

Cuba y La Habana. Historia, población y territorio

Roberto SEGRE y Sergio BARONI

Prof. Tit. Fac. Archit. (ISPJAE), La Habana y Prof. Visitante en FAU/UFRJ, Rio de Janeiro; Prof. Tit. Facultad de Arquitectura (ISPJAE), La Habana.

RESUMEN: Cuba y La Habana, isla y ciudad, aún hoy imaginadas y soñadas como el Paraíso Terrenal desde que Colón elogió la belleza única de las tierras antillanas. Sin embargo, su historia estuvo más cerca del Infierno que del Paraíso. Primero, taínos y siboneyes se suicidaron en masa para huir de los malos tratos de los colonizadores hispanos. Su ubicación estratégica como cierre del Golfo de México y del Mar Caribe convirtió sus profundas bahías en puertos protectores de galeones y tesoros. Luego, cuando Europa consumió azúcar y tabaco, centenares de miles de africanos fueron arrancados de sus tierras para trabajar en las plantaciones entre los siglos XVII y XIX. La isla se pobló, desaparecieron los bosques y el ferrocarril acercó los campos a las ciudades. La Habana neoclásica, a pesar de los antagonismos crecientes entre españoles y criollos, brilló como una de las principales capitales de América Latina. Independizada Cuba a inicios del siglo XX, comenzó la persistente antítesis entre la tradición ibérica de la ciudad compacta y la presión del modelo suburbano anglosajón, proveniente de Estados Unidos. La capital de la República alcanzó dimensiones ajenas a la realidad social y económica del país: era una metrópoli desarrollada en un territorio subdesarrollado. Con el advenimiento de la Revolución, se intentó redimensionar el peso y la significación de La Habana a escala nacional y transformar su heredado carácter hedonista en un espacio social de trabajo y producción.

Decriptores: Historia del Urbanismo. Territorio. La Habana. Cuba.

I. LA ISLA SOÑADA: UTOPIA Y REALIDAD

I.1. Mar Caribe: Mediterráneo de América

El archipiélago cubano, tal como es hoy, es el resultado de un proceso de estructuración relativamente corto y lineal. No hay que olvidar que de lo precolombino sólo quedaron huellas, amén de algunos sitios arqueológicos, en la abundante toponimia, en objetos y hábitos que han pasado a formar parte de la cultura del país. A eso hay que añadir que durante más de dos siglos, el XVI y el XVII, las actividades fundamentales se centraron en el puerto de

La Habana, reducido el resto de la isla a la única actividad económica que podía sostenerse en un territorio despoblado: la ganadería extensiva en función de la producción de cueros. De ahí la peculiar repartición de tierras que se produjo durante esos dos siglos, caracterizada por los círculos de hatos y corrales, que todavía muestra sus huellas en algunas carreteras que surcan las planicies ya transformadas por la plantación cañera. Sin embargo, de esa etapa vienen los primeros eventos que han establecido en el país, y después progresivamente ensanchado, la brecha entre el occidente y el oriente del territorio (MARRERO, 1981).

San Cristóbal de La Habana fue la última y más occidental de las fundaciones de este período (reubicada dos veces, desde la costa sur y desde el estuario del Río Almendares) mientras las otras seis correspondían todas a la parte centro-oriental de la isla. La

Recibido 07/1998; revisado 21/09/98.

Esta investigación tuvo el apoyo del CNQP (Brasilia) y de la FAPERJ (Rio de Janeiro).

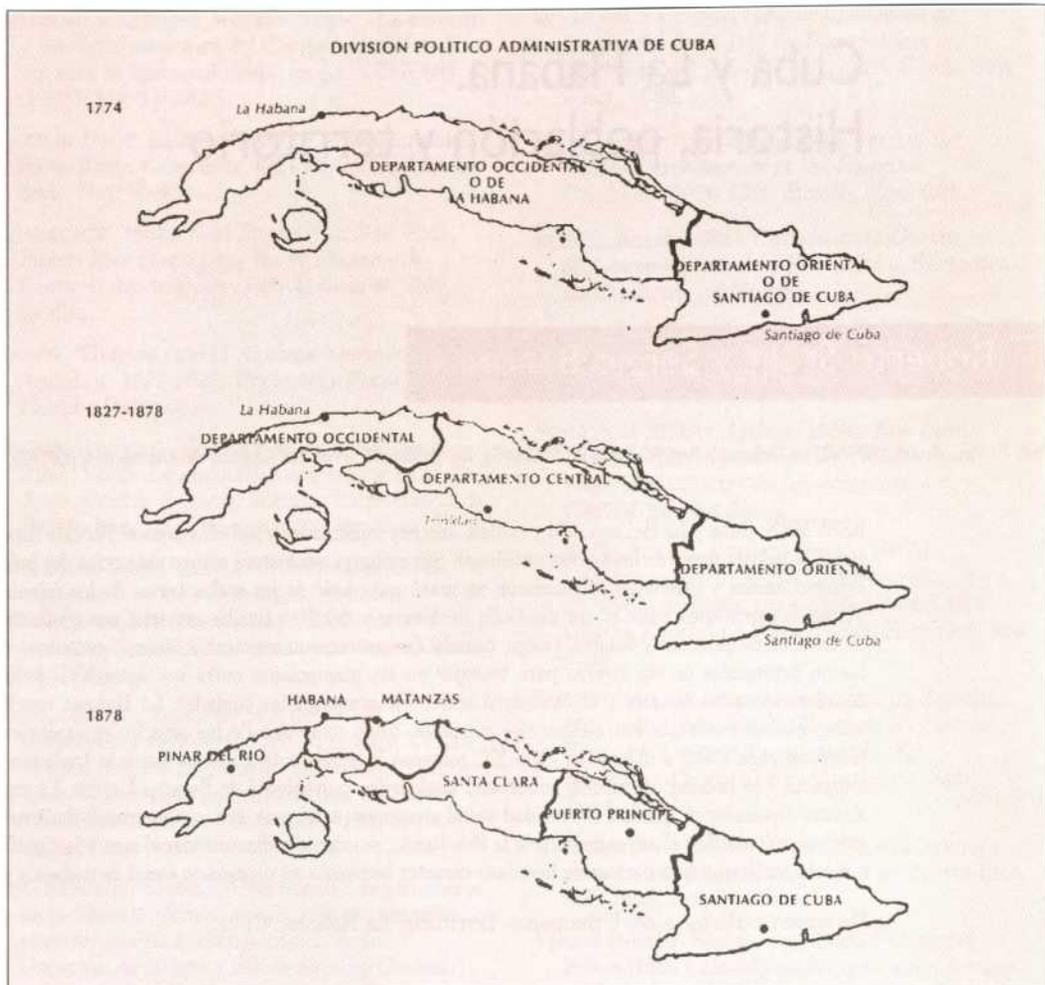


FIGURA 1. División político-administrativa de Cuba en el siglo XIX.

Tomado de ALFONSO BALLOL *et al.*, 1987.

Asunción de Baracoa (la villa primada), Santa María del Puerto Príncipe, Santiago de Cuba, San Salvador de Bayamo, Sancti Spiritus y la Santísima Trinidad fueron localizadas a menudo, al segundo o tercer intento, en la cercanía de posibles yacimientos auríferos y de poblaciones autóctonas relativamente abundantes. Recién en un lapso de aproximadamente dos siglos, desde fines del XVIII al XX, no sólo se constituyó la identidad política de la nación cubana, sino que se generó su estructura étnica y se formó su realidad cultural en un proceso dinámico y convulso, que poco sedimentaba los aportes de cada fase histórica (PINO SANTOS, 1983).

Esto podría explicar el carácter siempre inacabado de las transformaciones ocurridas. Era un empezar siempre de nuevo, de cero; síntoma evidente en las estructuras territoriales que por su propia naturaleza (enormes volúmenes de inversión necesarios para todo cambio) resultan de lenta transformación y distantes del ritmo de los acontecimientos sociales, políticos y económicos que acontecen en su ámbito. La Habana es un caso particularmente elocuente de esta sintomatología. La función terciaria, en el contexto del sistema colonial español, confiada a la capital, significó además el establecimiento del más férreo monopolio de los tráficos de la Isla con la

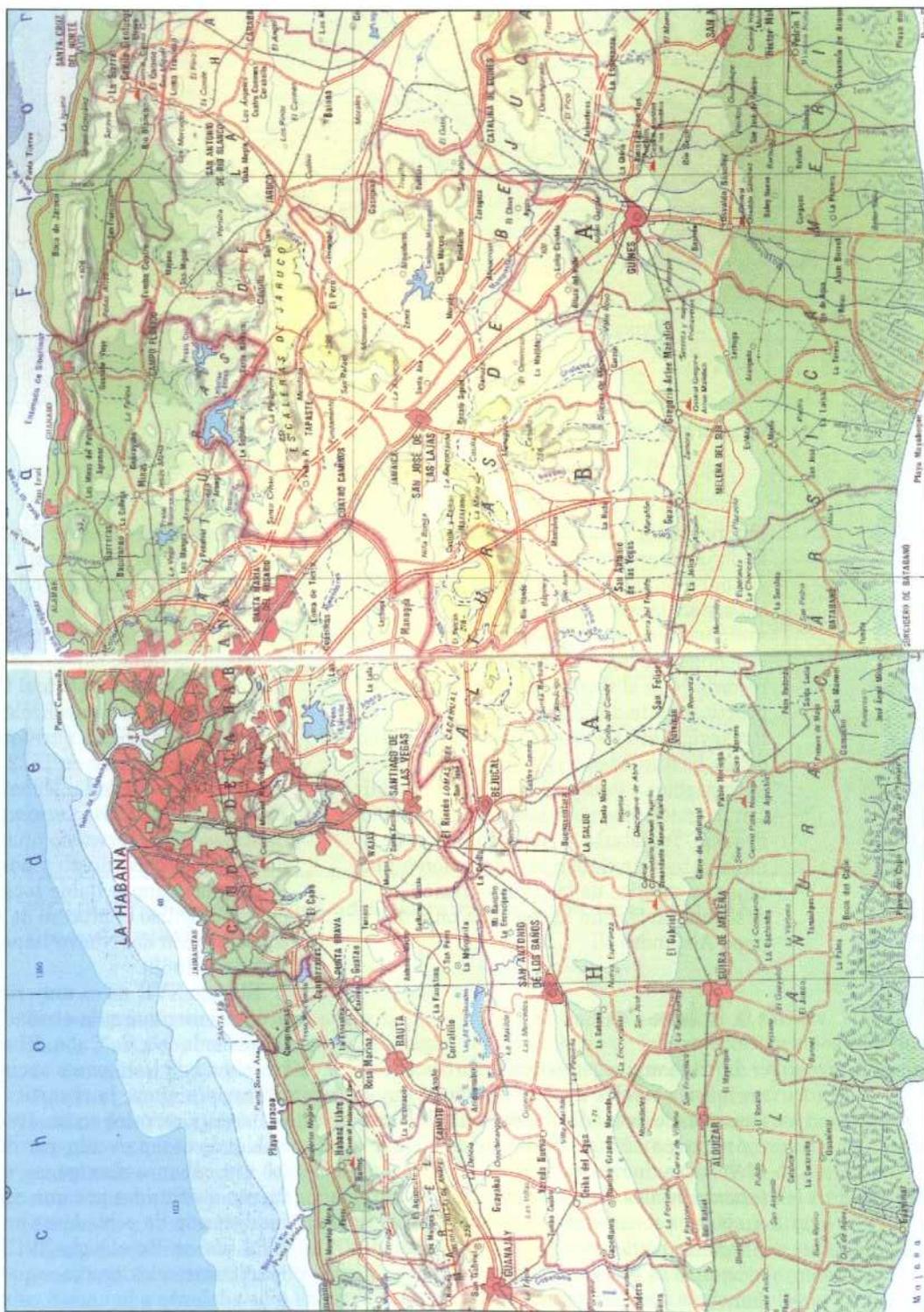


FIGURA 3. Mapa de La Habana y el territorio de la Provincia de La Habana. Se percibe el trazado de las primeras líneas férreas, a Santiago de Las Vegas, Bejucal y Güines
Tomado de Atlas de Cuba, Instituto Cubano de Geodesia y Cartografía, La Habana, 1978.

de la naciente nación y también de su territorio. Las diferencias este-oeste, la macrocefalia habanera, las contradicciones ciudad-campo se exasperan paulatinamente a partir de esos acontecimientos cardinales que rompen el letargo de la isla durante más de dos siglos. Sólo a principios del siglo XVIII se recupera en la Isla una población similar, en términos cuantitativos, a la que la habitaba al momento de la conquista. Constituye una sustitución radical: se trata ahora de una población totalmente distinta en cuanto a su composición étnica y cultural. Es como si la Isla se hubiese poblado empezando de la nada (FERNÁNDEZ, 1993).

Tanto en el caso del tabaco, como en el del azúcar, desde el punto de vista geográfico, la región privilegiada es el occidente del país, debido a la superioridad de sus factores de localización para las dos actividades. Las vegas de tabaco se ubican en diversas regiones aprovechando terrenos aluviales a la vera de los ríos, estableciéndose las primeras y las más ricas en la jurisdicción de La Habana, en Alquizar, Santiago de las Vegas, y en la Comunidad de regantes del Mayabeque de Güines. La proximidad de La Habana les asegura la facilidad de los suministros y la comercialización y exportación del producto.

En 1740 se crea el Estanco del Tabaco y la Real Compañía de Comercio de La Habana que, estableciendo el monopolio sobre el comercio del tabaco, crea un sinnúmero de conflictos entre los vegueros y las autoridades españolas que llegan a ejecutar a varios campesinos que protestaban violentamente por los precios y las condiciones impuestas al comercio de su producción. Pero la Compañía, que dependía en grado sumo de la producción tabacalera, también fué, hasta que pudo, un valladar a la geofagia de los hacendados habaneros, que en el último tercio del siglo impusieron la lógica del azúcar contra todos los demás cultivos, apoyándose en el alza de los precios en los mercados europeos y posteriormente en la desaparición del mercado del mayor productor mundial de azúcar que era la isla de Haití, colonia francesa.

1.3. Azúcar y esclavos en el siglo XVIII

La expansión azucarera comenzó después de la toma de La Habana por los ingleses (1762), uno de los episodios finales de la

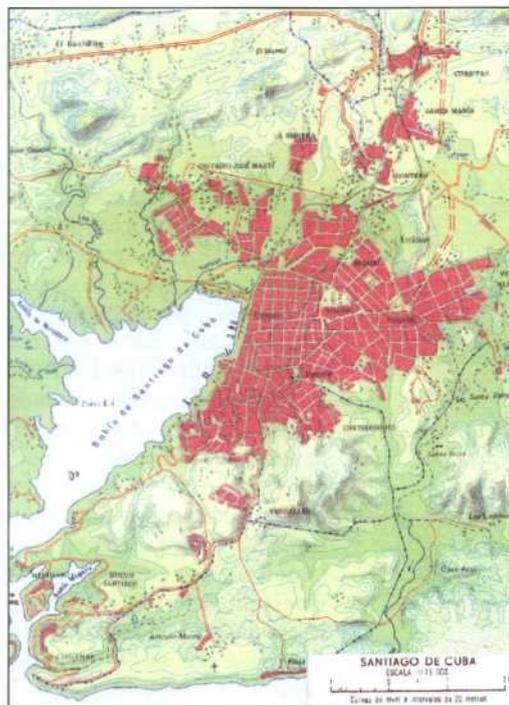


FIGURA 4. Mapa de la ciudad de Santiago de Cuba.

Tomado de Atlas de Cuba, Instituto Cubano de Geodesia y Cartografía, La Habana, 1978.

enésima guerra entre España e Inglaterra que finalizó con el canje de la Isla por las ciénagas de la Florida, bajo la presión de los plantadores de las Antillas que no veían de buen ojo la posible y segura competencia que Cuba podría establecer en los precios y en el suministro de azúcar al mercado inglés. Pero Albión obtuvo algo mejor que la Florida en el Tratado de París: la liberalización del comercio con las Trece Colonias, que ya se realizaba en forma de contrabando y que ahora se organizaría legalmente, aprovechando al máximo la capacidad de los barcos en las dos direcciones. Desde el Norte empezaron a llegar inmediatamente los factores más carentes en el panorama isleño: los portadores de fuerza de trabajo, en este caso los esclavos. Las razones por las cuales la expansión azucarera se inició en los alrededores de La Habana son múltiples y varias y tienen que ver con la función anterior de la ciudad como puerto de conformación de la Flota, aunque esta

actividad hubiese sido suprimida ya varios años antes. Una mano de obra especializada laboraba en los enormes astilleros (el Arsenal), que produjeron los mayores galeones de la Armada española. También la calidad de las tierras, asociada más bien a las condiciones naturales, tiene un nexo con la evolución histórica de la región occidental: las mejores áreas ya habían sido desbrozadas por el desarrollo de la agricultura comercial demandada por la población, fija y flotante, de la ciudad y por la penetración de las vegas de tabaco (LE RIVEREND, 1974).

Campos fértiles, fuerza de trabajo calificada, recursos financieros abundantes y la cercanía del puerto propician en los alrededores de La Habana el inicio de la marcha del azúcar hacia el oriente. Esta región será la receptora de todos los beneficios generados por su producción. Hacia el occidente el interés de los hacendados habaneros no va más allá de Artemisa que es el límite de las «tierras rojas». En los territorios de Vuelta Abajo, distantes de la influencia habanera, los agricultores expulsados por la plantación azucarera, encuentran primero refugio y luego acometen la explotación de las mejores vegas para el tabaco. Esto motiva que los habanos, producto de carácter exclusivo, resulten capaces de identificar a un pueblo y que la cultura campesina de sus cultivadores se haya convertido en una de los componentes fundamentales de la idiosincracia cubana.

La ocupación del territorio occidental procede inexorable; los ingenios que todavía son de una escala reducida (la mayoría menores de 100 hectáreas) se ubican preferentemente hacia las costas, en los pliegues de la topografía, para aprovechar los numerosos puntos de embarque en aras de reducir los costos de transporte de las cajas y de los bocoyes de azúcar. Así se van poblando las franjas costeras a este y oeste de La Habana y sólo esporádicamente se arriesgan los hacendados a penetrar hacia el sur. En el resto del país los ingenios son aún más pequeños y menos numerosos y se localizan o bien alrededor de ciudades importantes, bien comunicadas con el mar (Santiago de Cuba, Camaguey, Guantánamo, Bayamo) o bien en las costas, como en la bahía de Jagua (Cienfuegos), en Sagua La Grande, en Trinidad. El número de ingenios

alcanza casi al medio centenar y la producción llega hacia final de siglo a algo más de 10.000 toneladas, duplicando la de 1762 (MORENO FRAGINALS; 1964: 30). En 1778 el primer Censo de población de la Isla, auspiciado por el Gobernador marqués de La Torre, arroja una población de 171.670 habitantes de los cuales el 44% eran negros y de ellos casi el 60% esclavos, aproximadamente unos 44000.

Pocos años antes (1776) las Trece Colonias logran su independencia de Inglaterra, que inmediatamente trató de aislarlas de las demás posesiones del Caribe. Los intercambios comerciales con Cuba, que ya se habían legalizado con la paz de París, se convirtieron en flujos cada vez más importantes y numerosos y estimularon la producción cubana de azúcar y mieles, mientras proporcionaban maquinaria y otros insumos, entre ellos partidas importantes de esclavos, para el mercado de la Isla. Pero otros acontecimientos, decisivos, desencadenan la producción azucarera y la sitúan definitivamente y por casi dos siglos en el sitial de honor de la economía cubana.

En 1793 desaparece de la escena mundial la producción nacional mayor del mundo en ese momento, la de la isla francesa de Haití, a causa de los sucesos que, inspirados en la Revolución Francesa de 1789, asolan a esa isla y conducirán a la primera acta de liberación del continente. La oligarquía habanera, que dispone ya de las mejores condiciones y de los mayores potenciales para seguir ampliando aceleradamente la producción de azúcar, se lanza entusiasta a cubrir este vacío, creando nuevos ingenios, mejorando la tecnología de otros, introduciendo los adelantos técnicos y científicos que llegan de Europa y Estados Unidos, en primer lugar la máquina de vapor, e incrementando sin límites la trata negrera, a pesar de que ya en las primeras décadas del siglo (1817) tenga España que llegar a un acuerdo con Inglaterra para su supresión.

1.4. La integración territorial

Las llanuras al sur de La Habana, el triángulo Matanzas-Cárdenas-Colón, el eje Cienfuegos-Santa Clara-Sagua La Grande, los alrededores de Sancti Spiritus y el valle

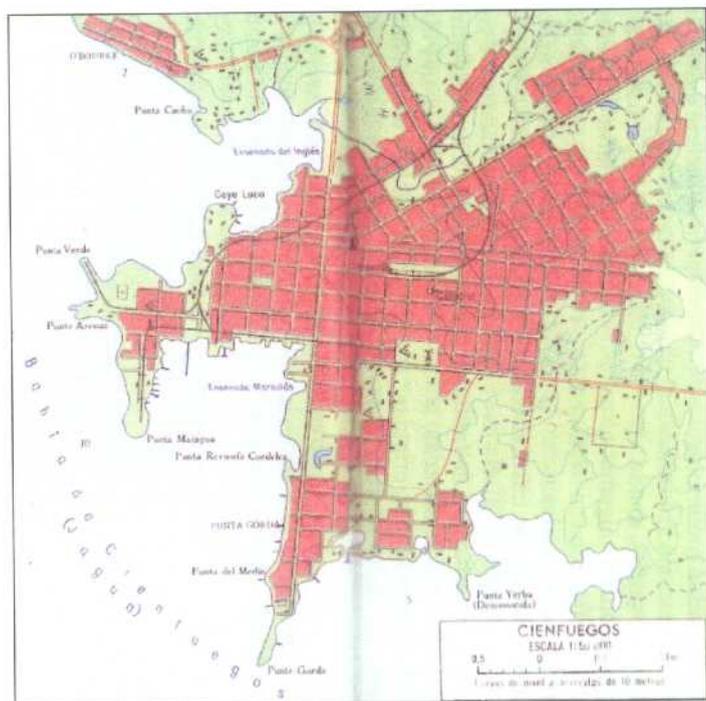
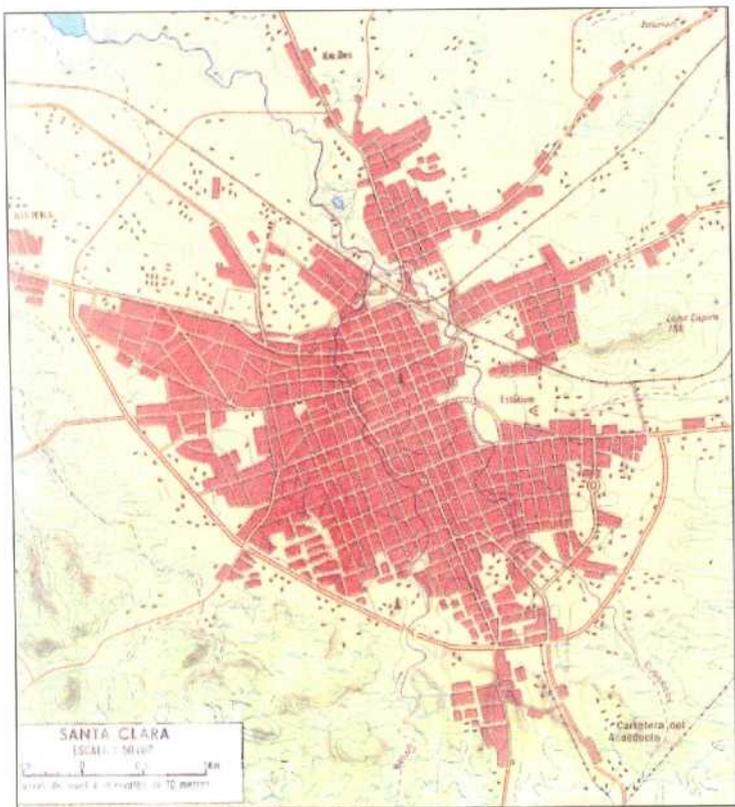


FIGURA 5. Mapas de las ciudades de Santa Clara , Cienfuegos y Trinidad.

Tomado de Atlas de Cuba, Instituto Cubano de Geodesia y Cartografía, La Habana, 1978.

de los ingenios de Trinidad conforman alrededor de 1860 el gran macizo cañero, surcado de líneas ferroviarias, donde empieza ya la transición del «ingenio» al «central» y que será defendido con los dientes por el poder colonial y por la misma oligarquía occidental durante la infructuosa Guerra de los 10 años (1868-1878). No es casual que ese territorio estuviera delimitado a oeste y este por dos líneas fortificadas, la Mariel-Majana y la Júcaro-Morón, erigidas por el gobierno colonial en los mismos años en que se demolían las murallas de La Habana: el potencial enemigo no venía ya del mar sino de las regiones de la Isla donde la expansión azucarera y el correspondiente esclavismo no habían todavía llegado.

En el período entre 1792 y 1827 («Cuadro estadístico» de Vives) la población pasó de 133.559 a 311.051 blancos, de 54.192 a 106.494 negros libres y de 84.590 a 286.942 negros esclavos (PORTUONDO: 1965): se abre una etapa en que la población blanca es aventajada por la de color, reproduciendo en los hacendados criollos y en los peninsulares el terror de la revuelta de Haití. A pesar de los tratados de eliminación de la trata, ésta continúa de forma clandestina y aún más cruel y se calcula que casi 430.000 esclavos entraron en Cuba entre 1827 y 1862 (PEREZ DE LA RIVA, 1975).

Al impulso de ese crecimiento azucarero se fundan, casi contemporáneamente, dos ciudades: una en la costa sur, Cienfuegos, y otra en la costa norte, Cárdenas. Matanzas se convierte en la segunda ciudad del país y en la Atenas de Cuba. Se fortalecen y crecen rozagantes los pueblos de la jurisdicción habanera. Trinidad se adorna de las joyas arquitectónicas que la han hecho famosa, los asentamientos se interconectan, los cafetales, después de una fugaz aparición a raíz de la Revolución de Haití, desaparecen de las zonas cañeras y encuentran refugio en las montañas. La mitad occidental del país es la que cuenta, en la otra vegetan algunas grandes ciudades: Santiago, Bayamo, Camaguey, mal conectadas entre sí y con el occidente del país: el ferrocarril Santa Clara-Santiago será construido durante la ocupación norte-americana (1889-1902) y la Carretera Central en 1930. La población se concentra en esas ciudades o vive aislada en los inmensos potrereros que ocupan el territorio o en los terrenos aluviales donde

prospera el tabaco: entre Pinar del Río y la región centro-oriental se trata de casi dos tercios de la superficie total de la isla.

Según los datos del Censo de 1861, reportados a las seis provincias creadas en 1878, en los territorios azucareros (La Habana, Matanzas y Villa Clara) habita el 64,5% de la población del país, en los que se conocen como Tierra Adentro (Oriente y Camagüey) el 25% y en Pinar del Río el 10,5% restante. Pero los datos más significativos son los relacionados con la población esclava que se concentra en los departamentos azucareros y en las jurisdicciones fuertemente urbanas; en las 5 jurisdicciones occidentales del departamento oriental, donde empezó la gran revuelta radical e independista contra el colonialismo español (Manzanillo, Bayamo, Jiguaní, Holguín y Las Tunas) los esclavos representan el 7% de la población contra el 39% en las otras tres jurisdicciones orientales de Santiago, Guantánamo y Baracoa y alrededor del 50% en la jurisdicciones de Matanzas, Cárdenas, Colón, Güines, Guanajay, las clásicas azucareras. De ahí se desprende el carácter económico, social, racial y regional de la Guerra de los 10 años y esta se sitúa en el marco de las fuertes diferencias territoriales que ya se habían estructurado en el país (GUERRA, 1972).

En la segunda mitad del siglo XIX las transformaciones socio-económicas se realizan en los mismos ámbito territoriales. Se trata fundamentalmente de las modificaciones profundas que se introducen en toda la estructura de la producción azucarera: las innovaciones tecnológicas, incluyendo el uso del ferrocarril para el

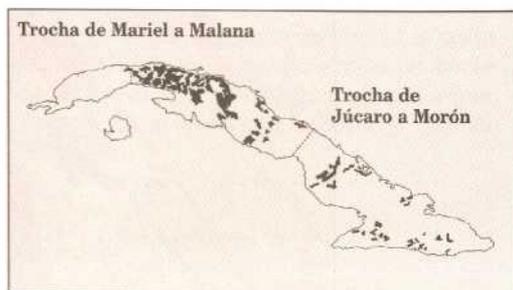


FIGURA 6. Mapa de las áreas de cultivo de la caña de azúcar a mediados del siglo XIX.

transporte de caña de azúcar, aumentan paulatinamente la capacidad de molienda del ingenio y la extensión de las áreas cañeras que lo abastecen; los esclavos se hacen cada vez más caros, debido a la supresión de la trata (formalmente desde 1820) que obliga a operaciones de contrabando hasta 1880, en que se suprime definitivamente el sistema esclavista y los negros son sustituidos por trabajadores asalariados (a menudo tratados como esclavos: chinos, yucatecos y jamaicanos); los capitales para mantener la unidad tradicional de los factores de la producción, tierra, ingenio y dotación de esclavos, empiezan a adquirir dimensiones insostenibles en las condiciones de la economía colonial de la época y se va progresivamente separando la fabricación de azúcar del cultivo de la caña, dando lugar a lo se irá conociendo como el «colono», el productor independiente de caña, que la contratará con el «central» (GUERRA, 1970).

El proceso de concentración se realiza en el mismo territorio donde se ha producido la expansión azucarera en la primera mitad del siglo y significa la reducción de las unidades de producción de unos 1500 ingenios a poco más de 200 centrales. Sólo con la llegada de la independencia se poblarán de centrales las regiones al este de Sancti Spiritus; pero será con otra lógica, con unidades grandes, a veces enormes, que conllevarán 20-30.000 hectáreas de tierras asociadas al central, con sistemas ferroviarios sofisticados, vinculaciones estrechas a los puertos de embarque, tecnologías avanzadas y, naturalmente, grandes disponibilidades de fuerza de trabajo, así como de enormes capitales que, en una nación empobrecida por las guerras de independencia, serán en gran medida extranjeros, particularmente, norteamericanos. Al estallar la gran crisis financiera de 1929, que cierra definitivamente la expansión azucarera, los 30 centrales centro-orientales producían más azúcar que todos los 130 de las regiones tradicionales.

1.5. Gobiernos, censos y ciudades

En correspondencia con la evolución económica y demográfica de la Isla y de los acontecimientos en la escena del Imperio Español, fueron cambiando, desde los días

iniciales de la Conquista hasta la Independencia, las formas de gobierno y la división territorial de Cuba. Desde el principio, se hizo evidente la contradicción entre los intereses de la Corona, a la cual formalmente estaban vinculados todos los bienes que existiesen en las tierras descubiertas, y los intereses locales, de los vecinos que paulatinamente fueron arraigándose a la tierra y que convertidos en criollos, crearon ese sentido de pertenencia que los opuso cada vez más a los peninsulares, vistos como un cuerpo de ocupación y al cual se enfrentaron cruentamente en las guerras de independencia y aún antes, en las sublevaciones como la de los vegueros de 1717, 1720 y 1723.

Ya a principio del siglo XVI, con el ascenso al trono de Carlos I —Carlos V de Alemania— el gobierno de la Isla pasa a ser competencia de la Audiencia de La Española (Santo Domingo) mientras el soberano se reserva el derecho de nombrar directamente a los Gobernadores, siendo el primero Hernando de Soto en 1536, habiendo Diego Velázquez cubierto de facto el cargo de «Gobernador de la Isla Fernandina» según disposición del rey, desde 1513 (PORTUONDO, 1965). La Isla es considerada una sola unidad hasta que, con el traslado oficial de la Capital a La Habana, en 1607, queda dividida en dos Departamentos, con cabeceras respectivamente en La Habana y en Santiago de Cuba. La línea divisoria estaba a la altura de la laguna de Turiguanó (hoy provincia de Ciego de Ávila). Como gobierno local quedan establecidos, a la usanza de la Península, los cabildos o consejos municipales, con alcaldes y regidores elegidos por los vecinos y con las mismas potestades que tenían en la Madre Patria.

Tercer poder en la colonización de la isla, la Iglesia se establece en 1518 en Baracoa, declarando su parroquia como Catedral de la Isla, después de un período en que Cuba había dependido en lo eclesiástico de la Española. Son estos tres poderes los que, primeros, entran en conflicto por la repartición de los indios en las famosas «encomiendas», que debían teóricamente cumplir con la obligación que los Reyes Católicos habían asumido con la Bula de Alejandro VI, de apoyar la evangelización de

las tierras descubiertas. Al mismo tiempo, comienza también en la Isla la constitución de la propiedad territorial con la promulgación de «mercedes» que atañen tanto a la conformación de las villas como a la constitución de haciendas, hatos y corrales. Ambas instituciones tienen una vida corta y más bien formal: la primera por la literal desaparición de los indios diezmos a pesar de la prédica de fray Bartolomé de Las Casas, la otra por la imposibilidad de utilizar la tierra como factor productivo por la inexistencia de fuerza de trabajo suficiente. Sólo a partir del siglo XVIII podrán paulatinamente ser puestas en explotación con el desarrollo de la producción tabacalera y azucarera.

Corresponde por lo tanto a este siglo y a los subsiguientes la conformación de la división política y administrativa del país. El Censo del marqués de la Torre de 1774, reporta 3 Departamentos con 18 jurisdicciones mientras su *Compendio* de 1854 describe seis diferentes divisiones de la Isla —«afortunadamente» dice—, en proceso de compatibilización (DE LA TORRE, 1863); por último, el Cuadro Estadístico de 1827 contempla 22 jurisdicciones. Ya en ese momento, la división y diferenciación entre Occidente y Oriente (que se identifica con el término genérico de Cuba) está bien establecida: en el Gobierno de La Habana están incuidas las tenencias de Pinar del Río, San Cristóbal, Bahía Honda, Mariel, San Antonio, Santiago de las Vegas, Bejucal, Guanabacoa, Santa María del Rosario, Güines, Jaruco, Cárdenas, Sagua la Grande, Cienfuegos, Santa Clara, Trinidad, San Juan de los Remedios, Sancti Spiritus. Matanzas constituye otro Gobierno sin tenencias y el Gobierno de Cuba incluye las tenencias de Puerto Príncipe, Nuevitas, Tunas, Manzanillo, Bayamo, Holguín, Guantánamo y Baracoa. En 1863 el *Diccionario* de De La Pezuela, que se nutre de los datos del censo de 1861, incluye Matanzas, Puerto Príncipe y Nuevitas en Occidente (23 jurisdicciones) y Oriente con 8 jurisdicciones. En 1878, por real decreto, la Isla fué dividida en seis provincias y se pusieron en vigor las leyes orgánicas municipal y provincial que existían en España, determinándose las funciones y atribuciones del Gobernador General.

En 1899 el gobierno provisional norteamericano realiza el mejor Censo que se

hubiese llevado a cabo hasta el momento en la Isla, utilizando las técnicas ya desarrolladas en EE.UU. En ese momento hay 132 términos municipales en las seis provincias: 88 corresponden a La Habana, Matanzas y Las Villas; 20 a Pinar del Río, 5 a Puerto Príncipe y 19 a Oriente: son evidentes también en esta división las diferencias Oeste-Este que la guerra de Independencia ha exasperado. Los resultados del Censo evidencian los estragos ocasionados al país. El saldo de víctimas de la guerra fue de unos 300.000 habitantes, suficientes para que la tasa de crecimiento entre el censo de 1887 y el de 1899 resulte negativa, en términos netos. En las tres provincias azucareras (La Habana, Matanzas y Las Villas) residen 983.810 habitantes del millón y medio que puebla la isla (62,5 %) y se encuentran 69 de los 96 pueblos, villas y ciudades del país. Los otros se encuentran en Pinar de Río, Camaguey y Oriente. La población total de estas tres provincias es de 589.035 habitantes (37,5 %).

Al terminar las hostilidades, el panorama, desde el punto de vista territorial, no podía ofrecer perspectivas peores para subsanar o atenuar las desproporciones que se habían acumulado durante la colonia; por el contrario, el capitalismo dependiente que se adueñó del país desencadenó un proceso de concentración de actividades, de capitales y de fuerza de trabajo calificada que privilegió aún más la Capital y condujo a extremos exasperantes la contradicción entre La Habana y su país y que solamente con la Revolución empezó a ser reducida. (BARONI, 1994) En efecto, la ocupación norteamericana se ejerció sobre un país en que la parte oriental había quedado completamente devastada así como buena parte de las áreas rurales y, en particular, las plantaciones cañeras, sujetas a la política de la «tea incendiaria»; por otra parte, el país se ofrecía como lugar privilegiado para las novedosas tecnologías que se estaban introduciendo en el mercado norteamericano e, inclusive en muchos casos, sirvió como terreno de ensayo antes de su divulgación. En ese sentido, La Habana poseía obviamente las condiciones mejores y por ello se fué ampliando de manera abismal la distancia social, económica, cultural, política entre la Capital y el resto del país.

2. PENINSULARES Y CRIOLLOS EN «LA PERLA DE LAS ANTILLAS»

2.1. Factoría, puerto y almacén

El corazón de La Habana que aún late en nuestros días, comenzó a palpitar en el siglo XVIII. Si comparamos los planos de Juan de Sísacara (1691) (WEISS, 1996) y el de Luis Huet (1776) (DUVERGER, 1993), percibimos una significativa diferencia entre ambos. En el primero, la trama homogénea de modestas viviendas de techos rojos se compacta dentro de las murallas, destacándose sólidas iglesias y dilatados conventos sobre las construcciones civiles y

militares. En el segundo, a pesar del hermético paño defensivo (1740), la ciudad integra el *hinterland* próximo: las amenazadoras fortificaciones barrocas de los castillos de La Cabaña (1763), Atarés (1763) y El Príncipe (1767) delimitan el territorio circundante (SEGRE, 1990: 23). A pocos metros de las escasas puertas y de los flamantes baluartes y contrafuertes, la incipiente Alameda de Extramuros flanqueada por hileras de retoños, permite a los habitantes un protegido paseo en contacto con la naturaleza. A su vez, después de dos siglos de olvido, surge el embrión del centro monumental en el inhóspito vacío originario.

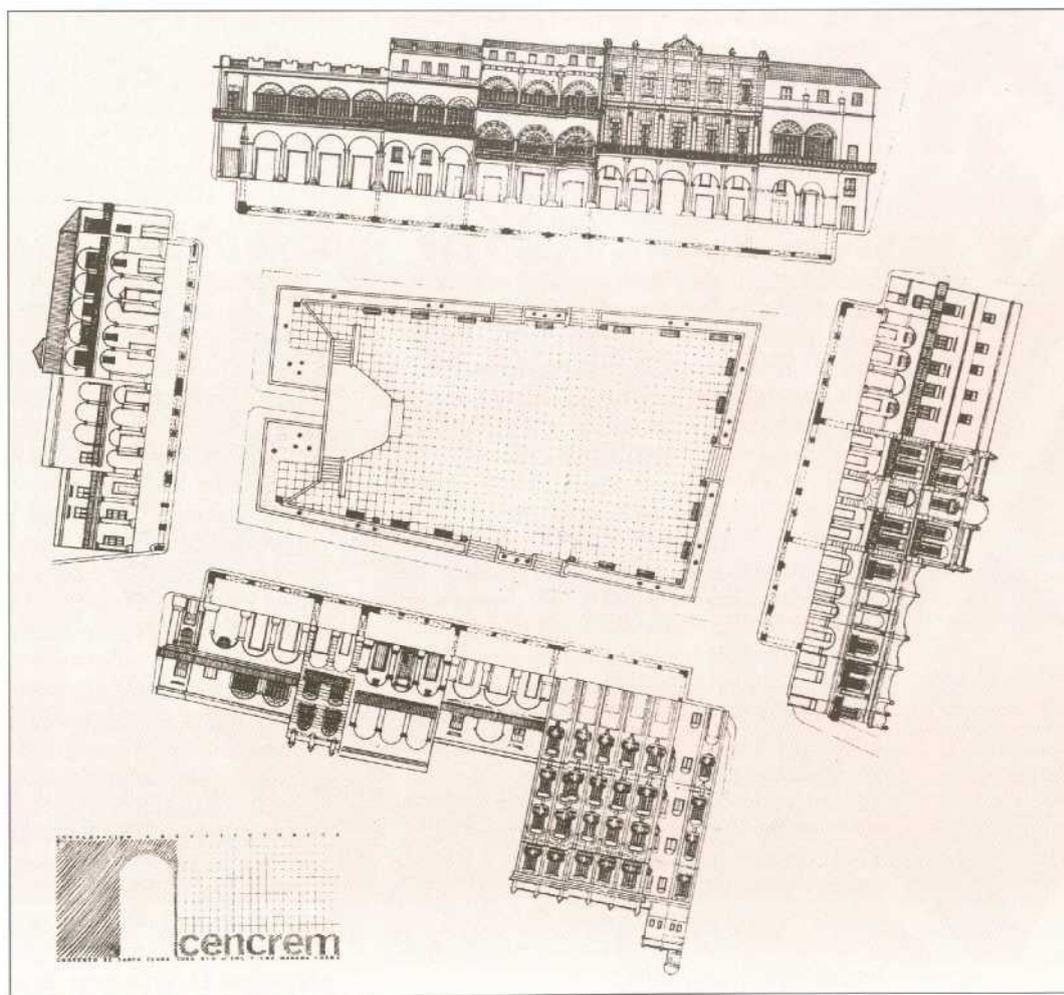


FIGURA 7. Levantamiento de la Plaza Vieja y de los edificios que la rodean.

CENCREM, La Habana, 1990.

Mientras La Habana fue «almacén» de la Flota y puerto de paso (SEGRE, 1974), poco interés tuvo España en la construcción de símbolos estatales en una isla carente de metales preciosos y sin una población indígena utilizable en la formación de una economía local (LE RIVEREND, 1965). Era ciudad almacén y «posada» para los marineros alojados a la espera del regreso a Cádiz (ÁLVAREZ-TABÍO, 1995). La corona sólo estaba interesada en defender el puerto —ubicado dentro de la espaciosa bahía—, de la amenaza de corsarios y piratas, garantizar el aprovisionamiento de los navíos y apoyar las órdenes religiosas dedicadas a las tareas educativas, hospitalarias y de administración comunitaria de las escasas familias residentes. De allí que resultase una de las pocas ciudades del hemisferio sin una Plaza Mayor con la representación del poder civil, económico y militar. La presencia de una fortaleza en el espacio fundacional dispersó las actividades sociales consolidándose una estructura policéntrica (SEGRE, COYULA, SCARPACI, 1997). El cambio radical acontece una vez desaparecido el temor de la pérdida de la isla a manos de los ingleses en 1762. Iniciado el proceso de desarrollo económico interno con las plantaciones de tabaco, café y el incipiente azúcar, ricos terratenientes y comerciantes españoles y hacendados criollos, erigieron desde principios de siglo lujosas mansiones con generosos portales frente a las principales plazas de la ciudad: plaza Vieja, plaza de la Catedral, plaza de San Francisco, plaza del Cristo (MARTÍN ZQUEIRA y RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, 1993). Carlos III, quien introduce el Despotismo Ilustrado durante su reinado (1759-1788), integra la capital isleña en los ambiciosos planes constructivos de las colonias, consciente de su importancia en el contexto de las posesiones americanas. Intenta así reafirmar la perdida autoridad de la monarquía (SAMBRICIO, 1979: 24) y acabar con el «nomadismo» administrativo que imperaba hasta entonces (DUVERGER, 1988: 2). No es casual que en 1761 (un año antes de la presencia de Albión en la ciudad), José Martín Félix de Arrarte la denominara «Llave del Nuevo Mundo, Antemural de las Indias Occidentales» (ROIG DE LEUCHSENTRING, 1961).

En el rescate del ausente simbolismo de la centralidad inciden también dos hechos «naturales»: la explosión del navío

«Invencible» (1741) en el puerto, hiere mortalmente a la Parroquial Mayor (ANGULO INIGUEZ, 1956: 95), y el ciclón de Santa Teresa (1768) arrasa las edificaciones a lo largo de la costa de la bahía. La Plaza de Armas, vacía de construcciones civiles al contener el castillo de La Fuerza (SEGRE, 1995: 17), demolida la precaria Parroquial, e instalada la Catedral en la vecina iglesia de los jesuitas (expulsados en 1767), retoma su inicial vocación de principal espacio público de la ciudad. El Capitán General Felipe Fondesviela y Ondeano, Marqués de la Torre (1771-1776), lleva a cabo las primeras intervenciones urbanísticas gubernamentales tanto en el centro como en extramuros. Erigidos en ella los principales edificios públicos de La Habana —la Casa de Correos que alberga la Renta de Correos Marítima por el Ing. Silvestre Abarca (1770) y el palacio de Casas Capitulares, Cárcel y Habitación del Gobernador del Ing. Fernández de Trevejos (1773) (ROIG DE LEUCHSENTRING, 1961; SÁNCHEZ AGUSTÍ, 1984; VENEGAS, 1990)—, establecen las pautas de diseño de la plaza con portales, asumido el modelo de la Plaza Mayor de Madrid y la Plaza Real de Barcelona. Fuera de las murallas, el Campo de Marte —área asignada a las maniobras militares—, y la Alameda, embrión de la futura «rambla» urbana, configuran el punto de partida de la indispensable expansión territorial.

Entre 1750 y 1800, aquella ciudad de apretadas calles, viviendas introvertidas de una sola planta y precarias plazas —con una población que varía de 50 mil a 80 mil habitantes (ROIG DE LEUCHSENTRING, 1963; PÉREZ DE LA RIVA, 1965: 100)—, adquiere su personalidad «hispano-antillana». La influencia peninsular aparece en el rigor constructivo de los ingenieros militares y el empleo de los elementos canónicos de los códigos clásicos, asumidos de los palacios realizados por Luigi Vanvitelli y Francisco Sabatini (KUBLER & MARTÍN SORIA, 1959: 43) —el hijo del italiano Vanvitelli, Francisco Vambitelli, proyecta la Casa de Beneficencia (1792) (SÁNCHEZ AGUSTÍ, 1984)—; en la persistente influencia andaluza y en el valor otorgado a los espacios públicos, plazas y alamedas. La presencia de artesanos especializados y una profusa mano de obra esclava dedicada a la construcción de las fortificaciones, repercute positivamente en

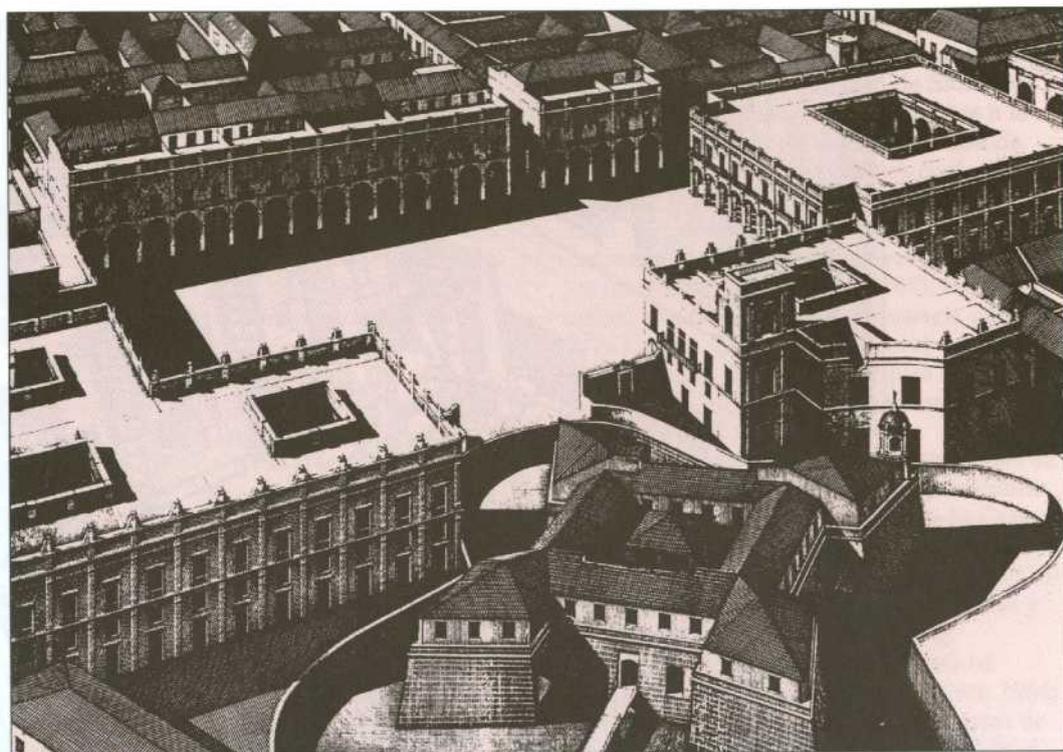


FIGURA 9. Vista axonométrica del proyecto del Marqués de la Torre para la Plaza de Armas de La Habana, 1773.

Dibujo de Francisco Bedoya, La Habana, 1990.

las edificaciones civiles de la época. La incipiente cubanía se manifiesta en las nuevas tipologías funcionales —el cambio de tamaño y proporción de las viviendas señoriales al contener el depósito de mercancías en la planta baja, convertida en «casa-almacén»—, y en las ligeras y ondulantes decoraciones que José LEZAMA LIMA (1970: 363) asociaba al paisaje marino, tímida insinuación de barroquismo local. Los filtros cromáticos, tramas y pantallas interiores para atenuar la tórrida luminosidad solar y las profundas sombras de las galerías en los patios verticales densos de naturaleza tropical, están presentes en residencias y palacios, descritos por Alejo Carpentier en *El Siglo de las Luces* (1962).

2.2. La Habana, siglo XIX: ejes, monumentos, azúcar y tabaco

El siglo XIX, cargado de violentos conflictos políticos y sociales —que culminan

en la definitiva guerra del 95 entre peninsulares y cubanos—, de complejas contradicciones económicas y de disímiles influencias culturales, constituye un período de esplendor en La Habana. La ciudad vive, a pesar de antagonismos y tensiones, los prolegómenos de la modernidad. Es un hecho reciente el poner en duda la significación de la leve decoración barroca del siglo XVIII (ALONSO, 1970; ACOSTA, 1985), postulado por estudiosos y defensores de su importancia —José M. Bens Arrarte, Luis Bay Sevilla, Evelio Govantes, Joaquín E. Weiss, Martha de Castro, Alejo Carpentier, José Lezama Lima—, como primer signo de cubanía. Sin embargo, todavía no fue demostrado con suficiente énfasis que el vínculo creativo entre las influencias externas y la elaboración interna de la identidad en la cultura, arquitectura y urbanismo de Cuba se produce en este período. Definamos algunas de sus motivaciones.

Surgen entonces las estructuras productivas básicas de la economía cubana, prolongadas

hasta la actualidad en el «contrapunteo» entre el tabaco y el azúcar (ORTIZ, 1963). Ambos establecen una doble contradicción: el primero es esencialmente urbano, controlado por el sistema financiero y comercial hispánico; el segundo es rural, relacionado con el empuje expansivo de los hacendados criollos. La ciudad, densa de aromas de tabacos y mieles, se consolida en la antítesis surgida de estas dos fuerzas dinámicas y transformadoras. A pesar de la entrada de casi un millón de esclavos negros entre los siglos XVIII y XIX (RALLO, SEGRE, 1978), la máquina de vapor introducida en Cuba en 1796 (MORENO FRAGINALS, 1964; LE RIVEREND, 1992), es el principal factor tecnológico en la aceleración de la producción y de los cambios demográficos. Asimilada desprejuiciadamente es aplicada en el primer ferrocarril «español» (1837) que conectó La Habana con los campos azucareros de la provincia hasta la región de Matanzas (ALFONSO BALLOL, 1987; ZANETTI, 1987, ÁLVAREZ, 1987).

Las tensiones entre españoles y criollos tienen su epicentro en la ciudad, pese a que

las acciones bélicas de las tres guerras, entre 1868 y 1895, ocurren básicamente en el interior del país (MORENO FRAGINALS, 1995). La formación de una «sacarocracia» local se manifiesta a través de una élite rica, de alto nivel intelectual, embrión de la personalidad política y cultural cubana forjada por lúcidos pensadores: entre ellos, Domingo del Monte, Francisco de Arango y Parreño, Presbítero Félix Varela, José de la Luz y Caballero, Gaspar Cisneros Betancourt y otros (LÓPEZ SEGRERA, 1989). Atraídos por la creciente prosperidad de la isla llegan a Cuba, entre 1760 y 1860, más de cien mil inmigrantes peninsulares en busca de trabajo. Luego, entre 1864 y 1894, a pesar de los conflictos bélicos entran otros 400 mil (MORENO FRAGINALS, 1995). También existe un grupo adinerado que abandona el continente después de la batalla de Ayacucho (1824) —última librada por España en América Latina ante los ejércitos bolivarianos—, y se instala principalmente en La Habana. La previa composición social de andaluces, extremeños y castellanos es complementada

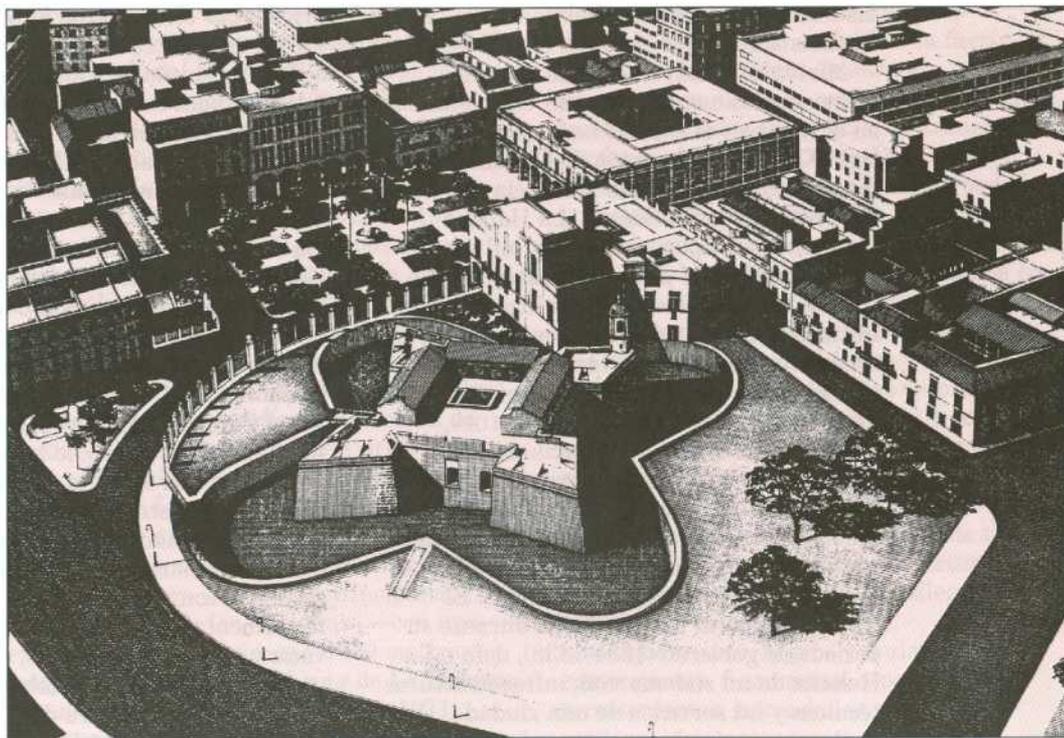


FIGURA 10. Vista axonométrica de la Plaza de Armas en la actualidad, 1990.

Dibujo de Francisco Bedoya.

por gallegos, asturianos, catalanes e isleños (SEGRE, COYULA, SCARPACI, 1997).

El crecimiento demográfico de la ciudad —80 mil habitantes a inicios de siglo; 200 mil en 1861 y un cuarto de millón en 1898 (ROIG DE LEUCHSENSING, 1964; PÉREZ DE LA RIVA, 1965)—, produce la alta compactación de edificaciones dentro de la «lenteja» (SEGRE, 1974) y el fervor constructivo en extramuros. A pesar del corte radical generado por la muralla, las Reales Órdenes de 1819 encuadran el plan de alineación y ensanche de los nuevos barrios llevado a cabo por el ingeniero Antonio María de La Torre (BENS ARRARTE, 1954; LE RIVEREND, 1960). En este espacio se gesta la «modernidad» habanera y su carácter tropical —es la neoclásica «ciudad de las columnas», descrita por Alejo Carpentier (1982)—, en una sucesión de iniciativas públicas y privadas: a) las reformas urbanísticas del Gobernador General Miguel Tacón; b) la demolición de las Murallas y el surgimiento del barrio homónimo; c) la presencia de las fábricas de tabaco en el área central; d) las calzadas, infraestructuras técnicas y nuevas funciones sociales; e) los distantes asentamientos habitacionales de los estratos adinerados en el Cerro y El Vedado.

Mientras la mayoría de las capitales latinoamericanas permanecen casi detenidas en el tiempo y el espacio hasta finales del siglo XIX —con excepción de Ciudad México dinamizada con la fugaz presencia del Emperador Maximiliano—, La Habana concentra múltiples y disímiles influencias sintetizadas en la paradójica categoría de «hispanismo criollo». Ello significa que las iniciativas de los gobiernos peninsulares, represivos y autónomos respecto a la comunidad —las «facultades omnímodas» de los emisarios de la Corona (CHATELOIN, 1989)—, y de los ricos comerciantes y empresarios no entran en contradicción con la dinámica constructiva de los hacendados criollos. A su vez, son asimiladas y aplicadas las innovaciones urbanísticas y tecnológicas provenientes de los Estados Unidos. El Capitán General Miguel Tacón durante su período de gobierno (1834-1838), dota a La Habana de un sistema vial, infraestructuras técnicas y los servicios de una ciudad moderna, inspirado en el ejemplo de Washington, el más avanzado de entonces. El trazado de dos ejes perpendiculares entre sí

confluyendo en el Campo de Marte —la calzada San Luis Gonzaga y el paseo de Tacón o Carlos III; articulados con el paseo de Isabel II y el Prado—, conforman el diseño regular que condicionará el posterior crecimiento urbano.

A pesar de las múltiples edificaciones sociales que acompañaron esta iniciativa —el Teatro Tacón, los mercados, la Pescadería, el matadero, el remozamiento de algunas construcciones anteriores y componentes del mobiliario urbano—, la población local percibía su carácter eminentemente autoritario. Los ejes viales unían la nueva Cárcel, el Campo de Marte, la casa veraniega del gobernador —situada en la Quinta de los Molinos—, y el castillo del Príncipe. O sea, el paseo y esparcimiento de la aristocracia habanera en las alamedas era protegido por los amenazadores signos del poder. La exteriorización de los antagonismos implicaba que dentro de espacios homólogos acontecía una batalla de significados simbólicos. En la Plaza de Armas se enfrentaban el sombrío y monumental palacio de los Capitanes Generales y el ligero Templete neoclásico erigido por el Obispo de Espada y Landa (1828) en hipotético homenaje a Fernando VII, cuyo diseño está claramente referido a las libertades comunales de Guernica (SEGRE, 1995). En la alameda de Extramuros y el paseo de Isabel II, Tacon colocó la fuente de Los Leones, reafirmación del poder español en la isla, mientras el Intendente de Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, relacionado con los hacendados criollos, instaló la fuente de la India o de la Noble Habana (1837), clara alusión a las raíces culturales de la ciudad (PEREIRA, 1994; MORENO FRAGINALS, 1995). En el Campo de Marte surgió el palacio neoclásico más lujoso de la capital: Domingo Aldama, quien apoyará el movimiento libertario, construyó su residencia en 1844, obra del ingeniero Manuel Carrerá. Por último, los estratos adinerados se negaron a secundar con sus mansiones las aspiraciones monumentalistas de Tacón. El paseo quedó vacío hasta finales de siglo, abandonado el sueño de un *boulevard* habanero. La iniciativa urbanizadora del Conde de Pozos Dulces y de Don José Domingo Trigo, propietarios de las fincas convertidas en los barrios de El Vedado y el Carmelo,

representa la alternativa criolla al crear el futuro asiento de la rica burguesía cubana (BENS ARRARTE, 1954; CHATELOIN, 1989).

2.3. Repartos modernos en la ciudad colonial

El «Plano Pintoresco de La Habana» (1849) realizado por el ingeniero José María de La Torre, muestra una ciudad cuya extensión en extramuros es mayor de la «lenteja» originaria (WEISS, 1996). Aunque ya están presentes las calzadas rectoras del nuevo desarrollo urbano — paralelas al paseo del Prado, Galiano, Belascoaín e Infanta—, formuladas por Mariano Carrillo de Albornoz (WEISS, 1967), en las viñetas del plano predominan los monumentos urbanos sobre la significación del tejido. Una década después, ante la presión demográfica existente en el área —122.739 habitantes en extramuros contra 46.445 en el recinto (VENEGAS, 1990)—, se inician las aceleradas transformaciones que perfilarán el carácter de La Habana «moderna».

Los dos acontecimientos esenciales son las Ordenanzas de Construcción de 1862 elaboradas por el ingeniero militar Antonio Mantilla y Vidal D'Ors (RIGAU, 1994), la demolición de las Murallas en 1863 y el inicio del «Reparto» en 1865, concebido por los ingenieros militares Juan Bautista Orduña y Manuel Portilla y Portilla (BENS ARRARTE, 1960: 437; 1964; VENEGAS, 1990). Las primeras, en sus 476 artículos —que rigieron hasta bien entrado el siglo XX—, crearon los principios del diseño urbano que establecían, jerarquías, categorías y diferencias entre vías, áreas y funciones ciudadanas, ciertamente influenciadas por las normativas del Ensanche de Barcelona de Cerdá y el Plan de Madrid de Carlos María Castro. Con ellas se consolida el «portal» como factor identificador de plazas, calzadas y avenidas, imponiendo la continuidad de las manzanas y la protección y valorización del peatón a lo largo de las vías principales.

El «Reparto de las Murallas» —con una extensión de 26 hectáreas y 1700 metros de longitud, definido como el *ring* de La Habana (FERNÁNDEZ Y SIMÓN, 1956; SEGRE; 1971: 35)—, catalizó el conjunto de funciones sociales identificadores de la intensa vida cotidiana habanera y constituyó el perno de

articulación entre la escala de la ciudad colonial y las nuevas proporciones exigidas por la modernidad arquitectónica. La presencia de los altos portales — reminiscencia de Galicia y Asturias—, otorga a este espacio urbano una unidad que reitera la herencia de la ciudad tradicional europea.

Resulta sorprendente verificar el entusiasmo constructivo y los avances de La Habana en las tres décadas comprendidas entre el inicio de la primera guerra libertadora (1868) y el fin del poder colonial español (1898), acelerado con la intervención norteamericana en la lucha sostenida por los patriotas cubanos. En realidad no existían perspectivas optimistas que justificasen la construcción de lujosos palacios, ornamentados teatros, modernos hoteles, en un momento de tensiones sociales y políticas y de presionantes avances de los vínculos económicos que aproximaban los hacendados locales a los Estados Unidos. Sin embargo, persistía la primacía de importadores y comerciantes españoles radicados en la capital, que controlaban el 70 por ciento del movimiento de mercancías en el país (GARCÍA ÁLVAREZ, 1990). La calidad constructiva de este período, además de los recursos disponibles, también se debía a la fuerte presencia de maestros de obra y aparejadores, tanto de origen catalán como locales, formados en la reciente Escuela Profesional (1856) (TEJEIRA-DAVIS, 1987). Otro factor que demuestra la ambigüedad de las relaciones entre hispanos y criollos, es su coincidencia en este espacio restringido de la ciudad. Si bien el poder central primaba en el ámbito de la Plaza de Armas y los miembros de la «sacarocracia» desplazaron sus residencias hacia el Cerro y luego al Vedado; el eje de las Murallas —conformado por 18 manzanas de extensión y 4 de anchura—, definía el sitio privilegiado de las confrontaciones políticas, económicas y culturales. Al mismo tiempo, en dicho entorno se localizaron las fábricas de tabaco que constituían la principal estructura productiva de la ciudad. Allí, gallegos, asturianos, catalanes, criollos, norteamericanos, negros y mulatos; comerciantes, financistas, especuladores, terratenientes, hacendados, militares, artistas, incipientes turistas nortños y humildes trabajadores de las tabaquerías se entrecruzaban cotidianamente, clara

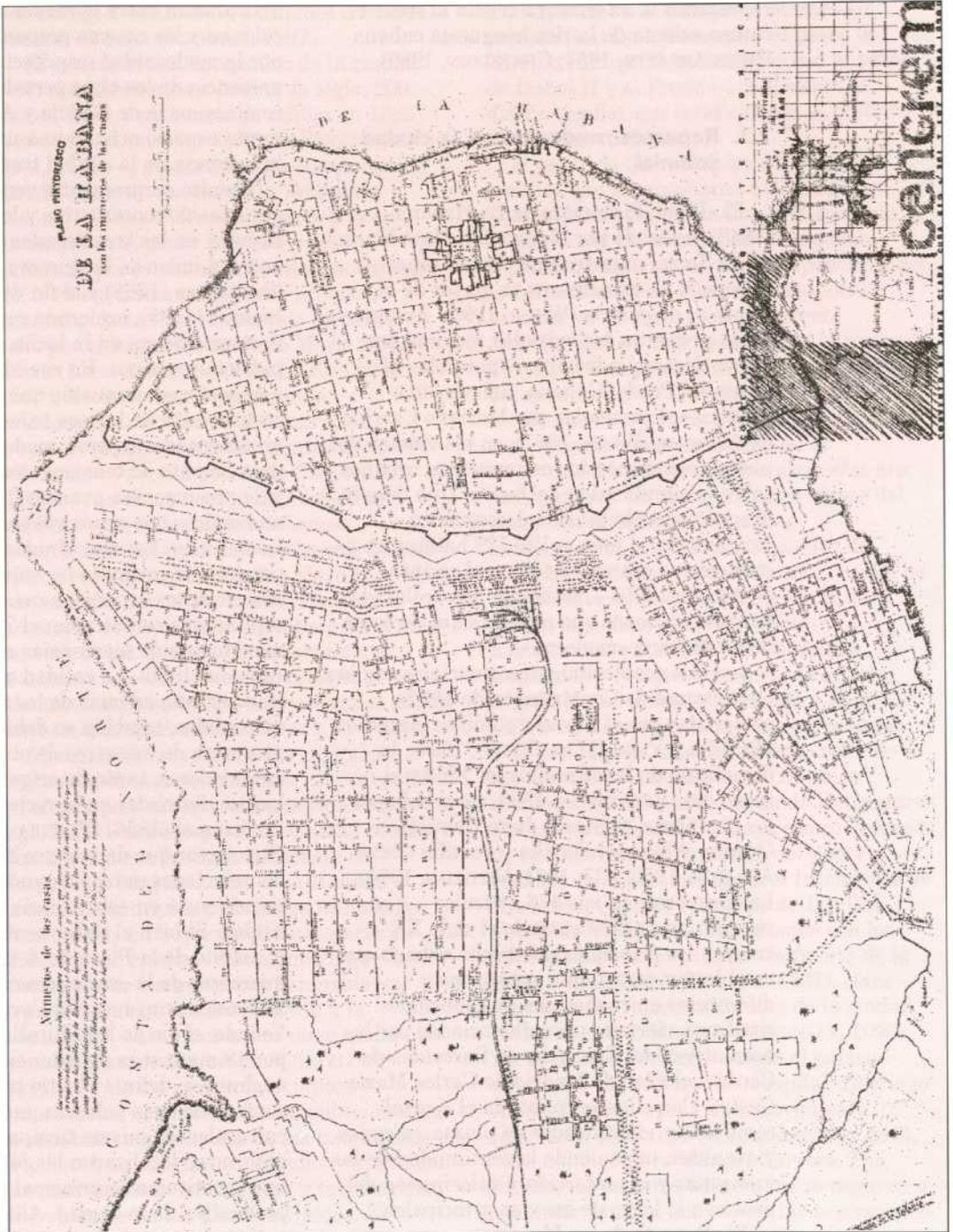


FIGURA 11. Plano pintoresco de La Habana de José María de la Torre (1849). Se perciben con claridad los ejes definidos por Tacón que confluyen en el Campo de Marte y el espacio de las Murallas, que luego formarán el Reparto.

Reproducción por el CENCREM, La Habana.

expresión del «sincretismo» ambiental caribeño forjado en La Habana.

2.4. Vida social, hedonismo y centralidad

La percepción de la crisis que se avecinaba se manifestó en la inexistencia de nuevos símbolos arquitectónicos de las funciones del Estado colonial. Éste apoyó los trazados urbanos en la medida en que le reportarían rápidos beneficios económicos —como el Reparto de las Murallas— mientras se oponía a las inversiones improductivas. El alto costo de las expropiaciones imposibilitó el trazado de la Avenida Serrano (1862) diseñada por el arquitecto Saturnino Martínez, que habría unido la Plaza de Armas con la Alameda Isabel II, demoliendo todas las manzanas situadas entre las calles Obispo y O'Reilly (ROIG DE LEUCHSENRING, 1964).

Los intereses divergentes se evidenciaron en el proyecto del *ring*. En el nuevo espacio, idóneo para la localización de edificaciones sociales —el Ayuntamiento sugiere localizar la Universidad, una nueva Catedral y oficinas de Hacienda en un trazado que contenía el corazón verde de cada manzana, asumido del proyecto de Cerdá para Barcelona—, la mayoría de los terrenos fueron vendidos a la iniciativa privada, detonando la carrera de especulación urbana. Aquí surgieron algunos de los principales palacios monumentales que emularon con el precedente de Aldama —saqueado por los «voluntarios» españoles al verificarse su identificación con la causa patriótica, y convertido en fábrica de tabacos—; el palacio Balboa (1871) del arquitecto madrileño Pedro Tomé —único ejemplo separado de la calle, interrumpiendo la continuidad de las galerías urbanas—, y el palacio de la Marquesa de Villalba (1879), diseño del cubano Eugenio Rayneri Sorrentino, formado en la Escuela de Arquitectura de Madrid. Constituye un hecho insólito en el urbanismo latinoamericano que a pocos metros de estas lujosas residencias aparecía la majestuosa y clásica presencia de las fábricas de tabacos, construidas en su interior con estructuras metálicas, propiedad de gallegos y catalanes. «La Meridiana» de Pedro Murias; «La

Excepción» de José Gener y «La Majagua» de Miguel Jané, fueron algunas de las más importantes entre las 134 existentes en 1880 (VENEGAS, 1989). Aristócratas y proletarios no quedaron segregados en ámbitos divergentes como lo demuestran la proximidad de los barrios populares, unos en dirección al Arsenal (Jesús María); otros en los intersticios entre calzadas y avenidas: Monte, Reina, Galiano, Belascoaín, Infanta.

Por último, el «Reparto» concentraba la vida y el bullicio generado por teatros, hoteles, comercios, centros culturales regionales, cafés y restaurantes. Aquí también se polarizaron los grupos sociales y políticos. Mientras los criollos se reunían en los bajos del hotel Inglaterra, en la «Acera del Louvre», los españoles lo hacían en el Salón Escauriza. Las representaciones en los teatros de Tacón y de Villanueva poseían un claro contenido crítico que motivó las represalias de los «Voluntarios», mientras la colonia española asistía a los teatros Albizu, Payret, Irijoa y al Circo-Teatro Jané, erigidos por ricos empresarios catalanes. El género popular se cultivaba en el Politeama y La Alhambra, cerrados en 1895 (LE RIVEREND, 1992). En el mismo ámbito surgieron las primeras sedes de la Beneficencia Catalana y los centros Asturiano y Gallego, así como un centro comercial (1890) que ocupaba una manzana completa, iniciativa de Juan de Zulueta, luego continuada por Andrés Gómez Mena, todavía hoy denominada «la Manzana de Gómez» (BENS ARRARTE, 1954). La presencia de un sinnúmero de hoteles en este espacio demuestra el inicio de la influencia norteamericana dentro de la ciudad. Ante la intensificación de los intercambios comerciales y del creciente turismo, a lo largo de la Alameda y en las manzanas de Las Murallas, la familia Zequeira construyó el hotel Pasaje (1876), con una galería acristalada que unía dos calles entre sí, siguiendo el ejemplo de los *passages* parisinos. Próximos entre sí se localizaron los hoteles Roma, Telégrafo (1880), Plaza y Quinta Avenida (1879), del catalán Bartolomé Junqué. Antes de fin de siglo, existían 25 hoteles en el contexto urbano, expresión de su cosmopolitismo hedonista. La vida social a lo largo de los portales, hizo decir a un viajero: «En contraste con Madrid, que se deslizaba entre sombras y medias tintas, La Habana es el reverso de la

medalla. Aquí todo es diáfano, ligero, como la atmósfera que la cubre» (FERNÁNDEZ MIRANDA; 1985: 13).

2.5. Reflejos urbanos de la crisis del 98

Pese a la visión negativa de La Habana forjada por generales y fotógrafos del gobierno de intervención norteamericano, en términos de salubridad y vida social (BRETOS, 1996) —no tan verídico ante la proliferación de las «quintas de salud» y el recién inaugurado hospital Mercedes (1879) en El Vedado—, el desarrollo arquitectónico y urbanístico alcanzado demuestra el interés de ingenieros y arquitectos por las innovaciones que ocurrían en Europa y Estados Unidos. El ingeniero cubano Francisco de Albear y Lara (1816-1887) —figura que aún espera un estudio detallado de su obra—, ejerce una fuerte influencia en la dinámica de la ciudad. Conocedor de la experiencia de Cerdá durante su estancia en Barcelona, realiza el proyecto del acueducto de La Habana (1858-1873) acorde con los últimos avances de la especialidad, que lo hacen todavía hoy vigente: recibe Medalla de Oro en las exposiciones universales de Filadelfia (1876) y París (1878) (FERNÁNDEZ Y SIMÓN, 1950; BENS ARRARTE, 1954). Como Jefe de la Oficina de Obras Públicas, apoya la demolición de las murallas, elabora el plano más detallado de la ciudad del siglo XIX (1874); formula propuestas de «ensanches» y la creación de un paseo marítimo a lo largo de la costa del Mar del Caribe (VENEGAS, 1994; CARLEY, 1997). A estas iniciativas se suma el proyecto y construcción del Cementerio de Colón (1870) por su colaborador, el arquitecto Calixto de Loira, luego secundado por Eugenio Rayneri. Similar a los existentes en Europa, su monumentalidad lo convirtió en un símbolo de la historia social de La Habana (MARTÍNEZ Y MARTÍNEZ, 1995; ARUCA, 1996).

La temprana presencia del ferrocarril vinculó los cercanos asentamientos rurales a la ciudad, no sólo en términos productivos sino también en las posibilidades abiertas a los habitantes deseosos de abandonar el hacinamiento de la trama compacta. Si bien se fortalecieron algunos focos poblacionales —Regla, Casablanca, Guanabacoa, San José de las Lajas, Marianao— no existió una

marcada vocación suburbana en el hábitat. Más importante resultó la localización periférica de las «quintas de salud» de los centros regionales españoles: en el barrio de Concha, el Centro Gallego localizó «La Benéfica». En El Cerro, surgieron residencias veraniegas de los estratos acomodados, casas-quinta luego convertidas en definitivas, de nítida configuración neoclásica, ajenas a los modelos anglosajones. Poco después se urbanizaron las fincas del Carmelo y El Vedado, a lo largo de la costa oeste. En 1860 el ingeniero Luis Yboleón Bosque diseñó lo que se considera la primera «Ciudad Jardín» de América Latina (MARIBONA; 1957: 13). En realidad no se trata de una anticipación a Ebenezer Howard, sino de una síntesis entre las propuestas habitacionales suburbanas de Estados Unidos, cuyos espacios verdes se inspiran en los modelos de Frederick Law Olmsted, y la estructura en cuadrícula aplicada por Cerdá en Barcelona. Aunque no fue prevista la existencia de manzanas compactas para viviendas colectivas, la creación de un sistema vial regular jerarquizado y la definición de una serie de plazas públicas a lo largo del barrio, le otorgó un sentido urbano moderno aún vigente, en su flexible adaptación a las tipologías arquitectónicas. (COYULA; 1991: 50). En las últimas décadas del siglo, comenzaron a erigirse *bungalows* de madera y algunas casas estables en estilo neoclásico. En 1883, la presencia del hotel Trotcha en este entorno bucólico, resultaba el principal atractivo para la luna de miel de los emergentes cubanos (LLANES, 1996).

Sin embargo, los negros nubarrones de la guerra del 95 paralizaron progresivamente las intervenciones constructivas. La violencia de esta conflagración sangrienta y definitiva —fue considerada el Viet Nam del siglo XIX—, ante el empecinado deseo de España de conservar la isla a toda costa, convirtió a La Habana en un campamento militar: por su puerto entraron gran parte de los 220 mil soldados enviados a luchar a la manigua (MORENO FRAGINALS, 1995). El cruel Capitán General Valeriano Weyler —recordado por la feroz represión desatada contra los anarquistas en Barcelona (HUGHES, 1995)—, tuvo el mérito de ser el fundador de las primeras «villas miseria» de América Latina, localizadas en los bordes de la ciudad. Ante

el avance del Ejército Libertador, el gobernante decidió vaciar los campos de Cuba para quitar apoyo logístico y de abastecimiento a los patriotas. El llamado proceso de «reconcentración» de campesinos fue aplicado en La Habana, Matanzas y Pinar del Río. En la capital sobrevivían en condiciones de precaria salubridad 100 mil personas, de las cuales en 1897, según informe del Cónsul de Estados Unidos, 57 mil murieron por indigencia y epidemias (POUMIER, 1975: 235; LE RIVEREND, 1992). Al finalizar la guerra, en la ciudad deambulaban seres harapientos y miserables que opacaron el brillo arquitectónico, el bullicio y las alegrías callejeras forjadas a lo largo de décadas.

2.6. Siglo XX: la continuidad de la traza hispana

La Intervención norteamericana (1898-1902) creó un *interregnum* en la evolución de la ciudad, a la espera de soluciones políticas y programas económicos estables. La proclamación de la República dejó atrás las incógnitas e inseguridades respecto al futuro del país, reactivándose fervorosamente, por criollos y peninsulares, el impulso constructivo en La Habana. Si bien en términos económicos y políticos sería lícito afirmar que Cuba pasa del régimen colonial español al neocolonial norteamericano (LÓPEZ SEGRERA, 1985; LLANES, 1993), la influencia del *big brother* en el desarrollo urbano y arquitectónico de la capital no resultó significativo hasta la década del cuarenta. España y Francia fueron hegemónicas en la aportación de modelos y tipologías. Le Riverend (1992) sostuvo que la primacía cultural hispánica acabó luego de la caída del dictador Machado (1933); pero la continuidad de las estructuras urbanas tradicionales finalizaron paradójicamente ante la presencia del arquitecto catalán José Luis Sert en La Habana (1939). En esa fecha, en viaje hacia Estados Unidos huyendo de la dictadura de Franco, Sert hizo escala en la isla y entró en contacto con la élite profesional, vínculo que culminará con la elaboración del Plan Director en 1956, propuesta que negaba cuatro siglos de homogeneidad urbana (SEGRE, 1996).

A pesar del carácter sangriento de la

guerra, odios y rencores se disiparon rápidamente. Las autoridades norteamericanas tuvieron gran interés en limar las contradicciones, ya que confiaban más en el conservadurismo de los ricos comerciantes españoles que en las libertarias aspiraciones de los cubanos, resentidos por su marginación del poder después de años de luchas independentistas. En la República, el acelerado desarrollo económico de la industria azucarera, mantenido hasta la crisis de los años veinte, abrió espacio para inversionistas de diferente origen. Los norteños asumieron los servicios urbanos y canalizaron sus inversiones en las propiedades agrícolas, así como también los hacendados locales; mientras los españoles se concentraron en el comercio y las actividades productivas de pequeña escala en la ciudad. El clima de prosperidad favoreció la entrada en Cuba entre 1902 y 1925, de casi un millón de inmigrantes en su mayoría hispanos (PÉREZ DE LA RIVA, 1975; ÁLVAREZ ESTEVEZ, 1988). La Habana pasa de 250 mil habitantes a inicios de siglo a 500 mil en 1925 (LE RIVEREND, 1992). O sea, que parafraseando la metáfora de Blas de Otero, España de madre se convirtió en madrastra (ARROM; 1980: 165).

El gobierno interventor concentró sus esfuerzos en la modernización de las infraestructuras urbanas: pavimentación de calles, limpieza, alumbrado público, sanidad; iniciando la construcción del Malecón habanero. Aunque construyó escasos edificios públicos —la Academia de Ciencias y la Escuela de Artes y Oficios—, la principal iniciativa relacionada con la profesión fue la temprana creación (1900) de la Escuela de Ingenieros y Arquitectos (LLANES, 1895). Si bien a partir de entonces decrece el peso de maestros de obra y aparejadores —en su mayoría de origen hispano— y los vínculos académicos con Madrid se debilitan privilegiándose las universidades norteamericanas, no se puede hablar de un radical cambio de orientación en las opciones estilísticas. La *École des Beaux Arts* continúa como modelo universal de las tipologías arquitectónicas y de las alternativas estéticas. Las contradicciones existentes provienen de la identificación simbólica de los diferentes grupos sociales y de las limitaciones impuestas por los graduados universitarios a los técnicos medios de la



FIGURA 12. Vista a vuelo de pájaro del centro histórico de La Habana y su articulación con el conjunto monumental del ring a inicios del siglo XX.

Dibujo de Francisco Bedoya, La Habana, 1990.

construcción. Mientras los nuevos ricos cubanos adoptan el academicismo canónico proveniente de Francia o Estados Unidos; emergentes y necesitados peninsulares se identifican en las variedades decorativas del *Art Nouveau* (o Modernismo catalán) aplicadas por constructores y maestros de obra en las apretadas casas del centro de La Habana (BAY SEVILLA, 1941; WEISS, 1950: 69; VENEGAS, 1996).

El crecimiento de la ciudad queda determinado por dos alternativas: las urbanizaciones especulativas espontáneas de la iniciativa privada y las propuestas estatales o teóricas de los planes directores. En ambos casos, la herencia peninsular y europea se prolonga hasta la década del cuarenta. Tanto en La Habana «Centro» como en la inmediata periferia de la clase media —los «ensanches» de Luyanó, Lawton, Santos Suárez, La Víbora—, subsiste la cuadrícula y el modelo de casas pareadas de techo plano, con o sin portal, formando una malla densa y compacta sobre las manzanas (ZARDOYA, 1998), ajenas a las tipologías del *cottage* o de *chalet* aislados, cuyos raros ejemplos aparecen en El Vedado (DE SOTO, 1929). Contrariamente a lo que ocurre en Santo Domingo o en San Juan de Puerto Rico, la tipología de circulación sinuosa con

predominio del entorno verde «a la Olmsted», es rara en La Habana. Sólo una élite adinerada asimila en parte este modelo en los barrios Kohly y del *Country Club Park* (1918) en Marianao y se relaciona con arquitectos del norte —Bertram Goodhue, Thomas Hastings, Scultze & Weaver, George Duncan— (GELABERT-NAVIA, 1996), mientras la burguesía cubana acepta el tejido regular de Miramar, trazado en 1908 por la Compañía Urbanizadora de la Playa de Marianao (LLANES, 1993). Sus referencias culturales y arquitectónicas todavía estaban más cerca de París que de Nueva York (DUVERGER, 1990). Identificación que se refleja en las iniciativas estatales: el dictador Gerardo Machado mira hacia Francia; un cuarto de siglo después, el nuevo tirano de turno, Fulgencio Batista, encuentra sus paradigmas en Estados Unidos.

Las propuestas formuladas para el centro monumental de la ciudad poseen claras referencias a los modelos haussmanianos y en menor escala a la *City Beautiful* de Daniel Burnham. En los proyectos de modernización de la ciudad realizados por Enrique J. Montoulieu y de la Torre (1879-1951) y Pedro Martínez Inclán (1883-1957), predomina la importancia otorgada a las avenidas, ejes diagonales y áreas verdes

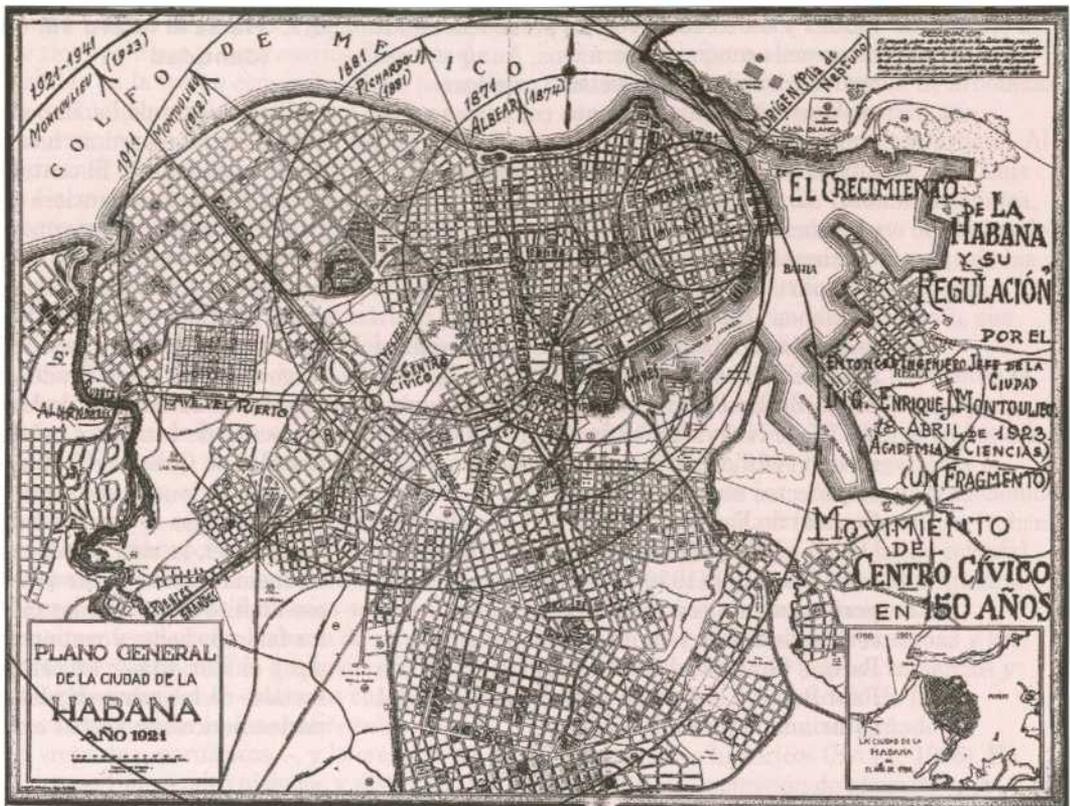


FIGURA 13. Plano realizado por el Ingeniero Enrique Montouliou (1923), para demostrar los diferentes desplazamientos del centro urbano de La Habana, hasta la propuesta de localización del Centro Cívico, anterior a la de Forestier.

Archivo Roberto Segre.

sobre la concentración en altura de una *city* de los negocios. Las citas de autores norteamericanos —Mulford Robinson, Cowper, Lewis, Mawson, Lay— están referidas a los aspectos técnicos y sanitarios, mientras las imágenes provienen de la *Rue de Rivoli* y de los planteamientos de Soria y Mata, Werner Hegemann, Camillo Sitte o Karl Brunner. No es casual entonces que el primer proyecto integral de renovación de La Habana (1925-1929) quede a cargo de un equipo de arquitectos franceses y cubanos, encabezados por J. C. N. Forestier (1861-1930). De nuevo España está presente en los diseños específicos del área central. La formación parisina de Forestier se tropicalizó en las experiencias mediterráneas, al diseñar el parque de María Luisa en Sevilla y el parque Montjuic en Barcelona (LEJEUNE, 1996). Su visión de la ciudad articula la dureza académica y la escala monumental de

los *boulevards* con la dimensión íntima de las ramblas barcelonesas. El Paseo del Prado, enmarcado por un sobrio mobiliario urbano y el techo verde de los frondosos laureles, sigue siendo, a pesar de su actual deterioro, uno de los espacios públicos más bellos del *ring* habanero (STOUT, RIGAU, 1994).

Es lícito afirmar que hasta la década del cuarenta la influencia norteamericana no entró en contradicción con los códigos arquitectónicos impuestos por la comunidad ibérica. La importancia alcanzada por la región sureña de Estados Unidos —entre California y La Florida— y la expansión del Imperio en la región del Caribe, motivó el rescate de los elementos arquitectónicos neohispánicos y su adaptación a las construcciones públicas y privadas. O sea, que el «Neocolonial», significó al mismo tiempo un rescate de las propias tradiciones

locales y un camuflaje de la presencia de los intereses económicos foráneos. Aunque en el centro histórico, el clasicismo ortodoxo sustituyó las construcciones coloniales en el sinnúmero de bancos y edificios de oficinas allí localizados, recreando una pequeña *Wall Street* (BAY SEVILLA, 1954), la presencia de la dependencia se «nacionalizó» fuera de la «lenteja». Un ejemplo claro es la Compañía Cubana de Teléfonos (1927) de Leonardo Morales, decorada en plateresco español, muy similar a La Telefónica de Madrid (1925) de Ignacio de Cárdenas Pastor, ambas subsidiarias de la ITT de Nueva York (SEGRE, 1994). La serie de edificios públicos diseñados por arquitectos norteamericanos —la Estación Central de Ferrocarriles (1912), la Aduana (1914), el hotel Sevilla Biltmore (1921) y el hotel Nacional (1930)—, se integran perfectamente con los símbolos de las comunidades regionales españolas en el Parque Central: el Centro Gallego (1915) de Paul Belau y el Centro Asturiano (1927) del asturiano Manuel del Busto.

2.7. Hacia el nuevo 98: dependencia e identidad

La primacía de La Habana tradicional de origen hispano perduró hasta finales de la década del treinta. El centro colonial contenía la *city* bancaria, financiera y comercial, tanto de las altas esferas internacionales, como de los estratos populares de origen judío y polaco, cuyas tiendas se apiñaban en las calles Muralla y Teniente Rey. En el *ring* — con el epicentro del Parque Central—, a lo largo del sombreado Prado, en el bullicio popular de la Calzada de Monte, en la presencia de *boutiques* sofisticadas bajo los portales de Galiano —allí se ubicaron atractivas tiendas por departamentos, Flogar y Fin de Siglo—, y en las calles de Neptuno y San Rafael, la vida urbana cotidiana tuvo la intensidad típica de las urbes europeas. En ese ámbito coincidían los principales teatros; los famosos bares y restaurantes —el *Sloppy Joe* y el *Floridita*—; los centros culturales y sociales de las comunidades españolas, norteamericanas, árabes o chinas; la mayor

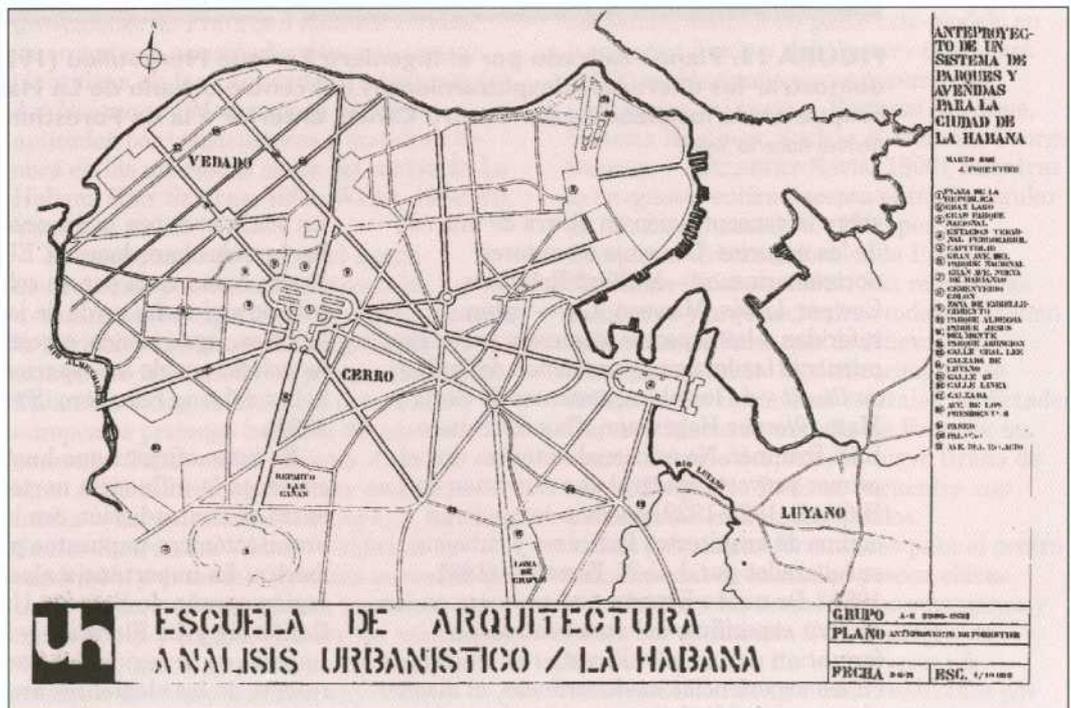


FIGURA 14. Esquema del Plan Director de La Habana realizado por J.C.N. Forestier, 1925/1929.

Archivo Roberto Segre.

concentración de hoteles y algunas mansiones de ricos políticos y empresarios deseosos de habitar en la trama compacta. Gran parte de la colonia peninsular de bajos y medios recursos, ocupó un área comprendida entre la Terminal de Trenes, el Malecón y el límite de la Calzada de Infanta. Era una ciudad peatonal, en la cual todavía primaban el tranvía y el ferrocarril urbano.

Si bien la estructura de servicios allí contenida era utilizada por los estratos adinerados, no constituía el modelo urbano de la burguesía media y de los magnates cubanos. Radicados en El Vedado primero, luego a partir de los años veinte extendidos hacia Miramar, y los más ricos aislados en el lejano Country, en la medida en que el automóvil y el ómnibus se impusieron como medios de transporte básicos, aproximaron a sus barrios de lujosas mansiones o de edificios de apartamentos las funciones sociales. Finalmente aflora La Habana de ascendencia norteamericana, con su dispersión de la vivienda individual —entre los cuarenta y los cincuenta proliferan los *chalets* californianos en «repartos» periféricos—, y la creación de sistemas funcionales aislados y distantes: las bodegas callejeras de los «gallegos» son substituídas por los *super*, los *Sears* y los *Ten Cents*. El Vedado constituye el polo opuesto al Parque Central, al iniciarse la construcción de hoteles, el teatro Amadeo Roldán, los principales hospitales, el *campus* universitario, el *Vedado Tennis Club*. Luego, algo similar ocurre en Miramar y Marianao: allí se instala el Casino Nacional, el Hipódromo, el exclusivo y gigantesco Colegio de Belén, el *Havana Yacht Club*, acompañado en el próximo Country por el *Havana Country Club*. En los cincuenta, esta estructura se refuerza con el conjunto de hoteles modernos ubicados en «La Rampa»; el famoso Cabaret «Tropicana» en Marianao; el hotel Montmartre en Miramar, y la proliferación de casinos y *night clubs* de la *mafia* norteaña fervorosamente descritos por Guillermo Cabrera Infante en su novela *Tres tristes tigres* (1967) (CIRULES, 1993).

En la década del cuarenta, en un período de bonanza económica, el Estado construyó un sinnúmero de edificios administrativos, escuelas y hospitales esparcidos por la ciudad, dentro de la tipología del monumental moderno o estilo «PWA» asumido de las obras del gobierno de

Roosevelt en Estados Unidos. El trazado de vías rápidas para el creciente parque automotor, sustituyó el sistema de arboladas avenidas propuesto por Forestier, aún concebidas en función del peatón urbano. Al sostener que el Plan Director de José Luis Sert cerró el ciclo de La Habana hispánica, deseamos recalcar el abandono definitivo del modelo de ciudad compacta. A pesar de las declaraciones de Sert sobre los valores humanos del espacio citadino (1946), sus propuestas urbanísticas siguieron ortodoxamente las tesis del CIAM sobre la separación de las funciones (*zoning*) y el predominio de los espacios libres en las áreas centrales (SERT, 1944). Su negación a la supervivencia de las estructuras tradicionales quedó demostrada en la intervención radical en «La Habana Vieja», cuyo tejido colonial resultaba despojado del hábitat originario. Vías de tránsito rápido, manzanas «modernas» disfrazadas de antiguas y un centro direccional de hoteles, comercios y oficinas, reducía el recuerdo de la arquitectura colonial a un puñado de monumentos históricos (SEGRE, 1996). En realidad, la aspiración de alcanzar una metrópoli de tres millones de habitantes —en un país de seis en los años cincuenta—, constituía una utopía ajena totalmente a la realidad de una isla dominada por el subdesarrollo y la miseria imperante en la mayor parte del territorio. Era la ilusión de una ciudad destinada al turismo norteamericano, integrada en el eje Miami-Las Vegas, cuya estructura debía facilitar los vínculos exteriores e interiores generados por esa especialización funcional. Por suerte, como dice la canción de Carlos Puebla, en 1959 «llegó el Comandante y mandó a parar».

Quizás el cantautor popular nunca imaginó cuán verídica sería su metáfora para La Habana. La ciudad se detuvo en el tiempo y el espacio. Es la única capital de América Latina cuyo crecimiento poblacional desde finales de la década de los cincuenta se mantuvo en los niveles vegetativos. En estos casi cuarenta años de socialismo, cambiaron radicalmente los contenidos sociales, las estructuras económicas, los significados simbólicos pero formas y espacios se mantuvieron incólumes. Quien llegue a la isla por mar percibirá el mismo *skyline* existente en 1959; casi nada fue construído dentro del tejido tradicional. En realidad,

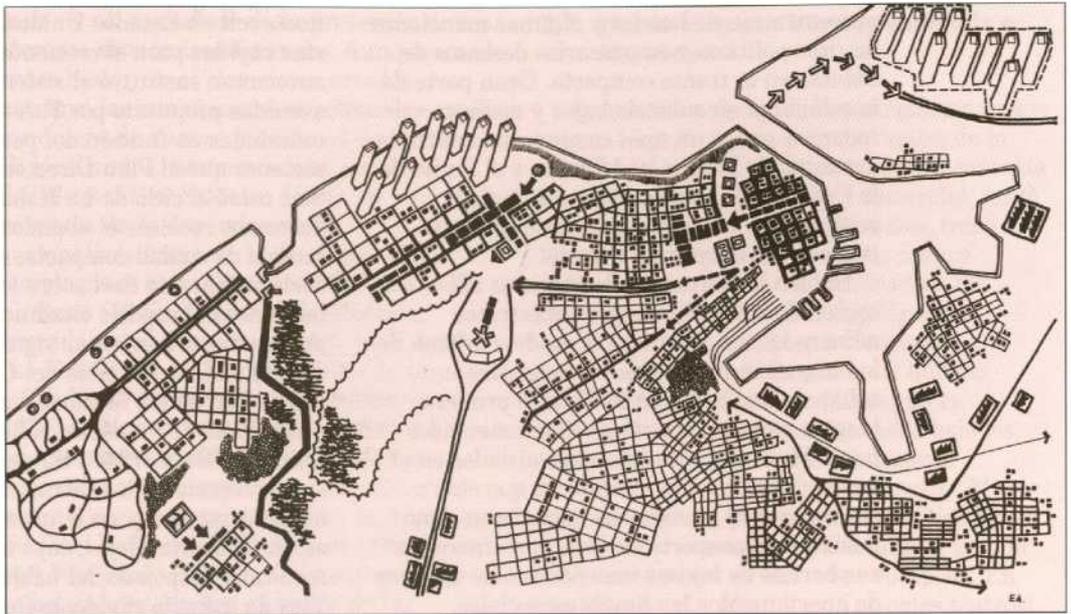


FIGURA 15. Resumen gráfico de la estructura de La Habana en el año 1959. FAU/ISPJAE.

Archivo Roberto Segre.

más allá del significado inherente a la capitalidad, para la Revolución no resultaba imprescindible privilegiar su desarrollo. Eran más importantes las regiones agrícolas de los territorios provinciales, las relegadas ciudades de Pinar del Río, Santa Clara, Cienfuegos u Holguín, donde se asentarían gigantescas industrias, terminales atómicas, centros universitarios y hospitalarios. La herencia de «la Pompeya perversa del Caribe» o la «Gomorra de las Antillas», pesaba demasiado sobre el imaginario político de los dirigentes socialistas. La concreción del «mito de lo nuevo» (SEGRE, 1994), motivó la dispersión de los nuevos conjuntos habitacionales, las fábricas, los centros docentes, los conjuntos hospitalarios, las instalaciones recreativas, fuera de la trama tradicional. Por otra parte, la reducción de las actividades administrativas, comerciales y de servicios, vació por años calles y edificios de las áreas centrales. Hasta la década del ochenta, el núcleo colonial no resultó priorizado en las tareas de conservación y restauración con la consiguiente significativa pérdida de viviendas y monumentos históricos (COYULA, 1992).

La Habana está ahora (1998) resurgiendo lentamente. Ante la reactivación del turismo

internacional fue rescatado un sector del centro colonial cuya vitalidad es acentuada por la localización de hoteles, servicios, actividades culturales y la presencia de un intenso comercio popular callejero. Sin embargo, una parte significativa del tejido de origen hispánico posee un deterioro casi irrecuperable. La presencia de una población humilde y las décadas de abandono, han convertido a una de las áreas más homogéneas y estéticamente significativas de la ciudad en una ruina. El énfasis otorgado a la vida comercial y los servicios «modernos» no coincidió con el rescate de la trama. Éstos fueron dispersos en los barrios residenciales del Vedado y Miramar, alterando gravemente su vocación funcional. En La Habana hoy se centran los ojos del mundo, aguardando una indicación de futuro y de esperanza. Estas últimas décadas han sido para la ciudad y el país tan complejas y convulsas como las de un siglo atrás. Fueron años de lucha densos de fervor y heroísmo para construir un porvenir mejor. Resultaron la conjunción de angustia y optimismo, de realidad y utopía, de ansiedad y deseo. En busca del significado cabalístico del 98, caben imaginar tiempos de adivinación y de luz en los imprevisibles acontecimientos que marcarán el nuevo milenio.

BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, Leonardo (1985): *El Barroco de las Indias y otros ensayos*, Casa de las Américas, La Habana.
- ALFONSO BALLOL, Berta et Alt. (1987): *El camino de hierro de La Habana a Güines. Primer Ferrocarril de Iberoamérica*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- ALONSO, Alejandro C. (1970): «Hay un estilo barroco cubano?», *Pensamiento Crítico*, n.º. 36: 199-208, La Habana.
- ÁLVAREZ ESTÉVEZ, Rolando (1988): *Azúcar e inmigración. 1900-1940*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- ÁLVAREZ-TABÍO ALBO, Emma (1995): «La ciudad anacrónica: imágenes de La Habana moderna», *Cuba. La isla posible: 92-100*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona Edicions Destino, Barcelona.
- ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego (1956): *Historia del Arte Hispanoamericano (Tomo III)*, Salvat, Barcelona.
- ARROM, José Juan (1980): *Certidumbre de América*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- ARUCA, Lohania (1996): «The Cristóbal Colón Cemetery in Havana», *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, n.º. 22: 37-55 (*Cuba Theme Issue*), Miami.
- BARONI, Sergio (1994): «La Habana en tres tiempos», *Carta de La Habana* n.º. 5: 2-3, La Habana.
- BAY SEVILLA, Luis (1941 diciembre): «La evolución de la arquitectura en Cuba», *Arquitectura* n.º. 101: 412-426, Año IX, La Habana.
- BENS ARRARTE, José María (1954): «Urbanismo y Arquitectura: La Habana colonial durante el siglo XIX y principios del siglo XX», *Arquitectura* n.º. 260: 486-504, Colegio Nacional de Arquitectos, La Habana.
- (1960): «La evolución de la ciudad de La Habana desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del XX», *Arquitectura/Cuba*, n.º. 327/328/329, La Habana, pág. 437.
- (1954) (1995): «Urbanismo y Arquitectura. Siglos XIX y XX», en *Cuba. Arquitectura y Urbanismo: 199-220*, Felipe J. Préstamo y Hernández (Edit.), Ediciones Universal, Miami.
- (1948): «La Urbanización de Extramuros», *Revista de la Propiedad Urbana*, Año XV; n.º. 176, pág. 12, La Habana, octubre 1948.
- CABRERA INFANTE, Guillermo (1987): *Tres tristes tigres*, Seix Barral, Barcelona.
- CARLEY, Rachel (1997): *Cuba. 400 Years of Architectural Heritage*, Fotos, Andrea Brizzi, Whitney Library of Design, Nueva York.
- CARPENTIER, Alejo (1962): *El Siglo de las Luces*, Compañía General de Ediciones, México.
- (1982): *La ciudad de las columnas*, Fotografías de Grandal, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- CHATELOIN, Felicia (1989): *La Habana de Tacón*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- CIRULES, Enrique (1993): *El imperio de La Habana*, Casa de las Américas, La Habana.
- COYULA, Mario (1991): «Al reencuentro de la ciudad perdida», *AU/Arquitectura/Urbanismo* n.º. 1, Vol XII, FAU/ISPJAE, La Habana.
- (1992): «Dándole taller al barrio», *AU/Arquitectura/Urbanismo*, XIII, n.º. 1, 49-54, FAU/ISPJAE, La Habana.
- DE SOTO, Luis (1929): *The Main Currents in Cuban Architecture* (Tesis de Doctorado), Faculty of Philosophy, Columbia University, Nueva York.
- DUVERGER, Heriberto (1988): «Carlos III: territorialidad y patrimonio para un villancico cubano», (*inédito*), La Habana.
- (1990): «El maestro francés del urbanismo criollo para La Habana», en Dominique LECLERC, Edit., *Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930). Deu jardin au paysage urbain. Actes du Colloque International sur J.C.N. Forestier*, 221-290, Picard Éditeur, París.
- (1993): «La imagen de La Habana Colonial», *Guía de Arquitectura. La Habana Colonial (1519-1898)*, 16-32, María Elena Martín Zequeira & Eduardo Luis Rodríguez Fernández, Junta de Andalucía. Ciudad de La Habana, La Habana, Sevilla.
- FERNÁNDEZ FIGUEROA, Enrique (1993): *La historia como condicionante del territorio: el caso de Cuba*, Principado de Asturias, Asociación Rubén Darío, Madrid.
- FERNÁNDEZ MIRANDA, Manuel (1985): «La Habana, ciudad de América», *La Habana Vieja. Mapas y planos en los Archivos de España*, Exposición en el Castillo de la Fuerza, La Habana, Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Ministerio de Cultura de España, Ministerio de Cultura de Cuba, Madrid.

- FERNÁNDEZ Y SIMÓN, Abel (1956; 1995): «Los distintos tipos de urbanizaciones que fueron establecidos en la ciudad de La Habana durante su época colonial», Felipe J. PRÉSTAMO y HERNÁNDEZ (Edit.), en *Cuba. Arquitectura y Urbanismo, 163-196*, Ediciones Universal, Miami.
- (1950): *Memoria Histórico-Técnica de los Acueductos de la Ciudad de La Habana (Primera Parte)*, Edición del Autor, Impresores Ucar García, La Habana.
- GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro (1990): *La gran burguesía comercial en Cuba, 1888-1920*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- GELABERT-NAVIA, Pedro (1996): «American Architects in Cuba: 1900-1930», en *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, n.º 22 (Cuba Theme Issue), Miami, pp. 133-149.
- GUERRA Y SÁNCHEZ, Ramiro (1970): *Azúcar y población en las Antillas*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- (1972): *La Guerra de los 10 años*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- HUGHES, Robert (1995): *Barcelona*, Companhia das Letras, San Pablo, pág. 453.
- KUBLER, George, & MARTÍN SORIA (1959): *Art and Architecture in Spain and Portugal and their American Dominions, 1500 to 1800*, Pelican History of Art, Penguin Books, Harmondsworth, Middlesex.
- LE REVEREND BRUSONE, Julio (1992): *La Habana. Espacio y vida*, Editora MAPFRE, Madrid.
- (1960): *La Habana. Biografía de una provincia*, Academia de la Historia, La Habana.
- (1974): *Historia Económica de Cuba*, Editora del Ministerio de Educación, La Habana.
- LEJEUNE, Jean-Françoise (1996): «The City as Landscape: Jean Claude Nicolas Forestier and the Great Urban Works of Havana, 1925-1930», *The Journal of Decorative and Propaganda Arts* 22, 151-185 (Cuba Theme Issue), Miami, pp..
- LEZAMA LIMA, José (1970): *La cantidad hechizada*, Ediciones UNEAC, La Habana, pág. 363.
- LLANES, Lillian (1985): *Apuntes para una historia sobre los constructores cubanos*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- (1993): *1898-1921: La transformación de La Habana a través de la arquitectura*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- (1996): *Arquitectura y poder. La vivienda en La Habana (1898-1921) (inédito)*, La Habana.
- LÓPEZ SEGRERA, Francisco (1989): *Cuba: cultura y sociedad (1510-1985)*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- MARIBONA, Armando (1957): «El fantástico crecimiento de la propiedad urbana en la Gran Habana», *Revista de la Propiedad Urbana* n.º 284, Año XXIV, La Habana.
- MARRERO, Leví (1981): *Geografía de Cuba*, La Moderna Poesía, Miami.
- MARTÍN ZEQUEIRA, María Elena, & RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Eduardo Luis (1993): *Guía de Arquitectura. La Habana Colonial (1519-1898)*, Junta de Andalucía, Ciudad de La Habana, La Habana, Sevilla.
- MARTÍNEZ Y MARTÍNEZ, Enrique (1995): «El Cementerio Cristóbal Colón», *Cuba. Arquitectura y Urbanismo*, 407-415, Felipe J. Préstamo y Hernández (Edit.), Ediciones Universal, Miami, pp..
- MORENO FRAGINALS, Manuel (1964): *El Ingenio. El complejo económico social cubano del azúcar (1760-1860). Tomo I*, Comisión Nacional Cubana en la UNESCO, La Habana, pág. 30.
- (1995): *Cuba/España. España/Cuba. Historia común*, Grijalbo Mondadori, Barcelona.
- ORTIZ, Fernando (1963): *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar*, Consejo Nacional de Cultura, La Habana.
- PEREIRA, María de los Ángeles (1994): *La producción monumental conmemorativa en Cuba (Tesis de Doctorado)*, Facultad de Artes y Letras, Universidad de La Habana, La Habana.
- PÉREZ DE LA RIVA, Juan (1975): *El Barracón y otros ensayos*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- (1965): «Desarrollo de la población habanera», *Bohemia*, Noviembre, 12, La Habana.
- PEZUELA, Jacobo de la (1863): *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la Isla de Cuba*, Liberia extranjera y nacional, científica y literaria, Madrid.
- PINO SANTOS, Oscar (1983): *Cuba: Historia y Economía*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- PORTUONDO, Fernando (1965): *Historia de Cuba*, Consejo Nacional de Universidades, La Habana.
- POUMIER, María (1975): *Apuntes sobre la vida cotidiana en Cuba en 1898*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- RALLO, Joaquín, & SEGRE, Roberto (1978):

- Evolución histórica de las estructuras territoriales y urbanas de Cuba (1519-1959)*, Facultad de Arquitectura, ISPJAE, La Habana.
- RIGAU, Jorge (1994): «No longer Islands: Dissemination of Architectura Ideas in the Hispanic Caribbean, 1890-1930», *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, n° 20, 237-251, Miami.
- ROIG DE LEUCHSENDRING, Emilio (1961): *La Casa de Gobierno o Palacio Municipal de La Habana*, Oficina del Historiador de la Ciudad, La Habana.
- (1963): *La Habana. Apuntes Históricos, Tomo I/II/III*, Consejo Nacional de Cultura, La Habana.
- SAMBRICIO, Carlos (1979): «Sobre la formación de un nuevo Madrid a finales del siglo XVIII: la utopía arquitectónica en la España de la Razón», *Arquitectura*, n° 26 bis, enero/febrero, Barcelona.
- SÁNCHEZ AGUSTÍ, María (1984): *Edificios públicos de La Habana en el siglo XVIII*, Universidad de Valladolid, Valladolid.
- SEGRE, Roberto (1971): «La dimensión espacio-tiempo de la ciudad», *Arquitectura/Cuba*, n° 340, *Habana 1*, Roberto Segre (Edit). Número monográfico, Editora CENTSCO, La Habana.
- (1985): «El sistema monumental en la ciudad de La Habana (1900-1930)», *Ciudad y Territorio* 63/64, enero/julio, Madrid.
- (1990): «Significación de Cuba en la evolución tipológica de las fortificaciones coloniales de América», *Lectura crítica del entorno cubano*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- (1994): «Preludio a la modernidad: convergencias y divergencias en el contexto caribeño (1900-1950)», *Arquitectura Neocolonial. América Latina, Caribe, Estados Unidos*, 95-112, Aracy Amaral (Edit.), Memorial de América Latina, Fondo de Cultura Económica, San Pablo, México.
- (1995): «La Habana de Sert: CIAM, ron y cha-cha-cha», *DANA. Documentos de Arquitectura Nacional y Americana* n° 37/38, 120-124, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, Buenos Aires.
- (1995): *La Plaza de Armas de La Habana. Sinfonía urbana inconclusa*, Editorial Arte y Literatura, La Habana.
- (1996): «La Habana siglo XX: espacio dilatado y tiempo contraído», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XXVIII, n° 110, 713-731, *Tercera Época*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- SEGRE, Roberto & IPF (1974): *Transformación urbana en Cuba: La Habana*, Gustavo Gili, Barcelona.
- SEGRE, Roberto & COYULA, Mario, & Scarpaci, Joseph (1997): *Havana. Two Faces of the Antillean Metropolis*, John Wiley & Sons, Chichester.
- STOUT, Nancy, & RIGAU, Jorge (1994): *Havana/La Habana*, Rizzoli, Nueva York.
- TEJEIRA-DAVIS, Eduardo (1987): *Roots of Modern Latin American Architecture. The Hispano-Caribbean Region from the late 19th. Century to the Recent Past*, Heidelberg University, Heidelberg.
- TORRE, José María de la (1863): *Compendio de Geografía Física, Política, Estadística y Comparada de la Isla de Cuba*, Spencer y Cía., La Habana.
- VENEGAS FORNIAS, Carlos (1989): «Las fábricas de tabaco habaneras», *AU/Arquitectura/Urbanismo*, X, n° 3, 14-22, FAU, ISPJAE, La Habana.
- (1990): «Casas de Cabildo y Gobierno en Cuba», *Cabildos y Ayuntamientos en América*, 45, Ramón Gutiérrez UAM Azcapozalco, Tilde, México.
- (1990): *La urbanización de las Murallas. Dependencia y modernidad*, Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- (1994 julio-agosto): «El malecón habanero», *Revolución y Cultura*, *Época* 4, Año 33, n° 4, 46-50, La Habana.
- (1996): «Havana, Between Two Centuries», *The Journal of Decorative and Propaganda Arts* n° 22, 13-34 (*Cuba Theme Issue*), Miami.
- WEISS, Joaquín E. (1950): *Medio siglo de arquitectura cubana*, Universidad de La Habana, La Habana.
- (1967): «Un urbanista olvidado», *Arquitectura Cuba* n° 337, La Habana.
- (1996): *La arquitectura colonial cubana. Siglos XVI al XIX*, Instituto Cubano del Libro, Junta de Andalucía, La Habana, Sevilla.
- ZANETTI LECUONA, Oscar, & GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro (1987): *Caminos para el Azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana.
- ZARDOYA, María Victoria (1998): *Estudio histórico-tipológico de las viviendas eclécticas en las calzadas de La Habana (Tesis de Doctorado)*, FAU/ISPJAE, La Habana.