

## LA HABANA: APUNTES SOBRE LA EVOLUCION DE UN ASENTAMIENTO URBANO EN EL SIGLO XIX

*Roberto Marte  
y Gustavo Moré G.*

Aún cuando a mediados del siglo XVIII la ciudad de La Habana había disfrutado durante casi 150 años de una posición estratégica eminente en las rutas marítimas del Imperio Español de Ultramar, aprovisionando la flota de galeones que cubrían con su doble recorrido anual la llamada "carrera de las Indias" (por lo cual dicha ciudad ya había sido bautizada por el abate Raynal como el "boulevard del Nuevo Mundo"), no fue sino al finalizar dicha centuria cuando esta capital-puerto de la "siempre fidelísima isla de Cuba" comenzó a devenir en el centro de una nueva época de prosperidad económica con el desarrollo de la producción de azúcar y de ciertos sectores de la actividad agrícola, principalmente los cafetaleros, tabacaleros y la extracción de cera.

Los años que transcurren desde la ocupación inglesa de La Habana en 1762, especialmente después de la llegada del Conde de Ricla, inician un período de enorme prosperidad en la historia económica cubana. Las primeras medidas dispuestas por el nuevo gobernante insular para robustecer las defensas de La Habana con la construcción del Morro y de los nuevos castillos de la Cabaña y Atarés impulsaron el empleo masivo de esclavos (más de 4,000) en dichas obras, con el consiguiente fomento de las actividades comerciales y de crédito que las mismas despertaron.

Pero fueron sobre todo las nuevas medidas que para intensificar la producción de azúcar y la ampliación de las haciendas las que dieron origen al enorme incremento de la riqueza en esa isla. El sistema de las flotas fue suprimido, se rebajaron los gravámenes y se decretó la libertad de la trata de esclavos africanos, permitiendo lo último a los hacendados cubanos adquirir los brazos requeridos para mover las recién creadas in-

dustrias. Con el cierre de la producción colonial de Haití, Cuba pudo beneficiarse grandemente de los altos precios a que se cotizaron sus exportaciones, consiguiendo además que su producción de azúcar se vendiera en los mercados casi sin competencia.

Por otra parte, la organización del comercio cubano fue cambiando de modo que la isla tuvo acceso al intercambio con otras naciones fuera de la órbita comercial de la Metrópoli. Se otorgaron permisos para traficar con Norteamérica, Holanda, Dinamarca, etc., extendiéndose estas concesiones sucesivamente hasta constituirse lo que fue llamado "comercio con neutrales", lo que quería indicar que los intermediarios de diversas partes, pero principalmente de los Estados Unidos, estaban en libertad de adquirir la producción de azúcar y mieles cubanos y de constituirse en los más importantes abastecedores de harina, esclavos, bienes domésticos y maquinarias para los recién establecidos ingenios. Desde 1818 se declaró oficialmente el libre comercio de Cuba con los extranjeros. Mediante esta nueva organización del tráfico marítimo La Habana se convirtió en un centro de reexportaciones de artículos de fabricación norteamericana hacia otros puntos, especialmente hacia el virreinato de Nueva España.

La Habana pues, posterior a 1763, crece a la luz de los nuevos intercambios y del auge de los más recientes establecimientos agrícolas en las regiones del interior circundante. La abundancia que rodea la capital no se corresponde con el estado material de otras ciudades de la isla, poco comunicadas y pobrevemente construidas. La Habana concentra una parte de la riqueza de Cuba y sirve de sitio de residencia a un patriciado criollo "de cultura comparable a la de las clases superiores en cualquier país de Europa" a más de reunir en su puerto a una abigarrada multitud de individuos de las más diversas fortunas: contrabandistas, negreros, buscadores de fortuna, "vagos, viciosos y gente de mal vivir" que buscaban cada quien a su manera, sacar partido al aumento general de los negocios. De unas 50,000 almas que en 1774 habitaban la ciudad se registró un aumento de población en 1827 (conforme a las noticias contenidas en el censo que en dicho año elaboró el Capitán General Vives) de 88%, ascendiendo a 94,023 individuos. Ya en 1862, en sólo 35 años, la población de La Habana habíase incrementado hasta alcanzar 162,508 personas.

El fomento de la industria y de las diferentes actividades agrícolas en la isla de Cuba es notorio en los primeros cuarenta años del siglo XIX, lo cual permitiría que algunas empresas que operaban en la capital obtuvieran utilidades sobre el cien por ciento anual de los capitales invertidos. Dicha promoción febril de ingenios, haciendas y medios de comunicación modernos cuenta con el apoyo de los más acaudalados apellidos habane-

ros, tales como los Calvo de la Puerta, Peñalver, Recio, Pedroso, Herrera, Aldama, Montalvo, etc., los cuales, asociados o individualmente, aportarían a los mismos sus fondos.

Al aumento de la producción de las haciendas correspondería un mayor tránsito vehicular para transportar los géneros producidos, sobre todo azúcar, de las mismas a los centros portuarios. En los activos muelles de La Habana, Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos y otras ciudades de la isla se acumulaban los artículos en espera de buques para ser conducidos a las plazas comerciales de Europa y los Estados Unidos. Ya desde 1821 La Habana sería frecuentada por embarcaciones de vapor, adquiriendo envergadura en el curso de los años de modo que en 1843 atracaban cientos de paquetes de la Mala Inglesa y de diversas empresas norteamericanas.

El establecimiento del ferrocarril en 1837, el primer ramal de La Habana a Guines y posteriormente a través de todo el ámbito del triángulo azucarero de las jurisdicciones centrooccidentales de la isla (La Habana-Cárdenas-Colón), fue un inmediato resultado de la creciente demanda de transportes rápidos y baratos. Asimismo, fue preciso construir enormes depósitos portuarios como el Almacén de Regla —al otro lado de la bahía de La Habana—, obra del empresario andaluz Eduardo Fesser. En 1859 esta empresa, que para entonces también incluía en sus operaciones un escritorio de crédito, descuento y giro, por lo que pasó a denominarse “Almacenes y Banco de Comercio de Regla”, recibió efectos por un valor total de 79,130,585 pesos fuertes. Estaban constituidos dichos almacenes por cinco grandiosos edificios que cubrían un área de 74,200 varas cuadradas y sus colgadizos 17,904 varas cuadradas, además de contar con sus propios muelles. En 1849 surgió otra compañía del mismo género bajo los auspicios de los capitalistas Don Antonio Parejo y Don Manuel Pastor, la cual vino a denominarse “Almacenes de San José”, con edificios que ocupaban 8,773 varas cuadradas de superficie y dotada de holgados muelles.

### *Transformación de La Habana tras el impulso de la expansión económica.*

Dichos cambios de la economía y la sociedad cubanas se reflejarían en la vital transformación sufrida por La Habana, la cual participó en el siglo XIX del fenómeno mundial de crecimiento urbano, adaptando las estructuras territoriales de su antiguo casco intramuros a las nuevas funciones de una aristocracia emergente, que sustituyó paulatinamente la vida introvertida de sus habitaciones privadas, —en los clásicos esquemas de vivienda colonial con dependencias ligadas a espacios abiertos internos

a través de arcadas y pórticos— por un novedoso ritual de vida comunitaria en paseos, “promenades”, boulevards que conformaron el escenario apropiado a la extroversión cortesiana.

Los criterios estéticos empleados en la configuración formal están vinculados aún a los componentes barroco y neoclásico —modalidad que define las iniciativas plásticas cubanas en este siglo— sin que incidan profundamente las concepciones urbanísticas europeas efectuadas en la remodelación de París por Haussmann. Más bien se permiten filtraciones y superposiciones de criterios divergentes que definen la personalidad cambiante de la ciudad colonial y su inestabilidad política.

En contraste con el espontáneo desarrollo de pequeños núcleos habitacionales diseminados a lo largo de los ejes —calzadas— de vinculación del centro urbano con los asentamientos productivos que rodeaban la ciudad, la Alameda de extramuros constituye en la segunda década del siglo XIX el primer intento de planificación racional de la expansión urbana. La Habana crece siguiendo dos directrices fundamentales: 1) Noroeste, bordeando el contorno costero, todavía negado en la regularidad planimétrica como potencial elemento paisajístico. La cuadrícula se aplica en la parcelación de aquellas estancias agrícolas asimiladas a la estructura urbana. 2) La directriz Sureste, conformada irregularmente por el trazado sinuoso de las calzadas —Guines, Bejucal, Jesús del Monte, Cerro, etc.— que siguen las condiciones topográficas, salvando obstáculos como furnias, ciénagas, lagunatos y canteras. En un caso el crecimiento urbano se desarrolla definido por parámetros estrictos —el caso de El Vedado—, en el otro sigue un proceso arbitrario de expansión orgánica.

A partir de 1817 las ordenanzas de construcción desempeñan un rol importante: Antonio María de la Torre establece las dimensiones de las cuadrículas y calles para la zona extramuros. Las detalladas reglamentaciones de 1861 jerarquizan calles y avenidas, regulan el movimiento vehicular e incluso fijan parámetros y enunciados sobre los atributos arquitectónicos que deben poseer los edificios en las diversas zonas de la ciudad. Posteriormente se verá la importancia del pórtico, elemento arquitectónico obligatorio que constituye un factor básico de la fisonomía ambiental de La Habana.

La iniciativa que transforma más agudamente la ciudad, acentuando la presencia de la autoridad española en la colonia, es la del gobernador Tacón, quien a partir de 1834 lleva a cabo grandes proyectos urbanos, apoyado por la participación de la aristocracia criolla que en aquel entonces exteriorizaba su creciente riqueza en los palacios de extramuros —Palacio de la familia Aldama—. No sólo nuevas y grandes edificaciones

públicas expresaban todo el contenido simbólico oficial —Campo de Marte, Teatro de Tacón, la Pescadería, el Mercado de Vapor—; espaciosas avenidas concebidas como ejes directores (El Prado-Isabel II, Reina-Paseo de Tacón) constituyen un exitoso intento de conformar una organización monumental de la ciudad.

Pero además, la energética iniciativa del Teniente General Tacón se refleja en las nuevas medidas de saneamiento urbano, ya bien como en la reorganización del servicio de recogida de basura, de limpieza de los mataderos o en la oportuna disposición para que la carne se condujese a los mercados en carros cerrados con el fin de eliminar los focos infecciosos que daban lugar a las periódicas plagas que azotaban el ámbito citadino, tal como apenas en 1833 había sucedido con el brote de una epidemia de cólera morbus que en tres meses liquidó en esa ciudad 8,315 individuos. La mortalidad de La Habana fue durante muchos años considerablemente mayor que en las zonas rurales.

También se dispuso durante el mandato de Tacón la recogida de los perros callejeros y para restaurar las buenas maneras de los vecinos se prohibió efectuar ruidos en las vías, sobre todo los gritos con que usualmente acompañaban sus trabajos los cargadores de los muelles. Pero para la realización de sus propósitos, la autoridad colonial se vió en el caso de imponer nuevos tributos a los ya recargados bolsillos de los habaneros y recurrió al empleo del trabajo forzado de los presos en las obras públicas.

La eliminación de las murallas hacia 1863 y la ocupación de estos espacios para nuevas edificaciones, demarcan el inicio de un proceso progresivo de expansión hacia las inmediaciones de la periferia. Mientras la aristocracia tradicional sigue ocupando los seculares palaciegos del centro histórico, la emergente burguesía criolla, siguiendo un ritmo de asentamiento fragmentario y contando con los nuevos medios de transporte (el ferrocarril urbano comenzó a funcionar desde 1860), se instala a lo largo del eje Prado-Isabel II, construye residencias veraniegas en la calzada del Cerro y plantea la nueva urbanización del Carmelo—El Vedado, hacia el Noroeste, exitosamente creciente hacia fines del pasado siglo. Otras edificaciones privadas de relevancia —Palacio de Casa Moré y Balboa— ocupan el vacío dejado por la demolición de las murallas en el área del “ring”.

También los servicios públicos de La Habana mostraban señales de adelanto. En este sentido es interesante señalar que en 1846, mediante concesión otorgada a Don Antonio Juan Parejo, se estableció el alumbrado de gas. Posteriormente se constituyeron nuevas compañías, lo que aumentó el número de luces de este género que ya en 1862 alcanzaba a 1,623 faroles en el recinto amurallado y los barrios extramuros.

Al cierre del siglo XIX, La Habana, con 250,000 habitantes, ha dejado de ser "antigua", (en 1889 el viajero francés Hippolyte Piron escribía que la ciudad se había constituido en la segunda plaza del Nuevo Mundo, sólo detrás de New York), cambiando el rostro del casto primitivo por una estructuración urbanística propia de la ciudad "moderna".