

La Habana, patrimonio de las Antillas

Carlos Venegas Fornias

Las Antillas y el mar Caribe constituyeron el primer escenario de la colonización en América. Las islas fueron pobladas por los españoles con la intención de tener desde ellas un rápido acceso a otras tierras, y esta concepción de tránsito hacia el continente y apoyo a los movimientos de conquista fue determinante para la localización de las primeras poblaciones. Con posterioridad, el desplazamiento del centro de la colonización hacia las tierras firmes descubiertas se dejó sentir negativamente sobre las islas caribeñas. Las formas de sus poblaciones se borran debido a traslados y despoblaciones, mientras sus primeras rutas de navegación se desarticulaban para dar paso a otras. La existencia de los asentamientos urbanos fue mudable y transitoria mientras se definían las rutas de la navegación comercial y esto obligó a ponderar sus posiciones geográficas por encima de otras consideraciones.

Con estas circunstancias y con una población indígena no agrupada en centros urbanos, la ocupación de las Antillas ha dejado un saldo más importante para la racionalidad del proceso colonizador, con la planificación del emplazamiento de sus ciudades de acuerdo a las condiciones del medio natural, que para ordenar el territorio que con el diseño de formas urbanas regulares apenas pudieron luego perdurar.

La Habana fue un caso ejemplar en este sentido. Fundada entre 1514 y 1515 en la costa sur, vino a ser la más occidental de las siete villas de la colonización de Cuba. No cogía oro y sus indígenas, que designaban con la voz "habana" a su región, se consideraban entre los más atrasados de la Isla, pero servía de apoyo a la navegación hacia el golfo de Darién y tenía utilidad ante las noticias vagas de otras tierras existentes hacia el oeste. El nombre de San Cristóbal dado a la villa, patrono de navegantes y viajeros, revelaba su propósito inicial. Ocupaba la región más estrecha de la Isla y sus vecinos podían atravesarla fácilmente, pasando del Caribe al Atlántico. Esta se extendía como un puente natural entre las dos penínsulas de Yucatán y

la Florida, dejando sólo dos estrechos canales por los que entraba y salía la poderosa corriente del Golfo. Además de esto, dominaba la desembocadura del gran río Missisipi con un tramo de costa rocosa sembrado de excelentes bahías.

En el transcurso de una década sus vecinos fueron reconociendo las posibilidades de esta posición geográfica y hacia 1525, después de dos traslados sucesivos a partir de la conquista de México, la villa quedaba situada en el interior de una bahía de la costa norte en forma de bolsa, la bahía de Carenas, puerto seguro y ventajoso para emprender la navegación por el recién descubierto Canal de Bahamas, la ruta más corta de regreso a España. En esta localización la política mercantilista española y el monopolio comercial la fueron transformando en el último puerto de estadía de la Carrera de Indias, donde se concentraban todas las flotas y armadas antes de regresar a la metrópoli, y haciendo de ella por esta razón la más importante de las llaves o puertos estratégicos de América, la Llave del Nuevo Mundo.

No había sido concebida para merecer tal jerarquía y su trazado carecía de la regularidad y el orden de los de Santo Domingo, Santiago de Cuba o Puerto Rico, ciudades a las cuales desplazaría en importancia en adelante, pero su función de puerto de servicios abierto a la navegación hacia el Atlántico atribuyó un carácter singular a su tejido urbano. Protegía y reparaba cientos de embarcaciones y ofrecía abastecimientos y hospedajes a su tripulación y pasajeros. Estas demandas de una población flotante que superaba muchas veces a la población residente, elevaron extraordinariamente el valor de la tierra e hicieron que La Habana se apartara del esquema habitual de ciudad y territorio de los dominios hispanos.

El cabildo distribuía las mercedes de terreno entre los vecinos y una temprana especulación con los solares urbanos y sus casas para alquilar extendió la trama urbana por encima de las necesidades de su población fija. Las tierras fértiles, muy permeables y cubiertas de bosques de maderas preciosas comenzaron a ser utilizadas y desmontadas para extender la población y sus actividades y el éxito de la colonización no puede comprenderse sin el auxilio de estos recursos de la vegetación y los suelos, de una naturaleza benigna y pródiga.¹ El territorio rural fue repartido rápidamente en haciendas para cría de límites circulares, el ejido fue ocupado ampliamente por estancias para proveer las flotas, y hasta la tierra para las sepulturas se vendía a sobreprecio en los templos. La ciudad era como una gran mercancía sometida a los ritmos anuales de un inmenso circuito de navegación y comenzó a irradiar sus energías hacia el medio circundante.

La ausencia de un plan previo para el trazado urbano fue suplida por un mecanismo más simple que consistió en establecer condiciones para la traza fijando sólo las medidas de solar y el ancho de las calles, lo cual permitía una prolongación flexible adecuada a las rápidas demandas. El resultado fue un trazado de calles estrechas, convenientes para climas cálidos y parcelas profundas y alargadas a causa de sucesivas subdivisiones. No dibujaron una cuadrícula de amplias dimensiones y manzanas regularmente divididas en cuatro partes o "suertes", tal como se ha considerado el modelo clásico de la ciudad colonial hispanoamericana, pero tampoco se reprodujo el trazado espontáneo e irregular de las ciudades medievales. La mayor parte de sus calles mantuvieron una dirección recta y muchas de sus manzanas, aunque irregulares, guardaron cierta proporción con las inmediatas. Las parcelas no se organizaron con varios patios interiores de servicios como sucedía en las ciudades continentales, pero sus casas lograron establecer sistemas de distribución y de climatización con un tejido urbano de patios y traspatios coordinados.

El carácter especial que tomó la existencia de la ciudad fue reafirmado con la redacción de su propio código de ordenanzas locales dictadas en 1573 por uno de los oidores de la Audiencia de Santo Domingo, al mismo tiempo que se dictaban en España las ordenanzas generales para las poblaciones coloniales, las Leyes de Indias. Pero si estas respuestas a los problemas de orden urbano

¹ Juan PÉREZ DE LA RIVA: "La población habanera", en *El barracón y otros ensayos*, La Habana, 1976.

se producían dentro de la ciudad, su condición de plaza fuerte dada por las agresiones de corsarios y piratas le atrajo desde muy temprano otras decisiones unidas a los planes de defensa imperial que incidieron sobre sus formas urbanas.

Los ingenieros militares y su renovada cultura técnica fueron una presencia constante en el área del Caribe y del Golfo. En 1558, poco después de ser incendiada por un corsario, la Corona decidió convertir a La Habana en una plaza fuerte inexpugnable, lo que logró hacerse realidad durante dos siglos, hasta la ocupación inglesa, a costa de cuantiosas inversiones y de sucesivos proyectos realizados total o parcialmente. El primero de ellos fue un conjunto de ciudadela amurallada y castillo, de formas geométricas exactas, tal vez el primer proyecto urbano de carácter renacentista que viajó hacia América y que tuvo el mérito de introducir en América la fortificación abaluartada.² Del mismo sólo quedó terminado el Castillo, que al ser emplazado sobre la plaza primitiva la remodeló y la convirtió en una plaza de Armas, obligando a emigrar hacia otros espacios actividades tales como el mercado y el cabildo.

Pero si esta primera fortaleza introdujo un germen de descomposición y originalidad dentro de la estructura urbana, al ser diseñado un nuevo plan de defensas a escala continental, la situación cambió y la incidencia de la fortificación sobre la ciudad fue menos directa. Los ingenieros italianos al servicio de Felipe II concibieron la defensa integrando las fortalezas al paisaje con un sentido territorial impuesto por la dilatada localización de los puertos y sus peculiaridades topográficas. La Habana fue uno de los puntos focales del sistema y su defensa se inclinó a crear una línea de fuertes costeros a ambos lados de la bahía y las desembocaduras de los ríos próximos, asimilando entre ellos la presencia de la perenne vegetación tropical como una muralla natural, de modo que los asaltos desde el mar fueran impedidos. La ciudad se alejó del litoral costero y del monte vedado que lo cubría, acumulando así una reserva de espacios para su expansión futura.

Las fortalezas de este frente marítimo, debidas a la familia Antonelli y conservadas en la actualidad, tuvieron su culminación en la construcción del Castillo del Morro, considerada al ponerse en uso hacia 1615 el mayor de todas las Indias. El Morro fue integrado al paisaje orgánicamente, desarticulando la forma poligonal cerrada propia de una fortaleza abaluartada para adaptarse al promontorio con terrazas escalonadas que permitían distintos niveles y ángulos de fuego.³

Los efectos de esta línea defensiva desalentaron los proyectos siempre vigentes para cerrar la ciudad con un recinto, al mismo tiempo que el acelerado crecimiento de la misma los hacía demasiado costosos. Pero el avance del filibusterismo y la ocupación de varias islas del Caribe por naciones europeas terminó por dotar a La Habana de murallas. Pasado un siglo y medio de existencia como ciudad abierta, ya a fines del siglo XVII, adquirió una imagen muy nítida determinada por su muralla. Fue la última en completar su recinto amurallado dentro del circuito de navegación de las flotas, pero este era el más extenso entre los de Cartagena, Puerto Rico, Santo Domingo, Veracruz y Panamá, con casi dos kilómetros de largo por tierra y encerrando un óvalo irregular de unas 138 hectáreas.

Si bien las fortalezas constituían las obras más destacadas de la ciudad, financiadas con recursos movilizados desde México y diseñadas de acuerdo a un lenguaje de formas universales, en el interior del recinto que protegían se encerraban los componentes de una tradición constructiva criolla cada vez más sólida. La demanda siempre latente de casas en una ciudad-puerto que siempre albergaba una numerosa población eventual, las fortificaciones y los astilleros, hicieron de la ciudad un taller de fabricación constante y consolidaron una organización del trabajo artesanal antes que en ninguna otra ciudad de Cuba.

² *Planos de La Habana Vieja*. Madrid, 1979, p. 305.

³ Roberto SEGRE: "Significación de Cuba en la evolución tipológica de las fortificaciones coloniales", *Revista de la Biblioteca Nacional "José Martí"*, La Habana, agosto de 1968, p. 28.

Las fortificaciones contribuyeron creando la infraestructura y desarrollando el oficio de la piedra. Todas las fachadas de las casas perdurables se construían con gruesos muros de cantería, de sillares enfrentados que servían para aislar del calor. El puerto y la fabricación de navíos proveía a la arquitectura de la abundancia de otros de sus integrantes básicos, la madera y la infraestructura de la carpintería. Sobre esta base de empleo de la piedra y de las maderas preciosas de su región, la ciudad fue acumulando tiempo, riqueza y linaje, y dejando las primeras huellas materiales de su historia. La aparición de una arquitectura perdurable en lugar de las construcciones de otros materiales provisorios como el guano y el embarrado, fue transformando el marco de los espacios urbanos, de modo gradual, por unidades, e introduciendo un cambio significativo.

La naturaleza de las inversiones que promovieron estos cambios fue casi siempre privada y recayó en la vivienda, aunque una buena parte provino de instituciones religiosas regulares. No hubo acción o proyecto encauzado por parte del gobernador o del cabildo como tal, lo que tal vez explique las escasas propuestas de remodelación de los espacios públicos que estos controlaban. El crecimiento de la población fija pudo haber estimulado la construcción de viviendas, aunque el aumento de esta no fue tan extraordinario en las primeras décadas.

POBLACIÓN DE LA HABANA⁴

<i>Año</i>	<i>Habitantes</i>
1691	11.440
1740	18.000

No obstante, si aceptamos como ciertas, o cercanas a la verdad, las afirmaciones del obispo Pedro Morell de Santa Cruz, en poco menos de dos décadas la cifra ascendió a 34.450 o más habitantes, lo que significó duplicarse la población fija en veinte años. El número de familias en 1691 era de 2.152 y en 1754 de 6.896.⁵ El peso de la población eventual no había dejado de ser considerable a pesar de la disminución de las Flotas. El sacerdote mexicano Francisco Javier Alegre, vecino de La Habana por estos años comentaba:

La ciudad es grande y comparativamente a su terreno la más populosa de América. La frecuencia de los barcos de Europa, la seguridad del puerto que atrae a muchos extranjeros, la escala que hacen los navíos de Nueva España que vuelven a la Europa [...] la hacen una de las más ricas y más pulidas poblaciones del mundo.⁶

La vivienda, en proceso indudable de ascenso, contribuyó a darle continuidad a las líneas de fachada eliminando los solares yermos, ocultando la vegetación o erradicándola, agudizó la perspectiva de las calles y modificó el tejido interno de las manzanas con un ordenamiento tipológico peculiar mediante la parcelación progresiva de los solares. La descripción estadística de La Habana

⁴ Para 1691: Archivo General de Indias. Sevilla (AGI), *Santo Domingo. Mapas y Planos*. Número 97. Plano de división en parroquias. La Habana. Para 1740: Francisco BARREDA: *Puntual y verídica descripción de la Habana*, Sevilla, 1740, p. 10.

⁵ Pedro MORELL DE SANTA CRUZ: *La visita eclesiástica*, La Habana, 1985, p. 25. En 1767 el jesuita Antonio López de Priego, de paso por La Habana, le atribuía solamente entre 30.000 y 40.000 habitantes. Mariano CUEVAS: *Tesoros documentales de México. Siglo XVIII*, México 1949, p. 30.

⁶ Francisco Javier ALEGRE: *Historia de la Compañía de Jesús de Nueva España*, Roma, 1956, tomo I, p. 54.

vienda en el piso principal, muy semejante a otras de similar uso social existentes en el sur de España, Islas Canarias, Cartagena de Indias y México.⁸

A pesar de su corto número reflejaron un nuevo modo de vivir en gestación dentro de la oligarquía municipal habanera y sus propuestas continuarían siendo repetidas y ampliadas en el siglo siguiente. Tal vez una de las realizaciones más representativas, y la experiencia más sabiamente asimilada de La Habana del Setecientos, haya sido la adaptación de este tipo de vivienda de alto rango al trazado ya existente de las plazas habaneras, sobre todo, en la Plaza Vieja o del Mercado.

Los ricos vecinos —miembros del cabildo, hacendados, comerciantes—, algunos recién ennoblecidos por la Corona, solicitaban el derecho a levantar los portales de sus casas sobre el terreno de las plazas complementando las actividades del mercado y las fiestas colectivas, abiertos al uso público, creando a su vez un marco protector de las actividades de las tiendas y un sitio de observación —sobre todo en las galerías altas— de los espectáculos y fiestas populares. Estas simples estructuras de arcos y columnas, no exentas de elegancia —antepuestas a las costosas viviendas que abrían sus patios interiores como pequeñas e íntimas plazuelas—, se convirtieron, sin propósito previo, en un singular “programa” urbano de apropiación de las plazas, llevado a cabo por una clase social poseedora de un poder económico creciente sin seguir un plan preestablecido por el gobierno central. Ninguna otra manifestación arquitectónica identificó mejor la actitud positiva del criollo habanero, poseedor de un vínculo moral con su ciudad y un sentido de afirmación regional, que la estrecha relación entre el ambiente público y el privado contenida en el cerco de portales de sus plazas.

Paralelamente a esta remodelación gradual del marco de las plazas principales efectuada desde las viviendas, la Iglesia, otra de las grandes poseedoras del terreno urbano, desplegó una transformación extraordinaria de sus establecimientos. La Habana concentraba la mayor parte de los conventos de la Isla y en la integración de los órdenes el origen criollo de los frailes predominaba. Por otra parte las recaudaciones de la Iglesia eran cuantiosas para la época y habían aumentado en la primera mitad del siglo XVIII gracias a la reorganización de las mismas y al aumento de la riqueza en el campo debido a los cultivos comerciales, sobre todo, el tabaco.

En el siglo XVIII se contaban dentro del recinto 20 edificaciones religiosas y 13 de ellas se habían reedificado durante el transcurso del mismo, o habían ampliado su capacidad con obras de importancia. Las órdenes regulares, con los mejores establecimientos, desempeñaban la mayor parte de los servicios religiosos, hospitalarios y educativos. Una constelación de atrios y plazuelas —algunas de ellas bastante capaces— aumentaron la capacidad de la ciudad para la celebración de ferias y otras festividades, ventas y abastecimiento de agua. El primer historiador habanero, José Martín Félix de Arrate, enumeraba 534 festividades anuales celebradas en las iglesias en las cuales se gastaba “tanta cera en un mes como en otras ciudades en un año”, con una pompa capaz de “competir y aún exceder a muchas de las más famosas”.⁹

Si pretendemos establecer el grado de originalidad que puede atribuírsele dentro del ámbito hispanoamericano a este desarrollo arquitectónico, sin duda partiríamos de un comportamiento común dentro de la cultura colonial hispana, muy señalado dentro del ámbito del Caribe y las Antillas, zonas de convergencia de distintas culturas sobre un espacio poco comprometido con culturas indígenas preexistentes. Se trata de un cosmopolitismo tolerante y receptivo con los aportes disímiles, que hace coincidentes en tiempo y espacio formas de estilos históricamente no coincidentes, para lograr un resultado adaptado al clima y al ambiente social. Con mucha probabilidad, un eclec-

⁸ Antonio SANCHO CORBACHO: *Jerez y los Puertos*, Madrid, 1947. Diego ANGULO ÍÑIGUEZ: *Historia del Arte Hispanoamericano*, Barcelona, 1956, tomo III, pp. 151 y 255. Carmen FRAGA GONZÁLEZ: “Los modelos arquitectónicos”, *Canarias y América*, Madrid, 1988, p. 129. Fernando MARTÍN RODRÍGUEZ: *Arquitectura doméstica canaria*, Editorial Insular, 1978, p. 170. Carlos VENEGAS FORNIAS: “La casa de San Pedro 262”, *Revolución y Cultura*, núm. 135-136, La Habana, 1983, p. 38.

⁹ José M. F. de ARRATE: *Llave del Nuevo Mundo, antemural de las Indias Occidentales*, La Habana, 1964, p. 237.



ticismo esencial con soluciones tomadas prestadas a centros de difusión de diverso orden, como Canarias, México y Cádiz, puede ganar un lugar entre los conjuntos contemporáneos de Hispanoamérica. De hecho, un prestigioso historiador de la arquitectura latinoamericana reconocía este peculiar aspecto en las iglesias habaneras, el cual podríamos extender también a la construcción doméstica de alto rango:

En general, puede decirse que las iglesias cubanas, aún cuando hechas sobre patrones europeos, cobraron color local por el uso de materiales y técnicas que en España solían utilizarse juntas: los artesonados mudéjares y los muros de sillería. Es curioso observar que en casi la totalidad de los templos habaneros la morfología exterior aparenta un barroco grueso, por veces gaditano y ratos italianizante, en tanto que los magníficos techos mudéjares le dan interiormente un acentuado sabor oriental.¹⁰

La carpintería constructiva de origen mudéjar alcanzó un esplendor tardío y una plena aceptación, compartida sólo por entonces con algunos centros urbanos del Caribe, como las ciudades costeras de Colombia y Venezuela, y con las Islas Canarias, unidas a Cuba por un flujo migratorio y unas relaciones comerciales no interrumpidas desde el siglo XVI. La obra de los carpinteros habaneros, su elaboración del rico patrimonio natural de los primitivos bosques, despierta aún la admiración, no por una cuidada labor de lacería decorativa, sino por la recia complexión de las cubiertas. Las profundas naves y artesonados de las iglesias y las armaduras ochavadas de capillas y transeptos demostraban una madurez en las tradiciones locales que debió sin duda emanar desde La Habana a otros centros menores.

Tal vez ninguna otra ciudad de la Isla pudo mantener un artesonado tan diestro con ocupación estable y, por esta razón, los carpinteros habaneros emigraron a otras regiones imponiendo el “modo habanero” –los motivos y las soluciones técnicas– a través de la Isla. La obra de albañilería y cantería, si bien fue costosa y bien ejecutada, careció de esa abundante talla o labor de relieve que han caracterizado a las obras continentales. Esta desornamentación de las fachadas, atribuida de modo general a la arquitectura de las Antillas y del Caribe español por George Kubler,¹¹ ha tratado de ser explicada desde diferentes ángulos bien por la ejecución de una mano de obra no indígena –abrumadora mayoría de artesanos negros y mulatos–, por el carácter de la piedra habanera poco apta a la talla fina, y por la influencia del modo de hacer de los ingenieros militares, ejecutores de la mayor parte de las obras de importancia en estas plazas fuertes, dentro de un supuesto canon de severidad castrense.

La aplicación de la categoría de “estilos” para calificar una ciudad donde se conjugan aportes culturales tan distintos, resulta interesante y difícil. De entrada, la lejanía de los centros europeos de donde provienen las técnicas constructivas, favorecía un clima de interpretación flexible. Entre los constructores –ingenieros y maestros de obras– no abundaron los hombres de escuelas, formados en ambientes de academias y cortes. La necesidad de ofrecer soluciones prácticas sobre la base de una adaptación a la oferta de materiales del medio y a las condiciones de uso social, la parcelación, el clima, la mano de obra... constituye aún el mensaje más trascendente logrado en estas construcciones: una arquitectura desinteresada capaz de ofrecer respuestas sinceras y valiosas, dentro de los límites de las posibilidades locales y sin escrúpulos en materia de tratamiento artístico o de reglas expresivas.

Apreciaciones contemporáneas nos han dejado útiles testimonios escritos, llenos de sugerencias para el análisis histórico y capaces de reproducir el sentido de la vida diaria, la utilización del marco urbano por sus habitantes, quienes también otorgaban una muestra de tipicidad en sus cos-

¹⁰ Mario J. BUCHIAZZO: *Historia de la Arquitectura colonial en Iberoamérica*, La Habana, 1971, p. 93.

¹¹ George KUBLER: *Art and architecture in Spain and Portugal and their dominions (1500 to 1800)*, Great Britain, 1959, p. 62.

tumbres. A pesar de las posibles exageraciones y de una actitud poco crítica, el ambiente urbano debió ser intensamente colorido y original, sobre todo en el uso del vestido y en la riqueza del equipamiento de la casa:

Y no sólo se toca este costoso esmero en el ornato exterior de las personas, sino también la compostura interior de las casas, en donde proporcionalmente son las alhajas y muebles muy exquisitos, pudiendo decirse sin ponderación que en cuanto a porte y esplendor de los vecinos, no iguala a la Habana, México ni Lima, sin embargo de la riqueza y profusión de ambas Cortes, pues en ellas, con el embozo permitido, se ahorra o se escurre en parte la ostentación, pompa y gala; pero acá siempre es igual y permanente, aún en los individuos de menor clase y conveniencia, porque el aseo y el atavío del caballero o rico excita o mueve el plebeyo y pobre oficial a la imitación y tal vez a la competencia.¹²

Y Pedro Morell añade:

No admira tanto el número crecido del vecindario, quanto el ornato costoso de los trages. Los nobles y empleados se distinguen en el fausto más brillante. Los plebeyos sin reserva de color ni condición procuran imitarles. Las mujeres sin embargo que devían ser las más picadas de este desorden, se contienen dentro de los términos de una moderada decencia. Lo que es común a ambos sexos es el uso de las Calesas; y como hay algunas expuestas al público para el alquiler en pagando, hasta los negros y negras se visten de la autoridad de pasear en ellas.¹³

A este cuadro descrito, ostentoso y brillante, de los elementos más dinámicos de la población, el paisaje cambiante de habitantes, muebles, coches..., se debe agregar el aspecto colorido de las fachadas de las viviendas, pintadas de cal con colores vivos –muy distintivos del blanco generalizado en el sur de España– con el fin de atenuar la luminosidad del trópico. La imagen de La Habana al mediar el siglo XVIII, con sus 3 plazas mayores y 11 plazuelas, numerosa y heterogénea población, colorido y lujo en el vestir, debió ser intensa y fuertemente dinámica con varios centros, y muy distante del comportamiento común de una plaza mayor centralizada, núcleo de altas funciones sociales, propio de la mayoría de las ciudades coloniales hispanas.

Por entonces La Habana estaba considerada la cuarta ciudad de Hispanoamérica en población, después de México, Lima y Puebla de los Ángeles, y no era superada por las inglesas. Sus famosas fortalezas, símbolos exclusivos del poder colonial plasmados en el escudo, habían envejecido ante las nuevas concepciones de la guerra, mientras la toma de las mismas por los ingleses en 1762 durante la guerra de los Siete Años puso de relieve su debilidad al ser ocupada la ciudad por once meses. El mito de la plaza fuerte inexpugnable se destruyó, los habaneros experimentaron por breve tiempo las ventajas del comercio sin restricción y la Corona tomó mayor conciencia del valor estratégico de su colonia.

Al ser restituida La Habana la metrópoli española inició transformaciones políticas y administrativas en el sistema de gobierno. El nuevo monarca Carlos III y sus ministros, enfrascados en lograr una nueva forma de dependencia basada en esquemas recaudadores de rentas sobre la producción colonial, dejaron sentir los estímulos de su política reformista sobre los territorios periféricos de los virreinos y erradicaron el viejo monopolio comercial. La Habana, cabecera de una región productora de cultivos coloniales, tomaba un significado especial para ensayar los nuevos proyectos de la Corona. En ella se estableció la primera Intendencia de Hacienda del Nuevo Mundo en 1764. En 1778 fue uno de los nueve puertos habilitados para el libre comercio con la península. Más tarde lograría autorización para ejercer la trata de esclavos y el comercio con naciones neutrales en caso de guerras. Los miembros de la oligarquía habanera se convertían en hacendados esclavistas y la presencia de activos comerciantes españoles amenazaba su antigua hegemonía económica.

¹² José M. F. de ARRATE: *Llave del Nuevo Mundo*, p. 95.

¹³ Pedro MORELL DE SANTA CRUZ: *La visita eclesiástica*, p. 24.

Ante el rápido crecimiento de los cultivos comerciales —caña de azúcar, café y tabaco— la ciudad pasó de ser un puerto de servicios a generar su propia riqueza con la explotación agrícola de su región en gran escala. La Isla de Cuba, o más bien, su parte occidental controlada económicamente por La Habana, se convierte en una de las colonias más productivas del imperio, siguiendo el rumbo de las antillas inglesas y francesas, productoras de azúcar, hasta llegar a ocupar el lugar de Haití como primera exportadora mundial. A diferencia de otros puertos del circuito de la Flota, el desarrollo de su *hinterland* trajo para La Habana una trayectoria distinta. Mientras que el resto de Iberoamérica se independiza, ella permanecerá fiel a su Corona. En el origen de este comportamiento se encuentra su excepcional situación geopolítica, que antes la había engrandecido como puerto y ahora la enaltecía como la cabecera de una colonia situada en una posición de frontera frente a las ambiciones expansionistas de las grandes potencias de su época.

Durante más de un siglo, entre el inicio de las reformas y el comienzo de las guerras de independencia en 1868, la ciudad experimentó un cambio notable. La población experimentó un ascenso rápido hasta alcanzar en 1861 una cifra cercana a los 200.000 habitantes. En 1820 estaba considerada como uno de los seis distritos urbanos mayores de ambas Américas. Dentro de su región se agrupaba un 55% de la población total de Cuba, sobre sólo un 30% de su territorio, y se producía más del 70% del azúcar y la mayor parte del tabaco.¹⁴

El crecimiento de la ciudad desbordó sus muros y se transformó en un complejo urbano de barrios y pequeñas poblaciones asimiladas hacia el sur o en los bordes de la bahía. Este crecimiento se había manifestado muy temprano con la aparición de los primeros arrabales en extramuros, a partir de 1718, y la ubicación en ellos de notables actividades productivas, como el astillero y la factoría de tabacos, que sembraron el germen de una expansión demográfica cuyos índices permiten recoger los censos:¹⁵

DESARROLLO DE LA HABANA

<i>Censo</i>	<i>1778</i>	<i>1817</i>	<i>1828</i>	<i>1846</i>	<i>1861</i>
Intramuros	40.737	44.319	39.980	37.560	46.445
Extramuros	4.434	39.279	54.403	92.434	122.739

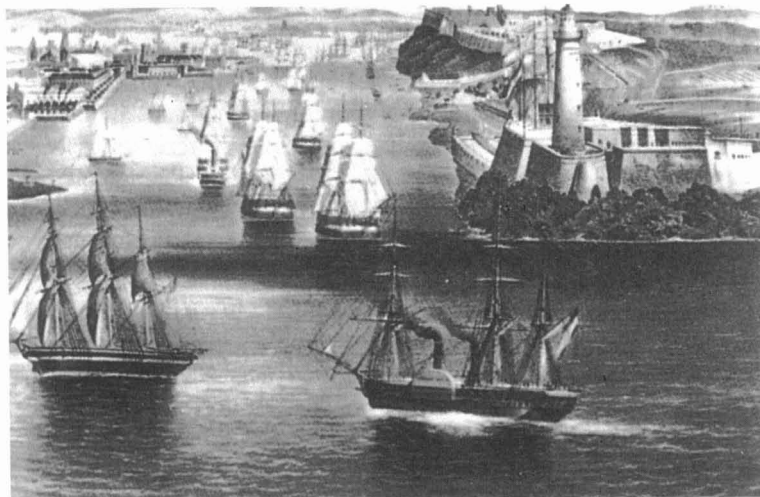
En 1855 el área urbanizada era de 750 hectáreas y se consideraba demasiado extensa comparada con Madrid, que tenía 520 y casi el doble de sus habitantes, lo que se atribuía al predominio en esta última de las casas de pisos con muchas viviendas mientras en La Habana lo era la casa individual de planta baja y con patio.¹⁶

La ciudad extramuros ocupaba una extensión no limitada del suelo urbano sin continuidad, evitando las líneas de fuego de las fortalezas aisladas, que contribuían a aumentar esta distribución desigual. Si bien el trazado de plazas cerradas había encauzado el crecimiento de la ciudad en los primeros siglos, a partir del XVIII estas fueron sustituidas por calzadas o avenidas que abrieron ejes de prolongación siguiendo la dirección de los caminos que partían de las puertas de la muralla y dominaron el espacio exterior.

¹⁴ Juan PÉREZ DE LA RIVA: "La población habanera", p. 308.

¹⁵ Datos tomados de los censos reproducidos por Óscar RAMOS PIÑOL en *Los Censos de Población y Viviendas en Cuba*, 2 volúmenes, La Habana, 1988.

¹⁶ FRANCISCO ALBEAR Y LARA: *Memoria sobre el proyecto de conducción a La Habana de las aguas de los manantiales de Vento*, Habana, 1856, p. 41.



Vista de La Habana en el siglo XVII.

contenida en la visita pastoral de 1754 del obispo Morell arroja una cifra de 3.497 casas clasificadas en varias categorías de acuerdo al número de plantas y los materiales empleados con los siguientes resultados:

casas altas	181
casas bajas principales	1.324
casas bajas accesorias	1.501
casas bajas de tapia, embarrado y guano	473

La casa alta fue casi siempre excepcional en las poblaciones cubanas coloniales. Aún en La Habana se consideraba generalizada a fines del siglo XVIII la vivienda de planta baja. La presencia de 181 casas de este tipo en la ciudad —el 81% de las existentes en Cuba— y por otra parte, de un número reducido de viviendas hechas con materiales muy pobres —sólo un 14% sobrevivientes—, denotan la magnitud del cambio: una sustitución progresiva de los inmuebles más pobres por casas de mayor magnitud y jerarquía. La vivienda alta constituía un nivel de uso social superior por resultar más exclusiva al estar elevada con respecto a la calle —el piso bajo se destinaba a accesorias—, y por tener la entrada independiente, con zaguán, que casi siempre implicaba el uso de coche por la familia. La ciudad contaba entonces con más de 1.000 calesas, algunas de alquiler.

El solar habanero de 27 varas de frente por 40 de fondo (915,8 m²) había experimentado modos de parcelación acordes al tipo de casas, desde las de 7 varas de frente (5,9 metros) hasta 14 varas o más. La casa alta abarcaba la mayor parcela y se concentraba allí donde el valor de suelo era más elevado debido a su adaptación a los usos comerciales, con alta capacidad rentable, o sea, a lo largo de las calles principales y sobre todo, de las plazas. La concentración de viviendas señoriales⁷ en estas últimas constituyó progresivamente conjuntos emergentes, dotados de portales y galerías altas de piedras, almacenes en planta baja o accesorias, entresuelos para oficinas del dueño y vi-

⁷ El término señorial no alude necesariamente a palacios para títulos de nobleza. La dignidad urbana en La Habana emanaba de los cargos en el cabildo y en otras esferas del gobierno así como en el ejército. Antes del siglo XVIII estos estamentos se veían completamentados con las órdenes de caballería. En 1798 había 22 títulos de nobleza en la ciudad.



La Habana en el mapa de Gerardi Mercator, 1607.

La ciudad se enfrentó al medio natural y su estructura fue caracterizada por la presencia de *columnas* y de *jardines*. Ambos elementos arquitectónicos —derivados del empleo sistemático del portal y de las áreas verdes dentro del cuerpo urbano— alcanzaron una jerarquía o dimensión tan notable dentro de la expansión de la ciudad colonial extramuros, que hoy permanecen, aumentados y enriquecidos, como su gran legado urbano para el futuro, dejando una huella material perdurable que le atribuye aún una personalidad muy reconocible.

La tierra adquirió un alto valor y fue repartida toda por el cabildo, estableciendo ordenanzas que regularan su uso. El territorio era más apreciado en la medida que se acercaba al puerto. En primer término, las parcelas urbanas, luego el cinturón de estancias que las rodeaban y por último las ha-

ciendas de cría. La transformación de estas formas de uso de la tierra abrió un lucrativo proceso de subdivisión, ventas y alquileres que enriqueció a sus poseedores y que estimuló la urbanización.¹⁷ Durante los siglos XVIII y XIX este proceso no se detuvo y el efecto de esa fuerza de atracción ejercida por la ciudad lo podemos detectar en la relativamente rápida prolongación del tejido urbano por fuera de las murallas, en la aparición de nuevos barrios más alejados y en la fundación de numerosos pueblos nuevos en sus alrededores.

El estímulo para la ordenación del territorio también provino del reformismo de la dinastía borbónica. Desde 1720, o algo antes, los gobernadores comenzaron a ejercer un mayor control sobre los campos cercanos con la designación de subalternos en los partidos más inmediatos.¹⁸ Posterior a la ocupación inglesa, la reforma de la defensa acentuó la tendencia al control y la fragmentación de la jurisdicción en partidos; en 1800 había 57. El nuevo concepto reformista de “defender poblando” estaba en la base de esta organización espacial que integraba las estrategias militares con las políticas económicas.¹⁹ Aquella plaza fuerte autosuficiente y estática, separada del exterior, que los ingleses habían vencido, fue transformada por un sistema de protección territorial escalonado formado por compañías de milicias, fuertes terrestres y líneas defensivas, que se mantuvo vigente en lo esencial hasta después de mediar el siglo XIX.²⁰ En primer término la conservación de la ciu-

¹⁷ Antonio del Valle Hernández describía en 1800 el aumento de los precios de la tierra en relación con su distancia de la capital hasta pasar una caballería de tierras de 500 pesos en sitios remotos hasta 85.000 en sus arrabales. La especulación con las tierras fue una fuente de enriquecimiento para muchas familias. *Sucinta Noticia de la situación presente en esta colonia. 1800*, La Habana, 1977.

¹⁸ Archivo Nacional de Cuba (ANC), Gobierno Superior Civil, Legajo 1649, núm. 8268. En 1754 los capitanes de partidos nombrados en la jurisdicción de La Habana eran dieciséis, incluyendo el arrabal inmediato.

¹⁹ La estrategia defensiva fue un motor para el fomento de las plantaciones esclavistas en la región. Los subsidios o situados para construir las obras de fortificación y habilitarlas fue una fuente de riqueza esencial y la Corona concedió franquicias comerciales a cambio de que los criollos organizaran tropas locales. Allan J. KUETHE: “Havana in the Eighteenth Century”, *Atlantic Port Cities*, Knoxville, 1991, y Manuel MORENO FRAGINALS y José MORENO MASÓ: *Guerra, migración y muerte*, Gijón, 1993.

²⁰ Los nuevos fuertes terrestres levantados sobre elevaciones como La Cabaña (1763-1774), El Príncipe (1767-1780), Atarés (1763-1767) y la batería de Santa Clara, crearon una línea defensiva que aseguró el espacio exterior, pero conservó cierto aislamiento entre los fuertes que hacía necesario dotarlos de una guarnición fija difícil de reclutar. De ahí que la poli-

dad, con sus fortalezas muy dañadas por la guerra, resultaba impostergable. La modernización de los viejos castillos y construcción de tres nuevos fuertes para la defensa de la ciudad por tierra se inició de inmediato en 1763, atrayendo la presencia de un equipo de ingenieros militares de cuidada formación y experiencia.

Nuevamente, como había sucedido a fines de siglo xvi, se produjo una abundancia de dinero y de empleos. Una sola de las nuevas defensas, el Castillo de San Carlos de la Cabaña, costó catorce millones de pesos. En ellas se aplicaron los preceptos constructivos o normas del marqués de Vau-ban, adaptados a los nuevos métodos de guerra. Se trataba de fuertes atrincherados, donde las formas poligonales resultan apenas perceptibles por los bastiones sucesivos y fosos adosados.²¹ Como el objetivo primordial era la defensa terrestre, conformaban un sistema con los antiguos castillos costeros, pero ahora quedaba definido entre los fuertes nuevos un territorio mucho más amplio que el recinto amurallado; territorio protegido y poblado de arrabales, espacio que resultaba decisivo para la expansión de la ciudad en el futuro.

En 1772 las obras defensivas se hallaban bastante adelantadas, en cambio la ciudad en sí no era objeto de obras públicas apreciables. Por supuesto que la actuación de los gobernadores resultaba decisiva en lo referente a la planificación de obras urbanas de este tipo. Desde 1763 la Corona promovió la designación de gobernadores y funcionarios hacia La Habana que respondían al nuevo corte del gobierno del monarca: hombres de mayor cultura, adornados con títulos de nobleza en su mayoría, conocedores de la organización y gobierno de las grandes ciudades europeas y dispuestos a ganarse la colaboración de los miembros más poderosos e ilustres de la élite local.

El crecimiento de una agricultura para la exportación elevó la importancia de las redes viales y las hizo objeto de atención primordial para la comunicación del puerto con el *hinterland*. Los caminos que partían del casco amurallado se fueron transformando en calzadas,²² planeadas para organizar el tránsito de modo rápido y movilizar el aumento del volumen de la producción agrícola. Las primeras fueron trazadas por los ingenieros militares de 1728 en adelante, rectificando el trazado de los viejos caminos que partían de la puerta principal de la muralla, la Puerta de Tierra. A su lado se plantaron posteriormente algunos árboles y los habitantes hacían uso de estos sitios para suplir la ausencia de paseos arbolados y encaminarse a través de ellos a contemplar las maniobras del Astillero. Según se afirma en el texto del historiador Arrate, ya entonces se lamentaba la ausencia de las alamedas propias de ciudades civilizadas.²³

No obstante, la calzada así concebida fue tomando un significado muy urbano y a pesar de los intentos de extenderlas por toda la región no pasó en gran medida de los límites de la ciudad y sus cercanías. Así fue incorporando un sentido de amplitud y desahogo que las hacía partícipes del paseo urbano y de un nuevo modo de disfrutar del paisaje natural. En 1772 se abrieron los primeros paseos arbolados de la ciudad, al mismo tiempo que el Prado de Madrid y las Ramblas de Barcelona, y existió la intención de circunvalar la bahía con árboles frondosos. Por estos años La Habana experimentó su primer plan de obras públicas, durante el mando del Marqués de La Torre, entre

tica posterior constituyera la edificación entre ellos de trincheras o reductos sucesivos que movilizaran las fuerzas, lo que constituyó en la primera mitad del siglo pasado un esfuerzo costoso y nunca concluido, y que mantuvo en constante incertidumbre la urbanización de gran parte de los barrios extramuros. Ver ANC, Asuntos Políticos, Legajo 19, núm. 10.

²¹ Roberto SEGRE: "Significación de Cuba en la evolución tipológica de las fortificaciones coloniales", p. 37.

²² El término calzada proviene del latín *calcare* (pisar), y tiene equivalentes en otras lenguas como *chaussée*, en francés, y *causeway*, en inglés. Desde tiempos antiguos designaba un camino con pavimento, contenes y desagües. Los romanos los extendieron por todo su imperio. En los siglos XVIII y XIX, la calzada designó en Cuba una vía ancha con obras de mejoramiento y un ancho oscilante desde 14 a 20 varas.

²³ Las primeras alamedas de la América colonial hispana estuvieron situadas en Lima y la ciudad de México. En la obra de Arrate se plantea el tema en el capítulo XVII titulado "De la bondad y excelencia de los campos de esta ciudad y salidas de que goza para la diversión y paseo". El obispo Morell también describe extramuros como un sitio ventilado que servía para el desahogo del calor, *La visita eclesiástica*, p. 32.

1771 y 1777, centrado en la creación de un marco arquitectónico apropiado para su nueva vida institucional en la Plaza de Armas con la construcción de los palacios de Gobierno y de la Intendencia de Hacienda. Al mismo tiempo que concluía su nuevo sistema de fortalezas, a un costo impresionante, reedificaba las fabricas reales en extramuros como el astillero y la real factoría de tabacos, inauguraba su primer teatro y comenzaba lo que un historiador calificara como “el principio de la generalización de sus luces”.²⁴ Pero casi todo este plan recayó en el encumbramiento de la ciudad amurallada, aunque se construyeron varios puentes y se mejoró la comunicación con el campo, evitando que se cerrase el tráfico durante la estación de lluvia.²⁵

No obstante, el programa de obras públicas iniciado entonces se dirigió a cambiar la imagen de la ciudad existente con propósitos iluministas y no atendió tanto a los espacios externos, sino que fue básicamente centralizador, monárquico y de expresión cortesana. Implantó una decoración barroca más expresiva que la existente y una monumentalización de ciertos elementos tradicionales como las portadas, las galerías, las azoteas. La tendencia urbanística fue remodelar espacios y estructuras que reflejaran la autoridad del poder real, como la Plaza de Armas.²⁶ Pero a partir de entonces el aspecto de la ciudad se fue secularizando y las obras civiles tomaron el lugar en cuanto a importancia y volumen, que habían ido cediendo los conjuntos religiosos y las mismas fortalezas, en lo adelante menos grandiosas.

Los ingenieros militares tuvieron una participación destacada en el diseño de la nueva ciudad. En 1778 la plantilla de ingenieros en toda América Hispana era de 55 y de estos había nueve en Cuba, casi todos concentrados en la capital.²⁷ Junto con los agrimensores públicos fueron los portadores de un nuevo comportamiento y un nuevo modo de ver el país que se mantendrá durante el siglo siguiente.²⁸ Estos profesionales recorren y describen el territorio insular, trazan planes, memorias, proyectos de población. Agrupados en sus respectivos cuerpos sirvieron de ejecutores y consejeros de las instituciones económicas, como la Intendencia, la Sociedad Económica, el Consulado y la Junta de Fomento, que impulsaron el desarrollo urbano.

El primer intento de extender las calzadas fue llevado a cabo por la Sociedad Económica desde 1796 con el plan de caminos y calzadas para La Habana, pero no pasó de extender las primeras por unos 8 km. fuera de las murallas. Pero a partir de entonces la ciudad fue concebida como un organismo en estrecha continuidad con su región cultivada, a través del desarrollo de sus redes viales, como lo expresa la siguiente memoria de 1795:

Con los buenos caminos se fomentará la población de los campos y no sólo se evitará que sus moradores se pasen a serlo de las ciudades grandes, sino que muchos de las de estas se dedican a la agricultura. Cuando hay un camino bueno se piensa aunque se viva en el campo, que está uno viviendo en la ciudad, porque el camino parece continuación de las calles.²⁹

Esta tendencia a confundir los límites entre lo rural y lo urbano difundiendo calzadas y caminos surgía cuando los barrios extramuros se llenaban de una numerosa población negra y mestiza,

²⁴ Antonio J. VALDÉS: *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, La Habana, 1964, p. 164.

²⁵ En el breve espacio de tiempo de mandato del ilustrado y culto gobernador, se invirtieron casi 90.000 pesos en diferentes obras públicas. Fue un tiempo de general bonanza económica y despliegue constructivo: se levantaron 520 casas de nueva planta y 183 fueron renovadas. *Noticia formada en virtud del acuerdo del muy ilustre ayuntamiento de esta ciudad*, Habana, 1777. Biblioteca Nacional “José Martí”, Colección Cubana.

²⁶ María SÁNCHEZ AGUSTÍ: *Edificios públicos de La Habana en el siglo XVIII*, Valladolid, 1984, p. 60.

²⁷ Ramón GUTIÉRREZ y Cristina ESTERA: *Arquitectura y Fortificación*, Madrid, 1993, pp. 99-100.

²⁸ Entre 1750 y 1798 se contaron 29 agrimensores activos en Cuba y en la primera mitad del siguiente siglo, 76. Esteban PICHARDO: *Agrimensura legal de la Isla de Cuba*, La Habana, 1902, p. 201.

²⁹ Memoria de D. Pedro Juan de Erice y D. Nicolás Calvo. En C. M. Morales, tomo 79, Biblioteca Nacional “José Martí”.

en su mayoría libre, a efectos del incremento de la esclavitud, y los intentos por controlar el crecimiento excesivo y peligroso de los arrabales era uno de los objetivos primordiales.³⁰

Hasta el plan de ensanche de la ciudad, implantado desde 1819 por la Intendencia y la Subcomisión de ingenieros militares, el empleo de las calles anchas o calzadas no se comenzó a extender de manera sistemática por toda la ciudad, ni fue objeto de alguna recomendación especial que incluyera el uso de las galerías o portales en sus casas laterales. De hecho el portal existía en muchas de ellas pero era un motivo tradicional, al parecer no reglamentado, ligado a la extensión del comercio a través de las calzadas y los caminos principales que convergían en la ciudad. El portal como elemento complementario de la actividad comercial tenía su antecedente en muchas plazas renacentistas y medievales, e incluso en las calles de las ciudades de la antigüedad clásica.³¹ Las Leyes de Indias proponían su presencia en las calles principales que debían salir del centro de las plazas de primer orden. A fines del siglo XVIII ya era señalada la existencia en La Habana de una larga vía extramuros, la calzada del Monte, a lo largo de la cual se ubicaban numerosos talleres y comercios de todo tipo antes de llegar a las murallas, por tanto la unión entre el portal y la actividad comercial de las calzadas se produjo tempranamente.³²

La extensión de los portales a las calzadas nuevas planeadas a partir de 1819 fue acompañada de una tendencia a la uniformidad basada en el empleo de formas neoclásicas.³³ Pero esta tendencia no comenzó a producir un resultado ostensible hasta bien entrada la década de los años treinta de ese mismo siglo. Las calzadas se prolongaron creando una avanzada de transformación gradual entre el medio rural de estancias y huertas e introduciendo un crecimiento lineal a lo largo de sus bordes, que venía a ser como un frágil límite entre lo rural y lo urbano. Esta línea jerarquizada en prolongado avance fue agrupando las edificaciones y servicios de mayor relieve mientras que al fondo de las mismas se urbanizaban nuevos barrios con menor calificación arquitectónica y valor social.³⁴

La vía ancha fue ocupando el lugar de las plazas y revistiéndose de una singular centralidad, muy lineal y extendida. En el nuevo cuerpo de la ciudad extramuros, las plazas no desempeñaron un papel destacado y fueron espacios marginales, muy limitados en su uso, a no ser por la situación de las iglesias de los barrios, como lo reconocía en 1848 un articulista:

Una de las faltas de que adolece nuestra población es la escasez de plazas, tan necesarias para el desahogo de las ciudades populosas, y más aún si están como La Habana en climas cálidos, y tienen las calles tan angostas [...]. Extramuros no contamos más que con el Campo de Marte y la Plaza de Jesús María y la primera la tene-

³⁰ Carlos VENEGAS FORNIAS: "La Habana y su región: un proyecto de organización espacial de la plantación esclavista", *Revista de Indias*, núm. 207, Madrid, 1996.

³¹ La calle con portal fue común en Castilla con posterioridad al siglo xv, y las ciudades comerciales helenísticas hicieron de ellas uno de los conjuntos más logrados de la antigüedad. En La Habana, los primeros portales de que se tiene noticias aparecieron sobre el espacio de la Plaza Vieja en el siglo xvii.

³² Lohania ARUCA: "Los portales de La Habana", *Arquitectura y Urbanismo*, núm. 3, La Habana, 1985, p. 24.

³³ El plan de ensanche de extramuros fue llevado a cabo por una comisión de ingenieros militares y agrimensores bajo la dirección del ingeniero habanero Antonio María de la Torre y Cárdenas y fue la primera reconversión de los terrenos anteriormente suscritos a protección militar, sobre todo del Campo de Marte. De la Torre era un ingeniero culto, amante de la historia de su ciudad, y propuso entonces el empleo de árboles cubanos para los paseos y de portales anchos y útiles al clima donde se pudiera. Aunque no parece haber aludido a la adopción de un orden arquitectónico específico para los últimos, en 1828 el mismo fue el constructor del Templete, monumento a la primera misa de la fundación, y lo hizo diseñando el primer pórtico neoclásico de la ciudad. "Memoria correspondiente al plano de la delineación ejecutada por el Real Cuerpo de Ingenieros en los barrios de extramuros de la ciudad de La Habana para su ensanche." Archivo del Servicio Histórico Militar. Madrid.

³⁴ Las disposiciones militares para las zonas polémicas de los fuertes exteriores permitían edificar sólidamente sólo en el frente de las calzadas o paseos que caían dentro de su radio, pero hacia el fondo sólo se permitían casas de madera; esto en parte contribuyó a la marginalidad descrita.



Iglesia del Convento de San Francisco, 1732-1738.



Castillo de la Fuerza, 1558-1577.

mos a milagro, pues el afán de repartir solares que a nada a (*sic*) perdonado en la vasta extensión de nuestros arrabales por poco también dispone de aquel terreno.³⁵

El auge en la aparición de las calzadas se alcanzó entre 1840 y 1850, bajo la dirección del ingeniero militar Manuel Carrillo de Albornoz, el cual llevó a su culminación las obras iniciadas poco antes bajo el mando del gobernador Tacón, en 1835. Dio fin a la nueva Alameda, reformó la antigua y abrió otra nueva, la de la Infanta, y terminó por concebir la expansión de la ciudad como una red de caminos-paseos arbolados alrededor de la misma, un ambicioso proyecto de crecimiento que pudo completar sólo en parte.

La propagación de los pórticos con columnas de orden dórico toscano fue la solución más común de la nueva ciudad, y terminaría por atribuirle un singular aspecto ático que rememoraba las ruinas de la civilización griega y romana. Pero en muchos casos la secuencia de columnas neoclásicas tardó mucho en completarse, alternando con amplios espacios sin ocupar, y, en las zonas más alejadas del casco urbano, apareció interrumpida por espacios verdes, donde la quinta de recreo introdujo una alternativa al uso de la naturaleza como fuente de esparcimiento, tal como había sido introducido por los paseos arbolados anteriormente.

El contacto con el medio natural, recreado artificialmente, el jardín, no fue desconocido en la Habana del siglo XVIII, y al menos unas cinco quintas aparecieron en las estancias de extramuros. Los propios arrabales le servían a la población de intramuros para pasar la temporada de calor, y algunos pueblos cercanos eran sitios de veraneo. Pero el inicio del uso de barrios y residencias como sitios suburbanos de retiro por familias acomodadas fue una experiencia del siglo XIX y tuvo lugar en algunas de las calzadas de extramuros, sobre todo en la del Cerro. El jardín ocupaba en la mayoría de los casos el fondo de las viviendas y estos se alineaban siguiendo la estructura consabida de portales y columnas, pero en muchos casos ocupó un espacio lateral y en los menos, la quinta apareció en un gran plan, rodeada de jardines en el centro de viejas estancias, ahora con fuentes, columnatas clásicas, estanques y esculturas de mármol.

³⁵ "Gacetilla", *Faro industrial de la Habana*, año VIII, núm. 280, La Habana, 25 de noviembre de 1848.

Siguiendo una trayectoria similar a la descrita por los portales, el jardín partió de inicios muy modestos y recibió un impulso con el cambio de sensibilidad hacia la naturaleza que introdujeron las ideas de la Ilustración. La ciudad intramuros había reducido este contacto a patios de reducidas dimensiones en su mayoría, pero el crecimiento ilimitado fuera de ella hizo que se enfrentara a su poderosa vegetación semitropical. La aparición de los primeros paseos afirmó el hábito del paseo vespertino, signo de distinción social el uso del carruaje. Más tarde la alameda extramuros, llamada ya Nuevo Prado, vio aparecer a su lado el jardín botánico. Ninguno otro hábito tuvo más arraigo como representación colectiva durante el siglo XIX que el paseo por las alamedas, el cual llegó a recorrer todo el cuerpo de la ciudad extramuros hasta terminar en las faldas del Castillo del Príncipe. La cultura de la naturaleza y su aplicación a la ciudad se hacía cada vez más sólida.

Por otra parte, mientras el cultivo de azúcar y café se extendía en gran escala en las plantaciones esclavistas por el *hinterland* habanero, se introdujo un nuevo modo de apreciar el paisaje, como naturaleza ordenada, con los campos simétricos y geoméricamente trazados y cultivados. Este aporte de lo que se ha llamado la plantación jardín fue un hecho unido en La Habana a la llegada de los franceses emigrados de Haití y otras Antillas, donde este modo de concebir la plantación había implantado un diseño racional de la naturaleza, tal vez no ajeno a la tradición paisajista barroca europea. Las primeras quintas de recreo de los habaneros fueron las casas de los ingenios y cafetales, concebidas con un lujoso equipamiento, y de allí se trasladaría el hábito a la ciudad dando los primeros resultados a partir de la tercera década del siglo XIX, casi al unísono con la adopción de las primeras formas neoclásicas para los portales y sus columnas.³⁶

Tanto el portal como el jardín se encontraban en pleno empleo dentro de la ciudad de La Habana al mediar el siglo XIX como medios de planeamiento del crecimiento urbano. Es indudable que de ambos elementos emanaba un fuerte contenido de prestigio histórico y decoro urbano. Ambos eran susceptibles de ser interpretados y aplicados como componentes climatizados necesarios al mejoramiento de la vida urbana. El portal era por tradición un protector de la lluvia y el sol. En las áreas céntricas se comportó como una solución peatonal y de circulación para facilitar las actividades comerciales; en las residenciales, sirvió de medio de relación social y descanso a la vida familiar. Las áreas verdes crearon ambientes sanos, reconocidos no sólo para el restablecimiento de quintas de recreo, sino de las primeras casas de salud abiertas extramuros, alejadas de una ciudad cuyo centro se consideraba sofocante, denso y contaminante.³⁷

La última década antes del inicio de la primera guerra de independencia elevó las experiencias urbanas de La Habana a un rango de consideración y a una madurez extraordinaria. Puede afirmarse que la ciudad sometió a crítica lo mejor de su repertorio arquitectónico y urbano, y a su vez estableció líneas de desarrollo y lineamientos para el futuro que perpetuaran la continuidad de su imagen. Las instituciones como la Intendencia, el Consulado, la Real Junta de Fomento, y las numerosas comisiones de población y estadísticas, habían acumulado un saber que entonces se puso en práctica con la urbanización de dos espacios privilegiados de la ciudad, últimos espacios sobrevivientes de aquel modo de concebir la ciudad como plaza fuerte que desde 1763 comenzó a disolverse y ahora lograría dentro de ellos una expresión moderna y paradigmática.

El primero de estos espacios era el ring de las murallas, que se había convertido en el único espacio abierto considerable en medio del casco urbano. A partir de 1863 comenzó a ser demolido y se convirtió en una valiosa urbanización donde el uso del portal fue obligatorio y alcanzó una monumentalidad y uniformidad notable.³⁸

³⁶ Este uso aristocrático de las quintas suburbanas en La Habana fue coincidente en el tiempo con el desarrollo similar del Garden District en la ciudad de New Orleans, a partir de 1832, con el cual guarda algunas semejanzas. También allí la eclosión de las viviendas ocurrió entre 1840 y 1850, dentro de un estilo clásico, el Greek Revival. Samuel WILSON: *New Orleans Architecture*, vol. I (The Lower Garden District), Gretna, 1991.

³⁷ Los investigadores Adrián López y Julio Ramos han desarrollado simultáneamente el tema de la salud pública con motivo de la epidemia de cólera en La Habana en 1832 y sus efectos posteriores para las políticas urbanas. Ramos ha publicado "A citizen body: cholera in Havana. (1833)", *Dispositio*, University of Michigan, 1994, p. 179.

³⁸ Carlos VENEGAS FORNIAS: *La urbanización de las murallas: dependencia y modernidad*, La Habana, 1990.

El otro espacio originado también en restricciones militares fue el Vedado, parte del terreno ocupado por el antiguo monte litoral, prohibido de cortar, que vio durante el transcurso desaparecer su carácter estratégico. En 1859 los dueños de estos terrenos obtuvieron licencia para urbanizarlos y llevaron a cabo un proyecto novedoso por sus condiciones ambientales. La urbanización que ocupaba, con la prolongación del año siguiente con unas 320 hectáreas, resultaba algo alejada del casco urbano y estuvo unida a los efectos de la implantación del ferrocarril urbano, pues uno de sus promotores era el propietario de esa empresa.

Aunque el transporte colectivo se organizó en la ciudad desde 1830, el nuevo ferrocarril de tracción animal mejoró y amplió el servicio con los barrios más alejados, permitiendo un aumento de los repartos o urbanizaciones en sitios distantes. El Vedado contó desde el inicio con una línea de tracción por locomotora de vapor. Fue concebido como un reparto residencial y de baños, por lo que el medio natural desempeñaría un destacado papel dentro del mismo, conjugando la presencia del mar y la del campo. En este sentido sus promotores se situaron dentro de las ideas más avanzadas de su época en materias de higiene urbana: el uso de la vegetación como pulmón verde mejorando la salud. Sus condicionantes instauraron el uso de la vivienda aislada, separada de la contigua por pasillos laterales, y un área del 33% dentro de la manzana descubierta; dentro de ella los jardines de 5 metros de largo se anteponían a portales de 4, obligatoriamente, y las calles tenían aceras arboladas y amplios parterres en las avenidas.

Estos avances urbanísticos se produjeron en medio del último florecimiento de la política reformista, bajo el gobierno de general Serrano y su séquito de colaboradores. Aunque se encontraban bastante detenidos al inicio de la guerra, sus propuestas habían sido codificadas en un cuerpo de ordenanzas de construcción en 1861 que garantizaron su difusión para el futuro y su aplicación a otros sitios de la ciudad. Sobre estas áreas, herederas de los espacios de reserva de la antigua plaza fuerte amurallada, se asentó el desarrollo de la arquitectura hasta el cese de la dominación colonial española en 1898, siguiendo tendencias modernas y universales: el edificio en altura para espacios céntricos y muy poblados, y la casa suburbana aislada localizada en medio del paisaje natural.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- GUTIÉRREZ, Ramón y Cristina ESTERA: *Arquitectura y Fortificación*, Madrid, 1993.
- LE RIVEREND, Julio: *La Habana: espacio y vida*, Madrid, 1992.
- SEGRE, Roberto y Joaquín RALLO: *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba*, La Habana, 1978.
- VENEGAS, Carlos: "La Habana del siglo XVIII: de plaza fuerte a capital colonial". *Documentos*, núm. 1, Ministerio de Cultura, La Habana, 1990, pp. 1-25.
- WEISS, Joaquín: *La Arquitectura Colonial Cubana*, La Habana-Sevilla, 1996.
- ZANETTI, Óscar y Alejandro GARCÍA: *Caminos para el azúcar*, La Habana, 1987.