviendas? En primer lugar al sistema de adjudicación de los solares y al de financiación de las obras.

Al ser el Estado el único propietario de los terrenos, controló totalmente el mercado del suelo urbano, cediendo éste en alquiler simbólico durante 45 años a todo aspirante a constructor que se aviniera a aceptar las normas que según el Plan deberían tener las viviendas y que se comprometiera a edificar en menos de un año.²¹

El ARSO financiaba a bajo interés el 80 % de los trabajos. De esta manera no se favorecía la ocupación de las viviendas, sino la especulación, ya que lo que hacía el beneficiario del terreno era tratar de alquilar a elevado precio las viviendas a los usuarios.

De esta manera se llevaron a cabo, durante los dos primeros años, numerosas obras, pensando en un rápido auge de la ciudad, con su consiguiente demanda de viviendas. Al frenarse la expansión, debido a la paralización de los proyectos industriales, el número de empleos bien remunerados no aumentó y la demanda de hábitat medio y de lujo resultó ser muy inferior a la prevista. Los alquileres no bajaron por eso; al tratarse de un tipo de construcción cara, un alquiler bajo no hubiera permitido amortizar los gastos. Como consecuencia, las viviendas permanecen vacías, y sus propietarios, funcionarios de alta categoría y burguesía autóctona, han dejado de pagar los intereses y la amortización del préstamo que les concediera el ARSO.

20. Los datos sobre ocupación de viviendas y densidad de población han sido elaborados a partir del siguiente estudio: MISSIONS D'URBANISME. *San Pedro. Synthèse des analyses de la stratégie de développement*. Bureau National d'Études Techniques et de Développement. Abidjan, 1977.

21. ARSO, 1973 (op. cit.).

El hábitat marginal

La paralización del sector industrial no ha significado, en San Pedro, la detención del flujo inmigratorio. La ciudad ha continuado su crecimiento por múltiples razones, entre las cuales cabe destacar la necesidad social de equilibrar la composición por edades y sexos de la primera oleada de inmigrantes, predominantemente masculina y en edades comprendidas entre los 20 y los 35 años; en 1980, el número de habitantes se estimaba en 45.000.²² Los nuevos inmigrantes, junto con los más antiguos, no habían ocupado la ciudad planificada, sino que incrementaron un hábitat marginal espontáneo en sus alrededores. En 1975, dentro de los límites geográficos del ámbito del Plan Director de San Pedro residían 4.328 habitantes; fuera de él, en los barrios marginales, 27.126, distribuidos en dos zonas: Seweké y El Bardo. De los dos, El Bardo era el mayor y más poblado. Éste surgió, desde el primer momento en que se iniciaron las obras de la nueva ciudad, para dar acogida a sus obreros, convirtiéndose enseguida en lugar de residencia permanente, en continua expansión incontrolada.²³

Hábitat marginal planificado: Seweké

Cuando las autoridades tomaron conciencia del desequilibrio existente entre oferta y demanda dentro del mercado de la vivienda, decidieron actuar con objeto de ofrecer casas económicas a los inmigrantes pobres de El Bardo. La acción urbana se realizó fuera de los límites de la ciudad planificada, más allá de la zona industrial, cerca de la salida hacia Abidjan y enfrente de El Bardo. En 1971, las autoridades optaron por la construcción de Seweké, barrio de hábitat económico denso, sometido a una disciplina urbana y dotado de ciertos servicios. Las obras corrieron a cuenta del Estado, con lo que los gastos del plan de desarrollo aumentaron una vez más, y se construyeron viviendas baratas, en vez de aprovechar las existentes en el centro urbano, que permanecieron vacías.

En 1975, el barrio estaba terminado y habitado por 3.990 residentes, que ocupaban 794 casas de las 1.643 construidas. La subutilización iba a ser transitoria, ya que en 1981 habían sido habitadas en su totalidad. Las calles de Seweké, estrechas y sin espacios vacíos, conocieron una aglomeración tipo horizontal, de tal manera que la densidad de la edificación era de 41 viviendas por ha, cinco veces superior a la de la ciudad planificada y similar a la de El Bardo. La densidad de poblamiento era también muy alta en comparación con la ciudad planificada: 99,75 hab./ha en 1975, y, con la plena ocupación de las viviendas hacia 1980, alcanzó los 200 hab./ha.

Seweké, en 1981, se había convertido en un verdadero barrio de barraquismo planificado. Sus escasos equipamientos urbanos no eliminaban el aspecto de miseria y suciedad en sus casas y calles. Entretanto, la ciudad de San Pedro continuaba esperando a sus pobladores.

El hábitat marginal espontáneo: El Bardo

Si Seweké, a pesar de sus características de ínfima categoría, es aún una zona residencial planificada, de tipo muy económico, evidentemente, El Bardo constituye un

22. Esta estimación era la comúnmente aceptada por los funcionarios del ARSO.

23. Los datos demográficos de San Pedro proceden del estudio de las MISSIONS D'URBANISME, 1977 (op. cit.).

máximo exponente de hábitat marginal espontáneo. Construido a lo largo de la carretera de Tabou, a partir de su entronque con la de Abidjan (fig. 3), ha crecido continuamente y de modo incontrolado, como mancha de aceite, hasta el punto de que en 1981 era el mayor y más poblado sector residencial de la ciudad. Sobre sus 105 ha, superficie igual a la del centro urbano de San Pedro y áreas limítrofes, en 1975 se censaron 23.136 habitantes, es decir, el 73 % de la población total de San Pedro, siendo su densidad doce veces mayor que la de los barrios residenciales planificados.

El Bardo carece absolutamente de equipamientos urbanos. Las casas se amontonan de forma tortuosa, adaptándose a las irregularidades de un terreno sin aplanar. No hay alcantarillado, y las aguas sucias corren libremente por pequeños canalillos, abiertos en el barro por su propia acción. Tampoco hay agua corriente; en algunos lugares se han perforado pozos, de los cuales se extrae agua de condiciones sanitarias muy deficientes, de modo que se propician las enfermedades gastrointestinales. Carece de electricidad; las chozas se iluminan con quinqués de petróleo, por lo que la oscuridad predomina durante la noche; mientras, en el centro de San Pedro, las altas farolas de vapor de mercurio se encienden para alumbrar a escasos habitantes, o el vacío casi absoluto. El Bardo expone dramáticamente no sólo los problemas de San Pedro, sino los de cualquier ciudad del tercer mundo, respondiendo perfectamente a la definición que de estas ciudades diera Franz Fanon.²⁴

Las viviendas de El Bardo son muy precarias. Consisten en cuadrados de unos cuatro metros de lado, con una o dos habitaciones de suelo de tierra, en las que se hacían familias de seis y más miembros. Las paredes son de barro o de tablas de madera. Los techos, de ramas secas o de hojalata. En 1975 había construidas, aproximadamente, 4.310 casas; todas ellas ocupadas. Esta cifra significaba el 54 % de las existentes en San Pedro, y el 71 % de las casas habitadas.²⁵

Según una encuesta llevada a cabo por el ARSO,²⁶ en 1973, un 63 % de las viviendas de El Bardo estaban habitadas en régimen de arrendamiento; en propiedad había un 27 % y en gratuidad un 10 %. Este régimen de tenencia contrasta con el de las zonas de hábitat planificado de San Pedro, donde sólo un 6 % eran propiedad de sus residentes, un 43 % se ocupaban en régimen de alquiler y un 51 % en gratuidad.²⁷ Esta estructura de la relación entre usuario y vivienda evidencia una fuerte especulación inmobiliaria en El Bardo.

Los habitantes de El Bardo eran inmigrantes pobres en su mayoría; empleados en el sector de servicios: criados, vendedores ambulantes, pequeños artesanos o trabajadores del puerto, entre otras profesiones. Su composición por edades mostraba, en 1975, un claro predominio de población masculina, en edad de trabajar. La *sex-ratio* era de 206 hombres por cada 100 mujeres, mientras que en la ciudad planificada y en Seweké era del 136 %. Por edades, un 70,7 % de la población tenía entre 16 y 35 años. Esta composición por edades y por sexo es la propia de un colectivo de inmigrantes recientes.

24. «La ciudad indígena, el poblado negro, es un mundo sin intervalos, en donde los habitantes se amontonan, las casuchas se hacían. La ciudad del colonizado es una ciudad hambrienta; hambrienta de pan, de carne, de calzado, de luz. La ciudad del colonizado es una ciudad encorvada, una ciudad arrodillada, una ciudad sumergida en el cieno.» FANON, FRANZ, *Los condenados de la Tierra*, Barcelona, 1974.

25. MISSIONS D'URBANISME, 1977 (op. cit.).

26. ARSO, *Recensement de la ville de San Pedro. Juin 1973*. Abidjan.

27. El alto porcentaje de viviendas utilizadas en gratuidad obedece al hecho de que se trataba de prestaciones de algunas de las empresas instaladas en San Pedro, que añadían al salario de sus empleados la facilidad de una vivienda. Lo mismo cabe decir respecto de los funcionarios de la Administración del Estado.

Conclusiones

La ciudad de San Pedro es un buen ejemplo de las grandes limitaciones de la acción urbana planificada en el tercer mundo. El desequilibrio entre inversiones y resultados supone un derroche de los escasos medios económicos de un país subdesarrollado. La subocupación de la mayor parte de las viviendas y de la estructura de equipamientos significa la inmovilización de un importante volumen de capital, que podría haberse destinado a inversiones productivas.

Por otra parte, al repetirse la clásica dualidad entre ciudad moderna y ciudad tradicional, muy pobre esta última, se pone de manifiesto cómo los contrastes creados durante la época colonial en Costa de Marfil, y en África en general, se prolongan en el tiempo, incluso en las nuevas ciudades. Evidentemente, sin una modificación absoluta, radical, del sistema de distribución de las rentas, las clases más humildes africanas no podrán acceder a los beneficios de un sistema de vida más moderno.

Ciertamente cabe pensar que la activación de los proyectos industriales, hoy por hoy paralizados en su mayoría, podría permitir que algunos de los habitantes de El Bardo pudieran disfrutar de la infraestructura de la ciudad planificada; pero el efecto demostración provocaría de inmediato una afluencia de nuevos inmigrantes, que se verían impelidos a ocupar las chozas abandonadas.

Resumé: Urbanisme planifié et aménagement marginal en Afrique Occidentale. Le cas de San Pedro au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire

La ville de San Pedro est un exemple des grosses limitations de l'action urbaine planifiée au Tiers Monde. Le déséquilibre entre les investisseurs et les résultats suppose un gaspillage des courts moyens économiques d'un pays sous-développé. La sous-occupation de la plupart des logements et de la structure d'équipements signifie l'immobilisation d'un volume important de capital, qui pourrait être destiné aux investissements productifs.

D'autre part, étant donnée qu'on répète la classique dualité entre la ville moderne et la ville traditionnelle, cette-ci très pauvre, on met en évidence la façon où les oppositions créés pendant l'époque coloniale à la Côte d'Ivoire, en Afrique en général, se prolonguent dans le temps, même dans les villes nouvelles. Évidemment, sans une absolue modification, radicale, du système de distribution des revenus, les classes les plus humbles africaines ne pourront pas arriver aux bénéfices d'un système de vie plus actuel.

Certainement, on peut penser que l'activation des projets industriels, la plupart arrêtés actuellement, pourrait permettre la fait de pouvoir jouir l'infraestructure de la ville planifiée per quelques habitants de El Bardo, mais l'effet démonstration provoquerait, d'immédiat, une affluence de nouveaux immigrants qui se verraient poussés à occuper des cabanes abandonnées.

Abstract: Planned urbanism and marginal urbanism in West Africa. The case of San Pedro in the southwest of the Ivory Coast

The city of San Pedro is an example of the great limitations of planned urban action in the Third World. The imbalance between investments and results signifies a waste of the scarce economic means of an underdeveloped country. The suboccupation of most homes and the struc-

ture of equipment means the immobilisation of a substantial volume of capital, wich could have been destined to productive investments.

Also, the repetition of the classic dualism between modern and the traditional city, the latter, very poor, shows how the contrasts created in the Ivory Coast during the colonial period, in Africa in general, prolong in time even in the new cities. Evidently, without an absolute, radical modification of the rent system, the poorest African classes will not be able to have access to the benefits of a more modern system of life.

Certainly, one must think that the activation of industrial projects, today most of them paralysed, could permit some of the inhabitants of El Bardo to enjoy the infrastructure of a planned city. But the demonstration effect would immediately provoke a flux of new immigrants who would find themselves forced to occupy the abandoned shacks.