

# La evolución de la ciudad de La Habana desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX

Nov.-dic. - 1961.

Por el Ing. y Arq. JOSE M. BENS ARRARTE

(Continuación)

## II

Cierto que desde mediados del siglo se observó una inquietud constante de progreso. En el 1861 se promulgaron las notables "Ordenanzas de Construcción", para la ciudad de La Habana, las cuales contienen dos capítulos, avanzados para aquel tiempo, sobre la urbanización. Es posible que los autores de los parcelamientos de "El Carmelo" y "El Vedado" (1859 y 1860) influyeran sobre ellas; aunque la municipalidad contaba con técnicos de renombre, como el Arquitecto Saturnino García, graduado de la Escuela de San Fernando de Madrid, y otros ingenieros destacados, los cuales defendieron correctamente la nivelación y las máximas pendientes que en las calles se podían permitir. También en el 1862 se continúan las iniciativas felices; otra de ellas fue aquel proyecto del propio arquitecto municipal Saturnino García, quien previendo como buen visionario los avances de la locomoción y el futuro de la ciudad intentó dotarla de "una gran vía"; la cual partiendo desde los muelles se continuaría hasta el Castillo del Príncipe. La proyectada "Avenida Serrano", que se lograba uniendo las calles de Obispo y O'Reilly con el derribo de las manzanas intermedias, cuando sólo existían casas de uno y dos pisos, y la cual atravesaba por la calle de San Rafael o San José, hasta la Calzada de Infanta, con un presupuesto de \$2.300.000, no fue una iniciativa aislada, y aunque no llegó a ejecutarse, ejerció una influencia beneficiosa para otros mejoramientos.

Por esa misma fecha, 1862, y después de invertir más de 20 años en peticiones y lamentos, se comenzó el derribo de las murallas, y amplias avenidas en sentido transversal iban a ocupar los inútiles espacios, de fosos y bastiones; y el proyecto del Reparto de sus solares, ejecutado por el ingeniero don Manuel Portilla

(1863), constituyó la más avanzada página de urbanización que tuvo lugar en la historia de Intramuros y Extramuros.

Ante todos esos hechos, es fácil comprender que nos encontramos frente a la más notable remodelación de La Habana que en una gran parte se ejecutó en el siglo XIX; y es por eso que hemos señalado en esa fecha de 1862 la culminación de otro periodo de avance urbanístico en el desarrollo de la ciudad.

Habían gobernado la Isla por esos años el general Serrano y el general Dulce y una brisa de libertad se había respirado; comprobándose los sentimientos patrios en la gran demostración de duelo (1862) que ofreció la ciudad en el entierro del insigne maestro y forjador de una generación de héroes que fue don José de la Luz y Caballero.

Concurría también la circunstancia de un periodo de mayor cultura a causa del retorno a Cuba del Conde de Pozos Dulces y otros esclarecidos patriotas, los cuales por sus viajes y estancia en Europa y los Estados Unidos y con la publicación del periódico *El Siglo* aportarían nuevas ideas de progreso y mejoramientos. En La Habana de aquel entonces se comentaba por la prensa la política de Napoleón III y la de Bismark. Se sabe que influyó en el consistorio habanero para aprobar el proyecto de la "Avenida Serrano" las grandes obras de los boulevares que se ejecutaban en París con el "Plano de los Artistas" y la bien conocida Avenida de Nueva York o Broadway.

Hay en la extensión de La Habana en la segunda mitad del siglo XIX dos lecciones urbanísticas trascendentales: una que comprende la parte donde se respetaron en su formación las sabias ordenanzas municipales de 1861 y se logró toda la ciudad nueva del Vedado (3) y hasta su continuación en el Miramar.

La otra parte de la ciudad pa-

rece que lleva por lema la política de "dejar hacer" a cada propietario de reparto lo que más le convino a sus intereses, sin respetar las ordenanzas, a trueque de costosos errores que gravitarán "per insecula" sobre la ciudad. Esto ha producido los desordenados parcelamientos de Jesús del Monte, Luyanó y Vibora, en los cuales no se continuaron las calles, ni se respetaron las pendientes permitidas por la ciudad. Una simple prueba de ello la tenemos en la que pudo ser una valiosa arteria de circulación, la Avenida Serrano, proyectada en 1860 por los señores Santos Suárez, Durege y Correa, la cual fué bloqueada en sus extremos por los reparos colindantes.

## EL PLANO DE ALBEAR DE 1874

Es difícil encontrar en la historia de La Habana el levantamiento de un plano tan correcto y con tanto lujo de detalles como el que ejecutó en el año de 1874 para el Excelentísimo Ayuntamiento, el coronel de Ingenieros don Francisco de Albear y Lara.

Fue realmente un plano regulador que acredita a Albear como un connotado urbanista. Contiene las curvas de nivel que representan el relieve del terreno de medio en medio metro, a excepción de las correspondientes a las alturas de Luz y Atarés, donde para evitar confusiones la pusieron a un metro. La cota cero corresponde a las más altas mareas, cuya altura fue tomada en los baños de mar donde hoy está el Malecón. En los planos parciales y a la escala de uno por mil se indicaron la numeración existente en cada cuadra, la extensión de los frentes de cada caso con el número de pisos y las accesorias que tenía, así como los lugares donde había cercas, ya de madera o de piedra. Esta obra de Albear da la ciudad tal como era en aquella época y deja en él una serie de proyectos y mejoras que lo harían el más destacado plano de La Habana del siglo XIX.

Se sabe que colaboró en este pla-

no el arquitecto Calixto de Loira, que era hombre de confianza de Albear.

Como hacía pocos años que se trabajaba en el derribo de las Murallas, aun se ven en el plano con líneas de puntos los fosos y bastiones, y marcando su fuerte impresión por ser lugares de tránsito aun están la Puerta de Tierra y las puertas del Monserrate con las plazas que junto a ellas se formaron; después siguen las puertas de Colón y de la Punta. Superpuesto está el trazado del reparto, pero todavía sin numeración en las manzanas. Hay una zona de mayor blancura que reproduce los amplios espacios abiertos que iban de mar a mar y que cerraron y limitaron la ciudad colonial, y como apoyándose sobre aquel contorno se observa el amplio desarrollo de la Ciudad de Extramuros que cubre una extensión de más del doble de la llamada Habana antigua.

Han quedado como directrices de los siglos anteriores las salidas del campo o al monte que convergen hacia el puente de Chávez y el de Cristina. La calle de la Reina con el paseo de Tacón se nos representan como la espina dorsal o el eje de mayor tránsito de la ciudad, y la calle Ancha del Norte y su prolongación en la de Marina ofrece la salida natural junto a la costa. La Zanja Real sólo está soterrada hasta la calle de Lucena, y ha formado con sus sinuosidades la calle de la Zanja, por donde va el ferrocarril. En esta fecha la Calzada de Galiano tenía árboles.

El Nuevo Prado que construyó el Marqués de la Torre y que fue anchado y hermoñado por Tacón, quien lo dotó de la rotonda con la fuente de los Genios, tenía cuatro alineamientos de árboles con bancos en el paseo central, además de sus dos amplias calles laterales para carruajes. Entonces se le conocía con el nombre de Paseo de Isabel II y se extendía desde la cárcel hasta la fuente de la India. En el tramo comprendido entre las explanadas de Neptuno y la calle de San Rafael estaba el monumento con la estatua en mármol de Isabel II, rodeada de árboles y cuatro parterres con cuatro fuentes; igualmente lo enmarcaban bellas y airoas farolas con sus mecheros de gas, importadas de Inglaterra. Delante del Teatro Tacón había una gran plaza para el estacionamiento de los carruajes,

En este paseo desde Neptuno hasta la Cárcel, la acera que lindaba con los fosos de las murallas había quedado toda sin fabricar. En ella existían varios talleres de madera, los baños del doctor Belot y un poco más hacia adentro, años antes se levantó el Teatro de Villanueva, el cual fue escenario de los sangrientos sucesos provocados por los voluntarios.

Junto a la bahía estaban los espacios del que fuera famoso Arsenal por los excelentes navíos que se construyeron en los tiempos de los barcos de madera. Dominando el centro o el corazón de la urbe que se fue formando por el crecimiento incesante de la primitiva villa de La Habana quedó el vasto Campo de Marte, el más grande espacio que se trazó en el siglo anterior. Junto a éste quedaron igualmente los terrenos del Jardín Botánico, donde se instaló en el 1837 la estación de Villanueva. Estos dos grandes espacios libres, que las exigencias militares de las Murallas conservaron, serán los únicos que se salven de los continuos parcelamientos que la invadieron en todos sentidos. Ni siquiera se salvaron los "ejidos"... Y lo triste es que la costumbre no se ha perdido.

Extramuros en el 1874, que es cuando Albear levanta su plano, está encerrada por el río Chávez, la Calzada de Belascoaín y el mar. Más allá de Belascoaín, junto al cuartel de madera extendiéndose hasta la Beneficencia, hay una serie de manzanas que llegan hasta las calles de Soledad y Marqués González. Después, los grandes espacios que quedan hasta la Calzada de Infanta y la Quinta de los Molinos, residencia veraniega de los gobernadores, permanecen zonas rurales atravesadas por pequeños arroyos y algunas desviaciones de la zanja real, cuyas aguas se van a verter en la pequeña ensenala entre las baterías de Isabel II y el Hospital de San Lázaro. Detrás del hospital estaba el cementerio que construyó a principios del siglo XIX el obispo Espada. Hay un pequeño caserío, que ocupan la calle de Hornos, Carnero y Príncipe, contiguo a la leprosería. Detrás están las Canteras de San Lázaro y esa calle de Príncipe que es el camino que tanto hollaron los presidiarios que bajaban del Castillo, y como costumbre de la época trabajaban en las obras públicas.

No se siente en esta villa recl-

nada sobre el Golfo otros anhelos que los de vivir como se pueda, preocupándose muy poco en las esferas oficiales por su correcto desarrollo. Serán los nativos, las mentalidades cubanas las que mejorarán en extramuros el trazado de las calles, que son más anchas y mejor orientadas que las de la ciudad colonial.

La antigua barriada de Jesús María contigua al Arsenal, la barriada del Santo Cristo de la Salud y la pequeña iglesia de San Nicolás, son los restos con la urbanización mal trazada que ya existía desde el siglo XVIII y que se formó por la salida natural de la Calzada del Monte y las proximidades del río Chávez con el puente de su nombre.

Frente a los principales paseos del Prado e Isabel II se ve en el plano de Albear el Teatro Tacón, no lejos de ellos ocupando espacios en el reparto de las Murallas estaba el circo de Chiarini, y retirada en las afueras, al lado del Asilo de Mendigos, que colinda con la Beneficencia, se encontraba la Plaza de Toros.

La Iglesia de Monserrate, la del Santo Cristo de la Salud, la Iglesia de San Nicolás y la Iglesia de Jesús María, son los únicos campanarios de toda esa parte de la ciudad, y excentuando Monserrate, que se construyó en la Calzada de Galiano en el siglo XIX, las otras, como la mayoría de las iglesias de La Habana Vieja, se terminaron en el siglo XVIII.

Extramuros tiene bien la característica de su tiempo con el paso de los ferrocarriles por el centro de las calles. La higiene pública, como muchas ciudades del mundo, dejaba mucho que desear; existían numerosas calles de tierra que nunca se barrían y en las cuales el tránsito de bestias con el riego continuo del estiércol producía un fango y un polvo al secarse después de las lluvias, que obrando como agentes naturales contaminaban aguas y ambiente y contribuían en mucho a las continuas epidemias que tanto se repitieron en la anterior centuria.

Como sistemas de transportes La Habana contaba en 1893 con dos líneas de ferrocarril urbano, una que iba a El Carmelo pasando por El Vedado y la otra con tracción animal que llegaba hasta los caseríos del Cerro y Jesús del Monte, además del servicio que hacían innumerables coches de alquiler. Poco después empezaban a funcionar las llamadas guaguas de Estanillo, las cuales hacían mayores recorridos. Los

ferrocarriles que llegaban hasta la estación de Villanueva cruzaban por el Paseo de Tacón y la Quinta de los Molinos y la Calzada de Infanta hasta la calle de la Zanja. También había el ferrocarril de Mariano, que por la parte occidental del Cerro avanzaba hasta el paradero o estación de Concha, junto al Paseo de Tacón, y el ferrocarril del Oeste, que cruzando la Calzada de Jesús del Monte iba a terminar en la estación de Cristina, cerca del Castillo de Atarés, con un ramal que llegaba hasta los Almacenes de Hacendados.

Pero la narración simple de los principales cambios y nuevas modalidades de aquella célula urbana que ya tenía tres siglos de fundada en los primeros años del siglo XIX, no podría nunca dar las verdaderas manifestaciones de vida, si no explicáramos el trágico proceso imperante en la gobernación del país que ejerció España en todo ese tiempo.

Sostener la administración de una colonia por un ministerio situado a 1.700 leguas allá en Madrid, que desconocía las necesidades y las costumbres de pueblos tan lejanos, y aprovecharse de la riqueza de éstos para saciar la caterva de funcionarios peninsulares que nos mandaban, sólo podía producir una desmoralización profunda, una administración viciada y perennes atrasos en los desarrollos urbanos y de todos los órdenes de Cuba, y por ende de la ciudad de La Habana.

Fueron muy contados los capitanes generales que sintieron el deseo de ver progresar la capital de la isla, y casi todas las iniciativas de mejoramiento provenían de los preclaros hijos del país, de la Sociedad Económica y de los ayuntamientos o de aquellas urgentes necesidades que había que remediar.

Los capitanes generales con gobierno absoluto, las mayorías de las veces malograban las iniciativas de los diputados cubanos en aquellos breves períodos de nuestra historia en que pareció que se les recibía en las Cortes de Madrid. La funesta política de Tacón y sus actos dictatoriales, y las obras públicas que realizó expoliando a las instituciones, y a las clases pudientes, aprovechándose de los pingües beneficios que el contrabando negro producía; y sobre todo usando hasta más no poder la sufrida mano de obra de los presidiarios, dejó tal ola

de descontento que hasta el Ayuntamiento protestó ante las Cortes contra el capitán general, destacando en el informe los buenos recuerdos que había dejado su antecesor el Conde de Santa Clara.

Hasta 1837 se disfrutó en Cuba de derechos políticos y se tuvo participación en las funciones legislativas, pero nunca en la medida que correspondía; desde 1837 hasta 1879 se le privó en absoluto de representación en los cuerpos legisladores; desde 1789, después de la Paz del Zanjón, aunque en la ley aparece que se nos reconoce el derecho de representación en Cortes y aunque hay representantes de Cuba en el Congreso y en el Senado español, sin embargo, Cuba no estaba representada verdaderamente, ni eran oídos los pocos que en realidad lo fueron, manteniéndose por medios políticos y combinaciones electorales el obstruccionismo que caracterizó la administración colonial hasta terminar con la exclusión completa de nuestros diputados.

Fue el descontento ante el fracaso que experimentaron los comisionados cubanos en el 1865 y las tremendas expoliaciones e injusticias que cometió España los que produjeron, por la desesperación de las clases pudientes y el ansia de libertad que se sentía, la Revolución de Yara o la gesta gloriosa de Carlos Manuel de Céspedes y Francisco Vicente Aguilera en el 1868.

Ni siquiera los ayuntamientos, que eran presididos por los tenientes gobernadores nombrados siempre entre los españoles más recalcitrantes y que obstaculizaban las pequeñas iniciativas de algunos concejales, pudientes hijos del país, podían actuar con libertad. Toda esa serie de arbitrariedades y pésimo trato que se le daba a la colonia, la falta de instrucción pública, la carencia de escuelas que a sabiendas mantenía España, el atraso de la Universidad y de los Institutos, la misma línea divisoria que separaba en campos irreconciliables a los hijos del país, en cuyas manos estaban casi toda la riqueza de la agricultura y de la ganadería, y los peninsulares heridos en lo hondo por la pérdida de todas las colonias de la América del Sur, que ya se habían independizado; todo esto y las duras medidas represivas, junto con las masacres y fusilamientos con que trataban de abortar los capitanes generales los diversos intentos que se llevaron a cabo por la independencia de Cuba, todas estas causales que forman el

cuadro político impedirían o retardarían el crecimiento de La Habana, que era la capital de la Colonia, la residencia de los gobernadores y casi la representación de toda Cuba.

Pocos libros se han escrito tan de mano maestra como el que publicó en el 1891 el doctor Raimundo Cabrera y que se titula **Cuba ante sus jueces** (cuyo alto valor fue reconocido por Enrique José Varona) y con prólogo escrito en 1887 de Rafael Montoro, que terminaba con la siguiente frase: "Tan cierto es como que no se llegará a esta feliz concordia, sino el día en que un amplio self government haga imposible a un tiempo mismo la temeraria imposición de los poderosos de ahora y el justo resentimiento de los oprimidos" (5).

Chocaron a todo lo largo del siglo XIX los más altos pensadores cubanos, nuestras más grandes mentalidades, contra la incultura y el obstruccionismo de los procónsules de la Colonia; y este hecho natural realmente produjo el otro choque de la fuerza y la virilidad de un pueblo joven por lograr su independencia contra las armas de España, y que después de jalonar todo el siglo de víctimas y mártires, completó su esfuerzo al cabo de la Guerra de los Treinta Años con la victoria por las armas de los ejércitos cubanos. España estaba derrotada cuando dió comienzo en el 1898 la Guerra Hispano-cubano-americana, y que al terminarse con el Tratado de París acabaría con la dominación española en nuestro continente.

**NOTAS:**

(1) Las repetidas epidemias que asolaron la isla y La Habana durante el siglo XIX eran producidas por la falta de saneamiento y la deficiente higiene pública que reinaba en aquel entonces; esta situación se agravó aún más cuando se hizo endémica la fiebre amarilla, que nos vino de Veracruz en el 1761.

Ya desde el siglo anterior, o sea, desde el 1788 se estableció un precario alumbrado público con faroles candiles de aceite; también se instalaron las primeras casas de baño. En 1802, un espantoso incendio redujo a cenizas todo el caserío del barrio de Jesús María.

En el 1833 un barco proveniente de los Estados Unidos, que trajo algunos enfermos, parece que provocó el contagio del cólera morbo, que también assolaba Europa, y al pro-

pagarse la epidemia en La Habana ocasionó más de ocho mil muertos antes de desaparecer.

En el 1819 fué comisionado don Antonio María de la Torre y Cárdenas para la delineación de la vasta parte no poblada de Extramuros; y es entonces cuando se corrigieron los errores de orientación de las viejas calles y se le dió una mayor anchura a las nuevas que se trazaron. Esta planificación comprendió toda la zona que iba desde la calle de la Zanja hasta el mar y desde el Paseo o Nuevo Prado que trazara el Marqués de la Torre hasta la Calzada de la Beneficencia.

Pero existían el camino de la costa, que cuando se construyó la Leprosía en el siglo XVIII tomó el nombre de Calzada de San Lázaro, aunque conservaba una placa con su denominación primitiva de Ancha del Norte; y también existía la otra Calzada que sirvió para el tránsito de las carretas que entraban a la ciudad por la Puerta de la Punta, ya que no podían hacerlo por la de la Muralla, pues estaba prohibido. Esta Calzada, después que se le hizo un puente sobre la Zanja Real, tomó el nombre de la Calzada de Galiano. Las otras urbanizaciones de los barrios de Jesús María, el Santo Cristo de la Salud, Guadalupe y el Horcón, que databan del siglo XVIII, quedaron como estaban, y poseían la Calzada del Monte y el Camino a San Antonio Chiquito, que después fue la Calzada de San Luis Gonzaga y finalmente la Calzada de la Reina.

En el 1828 el ingeniero don Antonio María de la Torre construía por encargo del gobernador Vives el monumento conmemorativo de "El Templete".

Por el 1851, Extramuros se desbordaba por el sur, atravesando el Puente de Chávez, y se construían los repartos o parcelaciones denominados de Concha en homenaje al gobernador y los otros aledaños. Y por la Calzada de Concha y la de Luyanó, por donde iba el camino a la vecina villa de Guanabacoa, se reprodujo otra vez el caso del urbanismo lineal y en sus bordes y cercanías se fomentaron poblaciones, pero sin dejar entre ellas plazas, ni grandes parques, o lo más alguno que otro parquecito.

En 1820 y años siguientes, hubo varios tumultos promovidos por la exaltación de los partidos políticos, y se formaron sociedades secretas para promover la separación de la Metrópoli.

El primero de septiembre de 1851 moría en el cadalso, por la libertad de Cuba, el general Narciso López.

(2) En octubre de 1871 se puso la primera piedra de las obras del Cementerio de Colón, una de las más brillantes que se hicieron en el siglo XIX. Los trabajos del llamado Gran Plano de Albear o el plano del Acueducto que lleva su nombre iban a reunir todas las directrices del crecimiento de la ciudad en aquella fecha.

Posteriormente, pocos hechos importantes registra la historia de la ciudad, puesto que la Guerra de Independencia, que empezó en 1868, es suceso que atañe a la historia de toda la isla, por más que La Habana sufriera, como las principales poblaciones de la Gran Antilla, las tristes consecuencias de la contienda.

Terminada la primera parte de la Guerra con la Paz del Zanjón y considerada la isla como provincia ultramarina española, eligió La Habana su primer Ayuntamiento en 1879. En el 1892, la Diputación Provincial escogió el terreno llamado "Placer de Peñalver", para levantar el edificio de la Escuela Provincial de Artes y Oficios, que se ejecutara gracias a los esfuerzos de don Fernando Aguado, en el 1894 y 1902.

(3) En el 1836 se inauguraban por el general Tacón las obras de embellecimiento de la Plaza de Armas con la estatua de Fernando VII en el centro. También en ese mismo año llegaron a La Habana las fuentes de la India y la de los Leones, que por iniciativa del Conde de Villanueva se habían encargado a Italia de acuerdo con los planos de don Miguel Pastor. Poco tiempo después llegaba la Fuente de Neptuno, que se instaló en las cercanías del puerto. Igualmente se levantó en el Paseo de su nombre la estatua de Carlos III, y allí se fueron colocando varias fuentes de mármol: la de Ceres, la de Esculapio, la de los Sátiros y la de las Frutas, con las cuales el gobernador Tacón realzaba el gran paseo que había hecho y que se denominó entonces el "Paseo Militar".

Otra obra valiosa ejecutada en aquellos momentos fue el Acueducto de Fernando VII (1835), con su planta de filtros de "El Husillo".

En el 1837 se inauguraba la Estación del Ferrocarril de Villanueva en los terrenos donde se encontraba el Jardín Botánico, frente al Paseo que más tarde se denominaría de Isabel II, Este ferrocarril, que iba

de La Habana a Güines, el primero que se construyó en Cuba antes que la Metrópoli los tuviera, fué propiciado por el general Tacón. El Conde de Villanueva ayudó mucho a su realización, pues llenaba una de las necesidades más urgentes de la ciudad.

También se creó durante su gobierno para aumentar la seguridad una policía urbana en la capital y otra rural para el campo. Se empedraron las calles con el sistema de MacAdams y se construyeron 3120 metros de cloacas. En la nueva cárcel que levantó en la alameda de extramuros, además del presidio había talleres y cuarteles.

El general Tacón construyó igualmente el edificio de la Pescadería, junto al litoral; y en el palacio de los gobernadores hizo importantes obras de reformas, sacando a los presos para acondicionar a su numerosa familia. Se decía del Mercado que levantó y que aún lleva su nombre, que en aquella época era superior a los de Madrid. Es innegable que por esos años se vivía en La Habana un momento de superación cultural, que lo prueban la fundación del Instituto de Ciencias y Bellas Artes y la frustrada por razones políticas Comisión permanente de Literatura. Todas estas causales, más un estado económico floreciente, produjeron en el desarrollo de la ciudad un notable período de avance urbanístico.

Al gobierno del general Tacón se le cuentan las felices iniciativas del Conde de Villanueva para embellecer La Habana y las realizaciones del coronel de ingenieros don Miguel Pastor, quien sobresale tanto en este período por la importancia de las obras que ejecutó, que puede dársele el crédito del máximo urbanista de la ciudad en la primera mitad del siglo XIX.

Pastor construye el Paseo Militar hasta el Príncipe en el 1836 y al igual terminó un año antes el enverjado y los interiores del Campo de Marte. Creemos que se le deben las reformas en la nivelación y rectificaciones de la Calzada de San Luis Gonzaga. También anchó y reconstruyó el Nuevo Prado desde la Cárcel hasta la Fuente de la India. Y en cuanto a edificios construyó la Cárcel, la Maestranza de Artillería, el Mercado, la Pescadería, la Quinta de los Molinos y las reformas que se hicieron en el Palacio de los Gobernadores.

José M. BENS ARRARTE  
(Continuará)

DOCUMENTAL