

LA HABANA DEL SIGLO XIX: “TODO LO SÓLIDO SE DESVANECE EN EL AIRE” NINETEENTH-CENTURY HAVANA: ‘ALL THAT IS SOLID MELTS INTO AIR’

Resumen

La lucha anglo-francesa por la hegemonía mundial durante el siglo XVIII, la revuelta de esclavos en Haití y la Revolución Estadounidense catapultaron a Cuba a la economía mundial. La capital de la principal y más pujante economía azucarera del mundo sufrió una profunda transformación demográfica y urbana. Durante el próspero siglo XIX cubano, las cambiantes relaciones y antagonismos socioeconómicos y políticos se inscribieron en el paisaje urbano y arquitectónico de La Habana.

Palabras Clave

La Habana, Siglo XIX, Transformación urbana y demográfica, Modernización, Antagonismos socioeconómicos y políticos.

Styliane Philippou

Investigadora independiente
París, Francia.

Arquitecta, ingeniera e historiadora de arquitectura. Ha enseñado diseño, teoría e historia de la arquitectura en el Reino Unido y en La Habana, y ha dictado conferencias en varios países. Su libro, *Oscar Niemeyer: Curves of Irreverence*, se publicó en 2008, en Yale University Press, y ganó la medalla de oro en los premios de la Asociación de Editoriales Independientes. Su libro *Modernisme et vanité: Happy Days à Miami et La Havane* se publicó en París en 2012.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 25/01/2014
Fecha de revisión: 12/03/2014
Fecha de aceptación: 01/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

The eighteenth-century Anglo-French struggle for global mastery, the Haitian slave rebellion and the North American Revolution catapulted Cuba into the global economy. The capital of the world's leading, fastest-growing sugar plantation economy experienced dramatic demographic and urban transformation. During Cuba's prosperous nineteenth century, rapidly shifting economic, political and socio-economic relationships and antagonisms were inscribed in modern Havana's urban and architectural landscape.

Key Words

Havana, Nineteenth century, Urban and demographic transformation, Modernization, Socioeconomic and political antagonisms.

LA HABANA DEL SIGLO XIX: “TODO LO SÓLIDO SE DESVANECE EN EL AIRE”

La breve ocupación británica de La Habana (1762) y las reformas borbónicas ulteriores marcaron la entrada de Cuba en la era moderna. El puerto de La Habana se abrió al libre comercio —principalmente con Estados Unidos— en una escala sin precedentes. La isla se inundó de bienes de consumo, maquinaria azucarera de Inglaterra, comerciantes de las colonias británicas de Norteamérica y “*la mercancía más codiciada: esclavos africanos*”¹. En las últimas décadas del siglo XVIII, la ciudad sufrió una fuerte transformación urbana y demográfica. Para fines de siglo, era una de las urbes más fortificadas y populosas de América. En su astillero fue construido, en 1769, el Santísima Trinidad, el navío militar más grande y de artillería más pesada del mundo. La militarización intensiva, que requería ingentes recursos, impuso el aumento de los aranceles pero también una amplia liberalización comercial reclamada por el patriciado criollo terrateniente de las ciudades, cuya estrecha cooperación con el gobierno colonial se había vuelto crucial para la defensa del Golfo de México².

Los *situados* mexicanos financiaron gran parte de la revolución azucarera de fines del siglo XVIII, en el marco de una legislación comercial propicia³. La “*época feliz*” posterior a la ocupación británica de Cuba fue celebrada por Ignacio de Urrutia y Montoya (1791) como un periodo en el que “[se adelantó] *generalmente toda la isla, y en particular La Habana*”. Una década más tarde, Antonio José Valdés hablaba de una época de “*engrandecimiento de La Habana*”, y destacaba las obras públicas típicamente modernas realizadas por los gobernadores ilustrados: paseos, avenidas, empedrado y alumbrado de calles, edificios públicos, hospicios, cementerios, teatros y fuentes. Estas reformas iniciaron la transformación de la capital en una metrópoli moderna⁴. Bajo el “despotismo ilustrado” de Carlos III, Cuba se convirtió en el centro de experimentación e innovación colonial de España en materia de política, administración territorial, finanzas y políticas económicas. El censo general de la población de Cuba se realizó seis años después del primero llevado a cabo en España (1768). La Habana (intramuros) fue dividida en

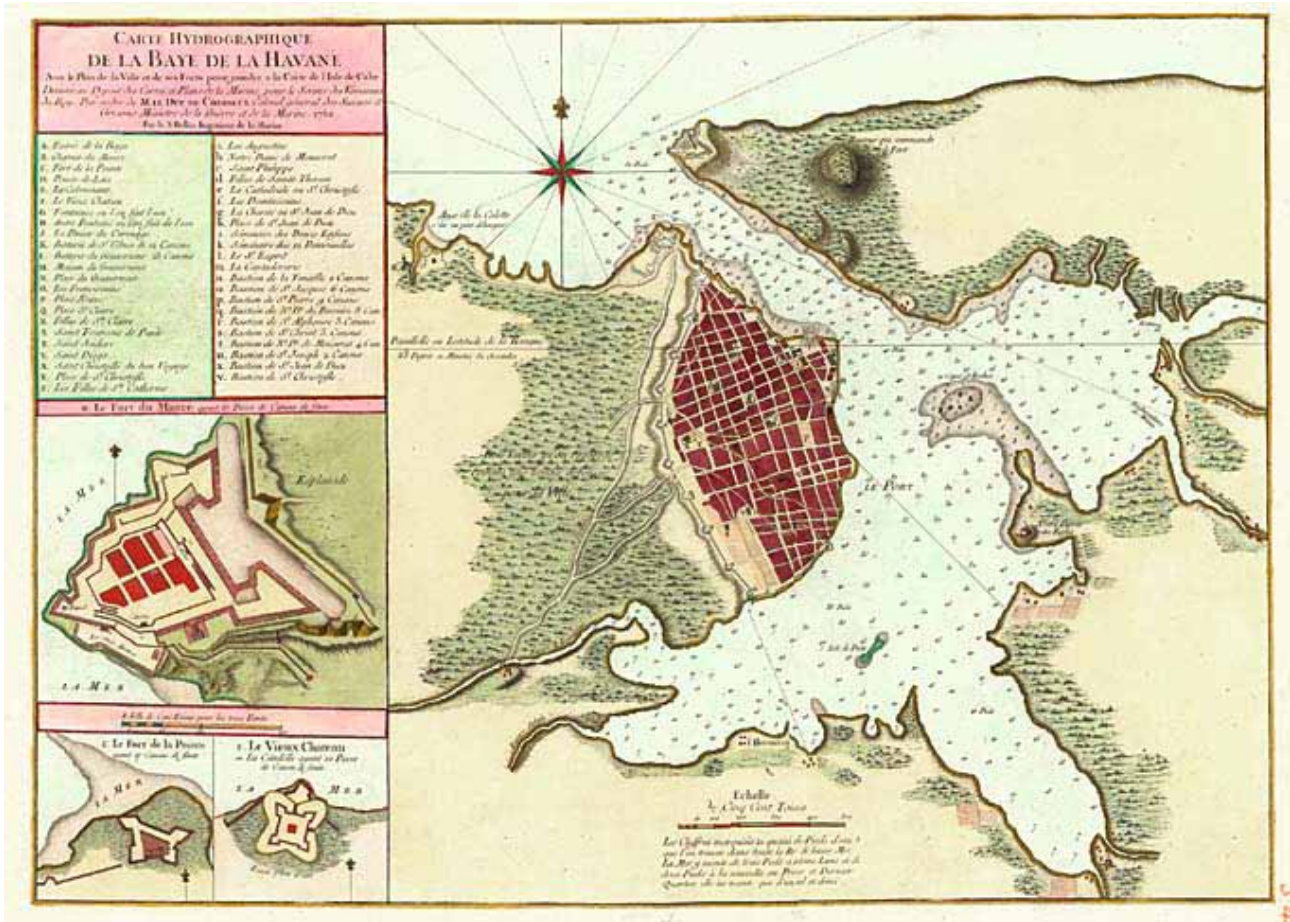


Fig. 1. S. Bellin. Mapa hidrográfico de la bahía de La Habana. Con el plano de la ciudad y de los castillos de los Tres Reyes del Morro, de la Real Fuerza y de San Salvador de la Punta. Depósito de mapas y planos de la Marine. París. 1762. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí

barrios o cuarteles; se nombraron oficialmente las calles y se numeraron las casas⁵. En 1776, las construcciones de madera y paja fueron prohibidas en La Habana intramuros. La eliminación de las viviendas precarias del recinto amurallado inició un proceso de segregación residencial y exclusión de familias humildes, estableciendo una distinción social entre la ciudad de intramuros y la de extramuros⁶. Al mismo tiempo, se abrieron cinco puertas nuevas en las murallas que separaban La Habana de los cada vez más poblados barrios de extramuros⁷, lo que facilitaba la circulación de mercancías.

En 1807, La Habana de extramuros fue dividida en dieciséis barrios o capitanías de partido. Diez

años después, una Real Orden encomendó al Real Cuerpo de Ingenieros que elaborara un plan para esta zona. Este debía adecuarse al afán del gobierno colonial de racionalizar, ordenar y controlar un espacio urbano que, por primera vez, era no solo percibido como una totalidad, sino también examinado y reordenado en términos cuantitativos y científicos. El censo de 1817 abarcó a toda la población de La Habana, intra y extramuros. La anexión de los arrabales de extramuros (declarados parte de la ciudad en 1851) también tenía por objetivo contener el crecimiento desordenado, que amenazaba el orden espacial racional de la urbe y su expansión según principios modernos. Para fines de la década de 1820, La Habana de extramuros ya

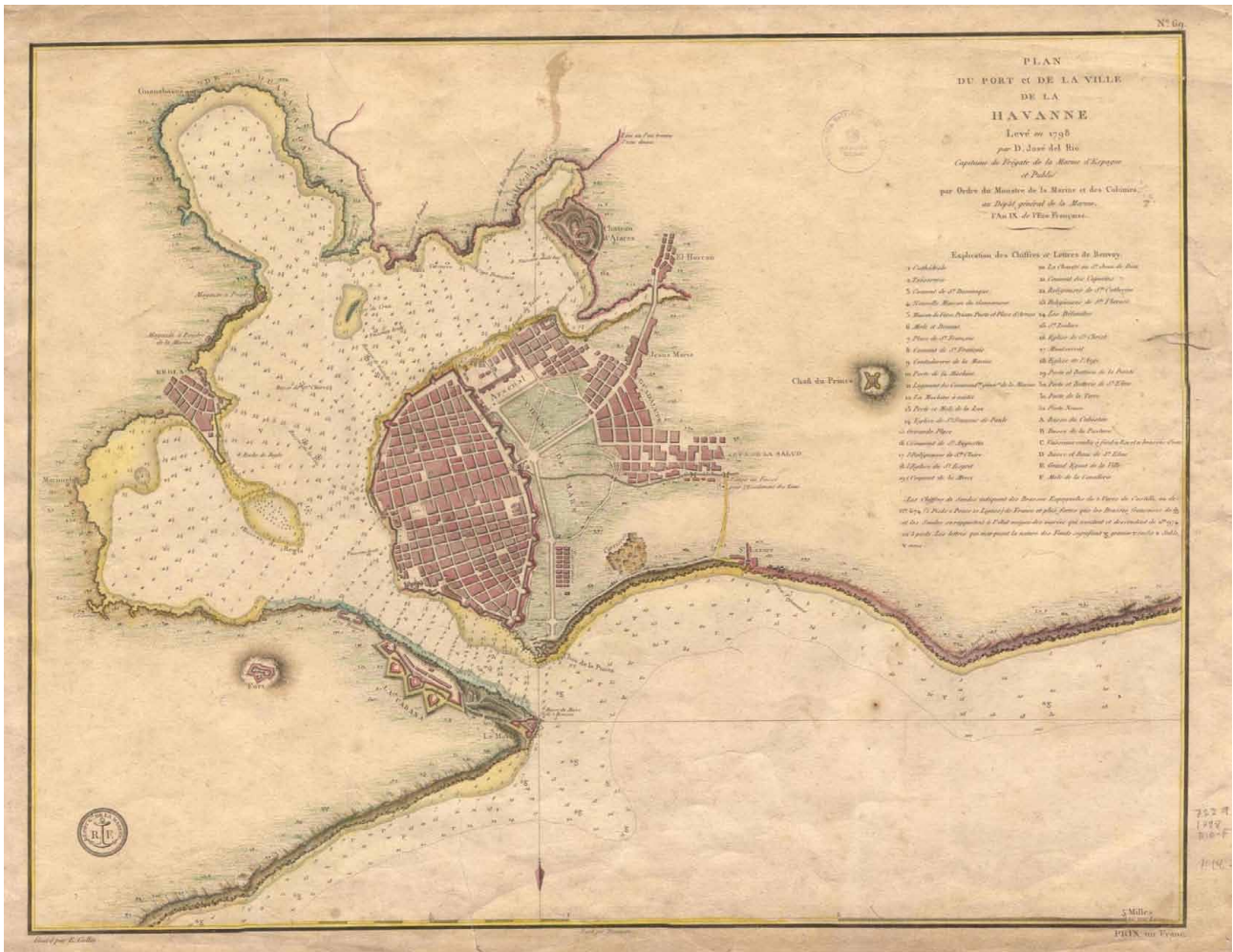


Fig. 2. D. José del Río. Plano del puerto y de la ciudad de La Habana. 1798. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

había duplicado el tamaño de la de intramuros, pero en ella vivía solo la mitad de la población total de la ciudad. José María de la Torre, en *Lo que fuimos y lo que somos, ó, La Habana Antigua y moderna 1857* —“la primera obra de historia urbana redactada en Cuba”⁸—, consideraba la ciudad como una totalidad, al tiempo que legitimaba la percepción de La Habana como una ciudad dividida.

Tras la rebelión de esclavos en Haití (1791), Cuba desplazó a la colonia francesa del puesto de principal socio comercial de Estados Unidos en el Caribe. Los hacendados azucareros, cafetaleros, tabacaleros y ganaderos se beneficiaron con los nuevos decretos relativos a la tenencia de tierras entre 1815 y 1819; la marina dejó de

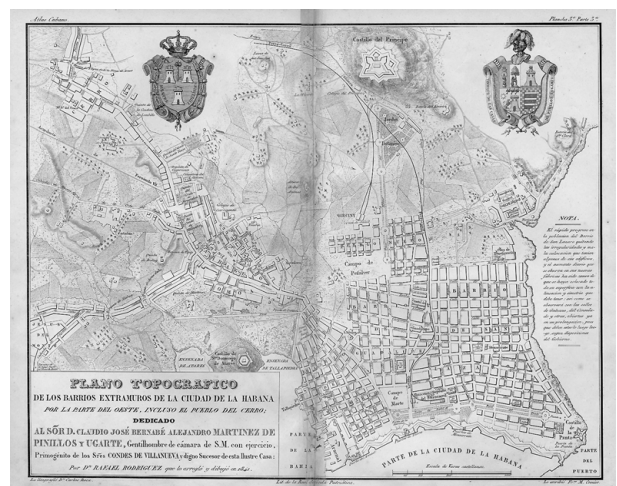


Fig. 3. Rafael Rodríguez. Plano topográfico de los barrios extramuros de la ciudad de La Habana por la parte del oeste, incluso el pueblo del Cerro. 1841. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

gozar del derecho exclusivo a la explotación de bosques y la madera de la isla; el cultivo de tabaco y el comercio fueron liberalizados en 1817; en 1818 la inmigración se vio incentivada por la ley y los puertos de la isla se abrieron al libre comercio mundial. Tras años de innovación en materia de políticas comerciales, Cuba se integró plenamente a la economía mundial. Hacia principios del próspero siglo XIX cubano, la población de la isla había crecido exponencialmente como consecuencia de la llegada de diversos grupos: hacendados franceses de Saint Domingue, esclavos importados en cantidades jamás vistas, colonos provenientes de Estados Unidos tras la Revolución Americana y el fin de la Guerra Civil, jóvenes españoles y canarios, refugiados y soldados realistas de las colonias españolas recién independizadas en América Latina. Para 1825, España había perdido todas sus colonias en territorio continental, así como su hegemonía comercial sobre “*la siempre fiel isla de Cuba*”, el principal y más pujante productor mundial de azúcar, la fuente más valiosa de ingreso metropolitano y una tierra de oportunidades para peninsulares ambiciosos.

El destacado miembro de la aristocracia criolla habanera Gonzalo O’Farrill y Herrera, nacido en una de las familias propietarias de ingenios y traficantes de esclavos más ricas y poderosas de La Habana, ocupó los cargos de Secretario de Estado interino español, ministro de Guerra, ministro de Indias y ministro de Marina interino. Su sobrina, María Teresa Montalvo y O’Farrill, “*una de las anfitrionas más famosas de Madrid...utilizó constantemente sus influencias para favorecer los múltiples negocios de su esposo*”, Joaquín Beltrán de Santa Cruz y Cárdenas, tercer conde de San Juan de Jaruco, primer conde de Santa Cruz y Mopox, y subinspector general criollo del ejército cubano ante la Corte española⁹. Su hija, María Mercedes de Santa Cruz y Montalvo nació en el Palacio de los Condes de San Juan de Jaruco, una de las mansiones con portales y logia del siglo XVIII más

grandiosas de la Plaza Vieja. María Mercedes partió a Madrid a los doce años, se casó con el general francés Antoine-Christophe Merlin durante la ocupación de Napoleón en España y fundó un salón literario sumamente exitoso en París. Ostentando el título de condesa de Merlin y ya viuda, visitó La Habana en 1840. En el año de su nacimiento, los intercambios comerciales entre Cuba y España superaban en volumen a los realizados entre la isla y EE.UU. A su regreso, la capital de la economía azucarera más importante del mundo estaba sufriendo una rápida transformación como consecuencia de la extraordinaria riqueza generada por la exportación de azúcar.

La cosmopolita condesa fue recibida por su tío, el brigadier general Juan Montalvo O’Farrill, presidente de la sociedad anónima Compañía del Ferrocarril de Cárdenas a Soledad de Bemba, que emprendió la construcción del ferrocarril destinado al transporte de azúcar hacia el recién inaugurado puerto de Cárdenas. La construcción comenzó el 17 de abril de 1838 y en enero de 1844 llegó hasta la estación Montalvo (hoy Navajas), propulsando la expansión de la plantación de caña de azúcar en una región cuyos principales terratenientes estaban bien establecidos en La Habana¹⁰. La empresa, de la que O’Farrill poseía el 40 %, se fundó seis meses antes de la inauguración de la primera línea de tren de vapor del mundo hispanohablante: un tramo de 25 km entre La Habana y Bejucal, el primer ferrocarril de América Latina y el séptimo del planeta. Construido con un préstamo de un banco británico, y con locomotoras, ingenieros, contratistas, materiales y equipos británicos y norteamericanos, el ferrocarril supuso la entrada de Cuba en la era de la compresión del tiempo y el espacio que aceleró la circulación de mercancías y capital. El sistema de transporte por tierra más moderno y técnicamente avanzado les garantizaba a los productores azucareros criollos de Cuba una explotación más eficiente de sus recursos. El primer barco de

vapor comercial que atracó en América Latina lo hizo en La Habana, en febrero de 1819. Juan Montalvo O’Farrill había recibido una concesión especial para importar el Neptuno desde Estados Unidos y navegar entre los dos principales centros de producción de azúcar del siglo XIX, La Habana y Matanzas. En 1797 se instaló el primer motor de vapor inglés en un ingenio cubano, y para 1808 veinticinco ingenios tenían incorporada esta tecnología de punta, mucho antes de que llegara a España.

En palabras del historiador de la arquitectura Joaquín E. Weiss, se trataba de “*la Edad de Oro de la aristocracia cubana*”¹¹. Ya en 1781, Peñalver había descrito a los criollos blancos de Cuba como “*más activos que todos los demás de las Antillas*”, y veía en sus mujeres el “*mismo lujo de las europeas*”. En 1811 Antonio del Valle Hernández se maravillaba ante la opulencia de la gente y las casas de la rica y animada Habana, donde el precio de la vivienda se había duplicado en el transcurso de unos pocos años¹². En contraste con el resto de las colonias antillanas, la élite blanca y propietaria de Cuba estaba concentrada en la capital. Cincuenta familias criollas dominaban las nuevas instituciones amparadas por el gobierno, planeaban y dirigían el desarrollo agrícola, económico e industrial del país desde la perspectiva de los intereses de la capital, y promovían fervientemente la modernización de los espacios y estructuras de La Habana.

Tras la revolución de Haití y el brusco aumento de esclavos en Cuba, el patriciado criollo estaba cada vez más preocupado por el incremento de la población negra. De 1791 a 1810, el número de los habitantes de La Habana creció más del doble. La mayoría eran esclavos y personas libres de color, especialmente en las zonas de extramuros. Tenían permitido organizarse en cabildos de nación, según grupos étnicos. En respuesta a la revolución haitiana, en 1792 se ordenó que todos los cabildos fueran reubicados fuera del recinto de la ciudad. Su expulsión esta-

bleció una distinción racial entre intra y extramuros. En 1851, la viajera sueca Fredrika Bremer visitó algunos cabildos, que ocupaban “*una calle entera cerca de una de las puertas de la ciudad*” y estaban gobernados por una o dos reinas¹³. Como observa Joan Casanovas, las sociedades afrocubanas fomentaban la participación en la vida pública de las mujeres negras y mulatas¹⁴.

La espléndida mansión de Juan Montalvo O’Farrill era un ejemplo típico de las que la privilegiada oligarquía criolla construía intramuros a principios del siglo XIX. La planta baja estaba dedicada a los negocios y el comercio, combinación que asombraba a los visitantes extranjeros. A principios del siglo XIX, el recinto amurallado de La Habana era aún un espacio de usos diversos donde se mezclaban las clases sociales, a diferencia de los barrios extramuros en rápido crecimiento, habitados por inmigrantes rurales y obreros. Sin embargo, esta situación cambiaría pronto con el aumento desmesurado de la densidad demográfica y la disminución de los terrenos disponibles intramuros. En 1832, el sobrino de O’Farrill, José Ricardo O’Farrill y Herrera, construyó en las inmediaciones una mansión neoclásica similar, aunque más grande y lujosa. Erigidas en las calles estrechas de la ciudad, estas mansiones reflejaban el incipiente “espíritu moderno” del neoclasicismo, promovido por el obispo ilustrado de La Habana, Juan José Díaz de Espada y Fernández de Landa, que “modernizó” el interior de la catedral barroca.

La “*nueva arquitectura*”, influenciada por el neoclasicismo francés e italiano, fue la elegida para las “*bellas y cómodas*” villas de veraneo que los “*modernos y acaudalados*” habaneros empezaban a construir a principios del siglo XIX en las alturas del barrio suburbano de El Cerro. Las familias aristocráticas huían hacia allí desde la vieja ciudad cada vez más congestionada, sucia, ruidosa e insalubre. Desde 1792, el primer diario cubano, *Papel Periódico de La Havana*, publicaba críticas contra los excesos ornamen-

tales del barroco, y defendía lo funcional, quizás con el fin de oponerse a las representaciones de la autoridad colonial estatal¹⁵. La arquitectura doméstica neoclásica cubana alcanzó su apogeo, sin embargo, con la monumental mansión de dos residencias para una familia de nuevos ricos españoles —el Palacio de Aldama— construida extramuros (1840–44), y aclamada por Weiss como *"la más importante de las mansiones urbanas del siglo XIX y de todos los tiempos en Cuba"*¹⁶ y por Emilio Roig de Leuchsenring como el equivalente neoclásico del barroco Palacio de los Capitanes Generales. Deliberadamente alejado de los prototipos españoles, este estilo

también podría interpretarse como una manifestación del deseo de autonomía cubana, una reconfiguración del lenguaje clasicista que el poder colonial de los Borbones había adoptado en su remodelación del Palacio de los Capitanes Generales (1791–1834) y en la Cárcel Nueva.

Basándose en su estadía de solo dos meses, Merlin escribió su ambicioso libro de tres volúmenes *La Havane*, publicado en París y luego en una versión abreviada en Madrid en 1844. El cotidiano espectáculo con que se animaban por la tarde las plazas de La Habana y, especialmente, sus grandes bulevares, impresionó



Fig. 4. Palacio de Aldama (ingeniero venezolano Manuel José Carrerá Heredia, 1840–44), La Habana extramuros. Fotografía en WEISS, Joaquín E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX. La Habana: Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1960.*

tanto a la condesa que su descripción detallada figura dos veces en su diario de viaje. Su querido “tío [tomó] *la galantería de destinar a [su] servicio una volanta muy elegante*”, ese coche de caballos de invención cubana del que un viajero español de la época, Jacinto Salas y Quiroga, comentó admirado: “*no es posible inventar carruaje más elegante y lindo en un país en que abunda la hermosura y es necesario dejar que el viento gire y refresque*”¹⁷. Según el censo de 1827, en las calles de La Habana circulaban 467 quitrines y 2184 volantas.

Durante el gobierno del Marqués de la Torre (1771–1777) una forma extrovertida de urbanismo se había empezado a desarrollar en La Habana. Los espacios públicos, que eran no solo reordenados, pavimentados, alumbrados

y limpiados regularmente, sino también embellecidos con fuentes, invitaban a los habaneros y visitantes a salir por el mero placer de hacerlo. El primer paseo de La Habana, la Alameda de Paula —de 100 m de largo y bordeado de palmeras reales— se trazó en 1772 a lo largo de la Bahía de La Habana. Algunas de las familias criollas más distinguidas construyeron sus suntuosas residencias en los alrededores. Fue bautizado Salón O’Donnell, en homenaje al capitán general Leopoldo O’Donnell, que en 1845 encargó su remodelación al ingeniero Mariano Carrillo de Albornoz. El primer teatro de Cuba, el Nuevo Coliseo (1773–75), fue construido en este primer salón urbano de la ciudad. En la misma época, se trazó el primer paseo extramuros de La Habana, la Alameda de Extramuros o Nuevo Prado, de 1,6 km, uno de los espacios públicos



Fig. 5. Frédéric Mialhe. *El quitrín*. Cromolitografía en *Álbum pintoresco de la isla de Cuba*. Ca. 1855. Casa B. May y Cía. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

al aire libre más apreciados hasta la fecha. En el siglo XIX, la vida social del paseo constituía un aspecto crucial del modo en que era percibida la ciudad, y reflejaba el desarrollo de la cultura urbana.

Creada pocos años después del “Paseo del Prado” de Madrid, la Alameda de Extramuros fue remodelada y ensanchada bajo el mandato del capitán general Miguel Tacón y Rosique (1834–1838). No obstante, se producía una gran congestión durante los ostentosos paseos vespertinos de las damas a lo largo del camino central. La cómoda volanta de Merlin, en cambio, circulaba a lo largo del Paseo de Tacón. Situada al oeste de la ciudad amurallada, esta nueva avenida monumental estaba aún en construcción en la época de la visita de Merlin, a quien fascinaban tanto los actores como los espectadores del lugar¹⁸. La inauguración de este majestuoso paseo fue quizás el elemento más importante del plan de embellecimiento de la ciudad que emprendió el ingeniero Mariano Carrillo de Albornoz, inspirado en el Washington D.C. de Pierre L’Enfant. La arteria urbana más amplia de Cuba no solo sirvió para “*exhibir las proezas militares,*”¹⁹ optimizando la movilidad de las tropas coloniales, sino que también extendió considerablemente el terreno de desfile de estas jóvenes blancas pertenecientes a la restrictiva sociedad colonial cubana, quienes, como escribió el corresponsal para EE.UU. de la revista *La Habana Elegante*, pasaban el resto del día “*encerradas entre las paredes de sus casas, sin otra distracción que el movimiento tedioso de sus mecedoras*”²⁰.

Como lo indica claramente Merlin, en los espacios públicos abiertos de La Habana del siglo XIX no solo existía segregación de género, sino también de raza. Las mujeres negras podían, en efecto, deambular por las calles libremente. Y como señala otro viajero, el francés Eugène Ney, en 1830, los carruajes alquilados estaban prohibidos en el Prado, lo que otorgaba la exclusividad del bulevar a las clases que tenían los

medios para poseer una volanta, “*el mueble más cuidado en las casas*”²¹ habaneras. En el transcurso del siglo XIX, sugiere Felicia Chatelein, una “*nueva moda*”, trasplantada de Europa, surgió en La Habana: salir en busca de entretenimiento²². Las clases altas reclamaban para su disfrute exclusivo los espacios públicos de La Habana “moderna”, fomentando la inversión de las viejas jerarquías espaciales. Durante estos años de extraordinaria circulación de capital, los cada vez más ricos habaneros, y especialmente las habaneras, se volvieron cada vez más proclives a exhibir sus lujosas adquisiciones en público. Como en el París del Segundo Imperio, los nuevos espacios de ocio y exhibición pública de riqueza privada —el paseo, el teatro, el salón de baile, las vidrieras, el café e incluso el ómnibus (en circulación en La Habana desde 1842) y el tranvía (planeado en 1856 e inaugurado en 1859, diez años antes que en España)— eran expresiones de las nuevas funciones y experiencias de los espacios públicos urbanos, en una nueva era de progreso y modernidad. Estas dos palabras, de hecho, figuraban con creciente frecuencia en la prensa local.

Las observaciones de Merlin sobre la escena teatral de La Habana se centraban en el opulento Teatro Tacón, celebrado por su excelente acústica y ventilación. Había abierto sus puertas de extramuros solo dos años antes de su llegada, con un espléndido baile de carnaval. Ese evento, uno de los que inauguraron el nuevo gran escenario de La Habana, priorizaba la exhibición pública de la alta sociedad habanera por sobre sus intereses musicales. La ambiciosa sacarocracia criolla aprovechaba todas las oportunidades para manifestar en público su descontento con el gobierno español, principalmente en lo relativo a la política económica y el control político de los recursos y el comercio. En el estreno de uno de los *grands projets* de Tacón, *El conde Alarcos* de Jacinto Milanés, en 1839, la oligarquía aplaudió “*con entusiasmo...* [un] *drama lleno de alusiones contra el odiado Capi-*

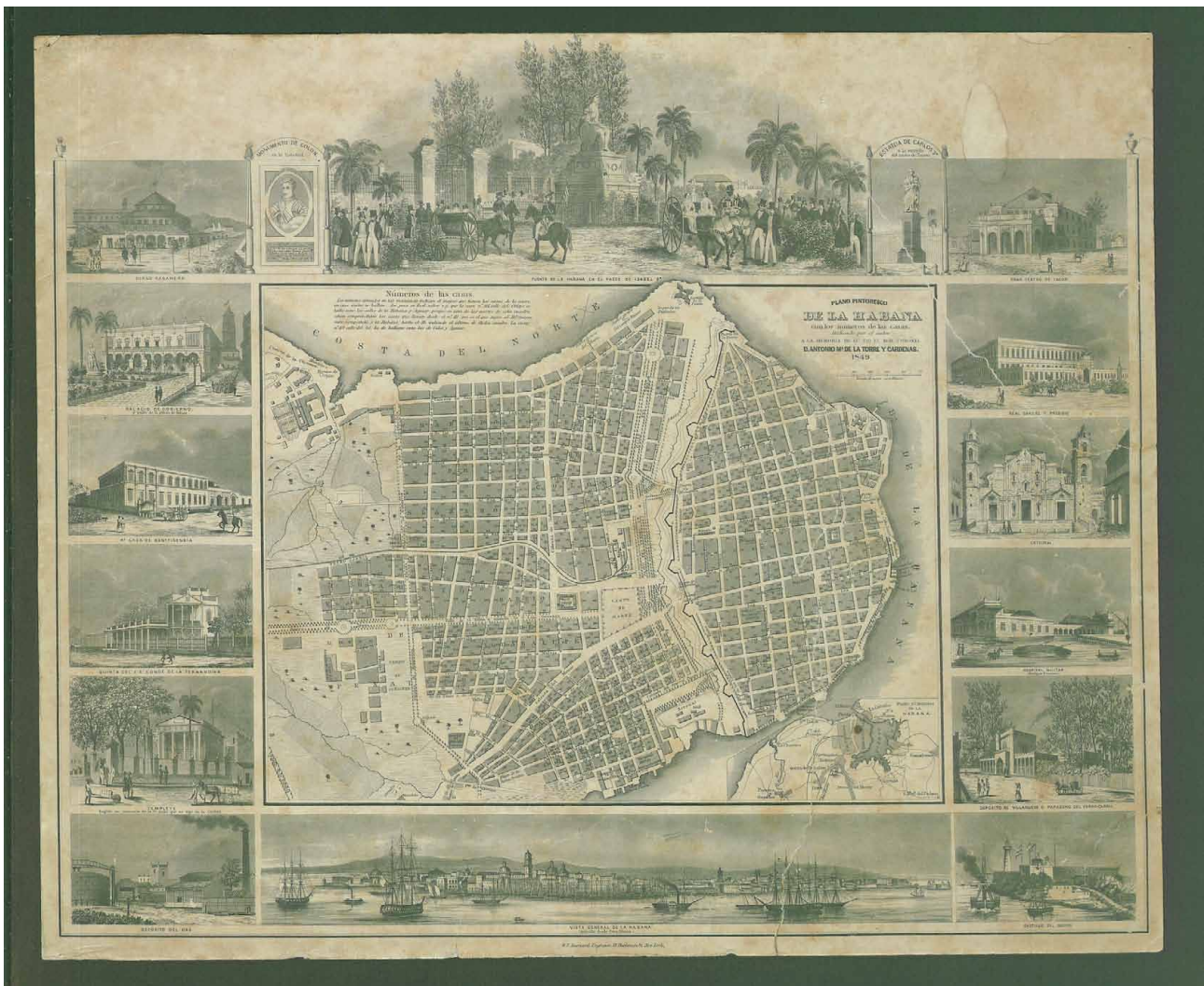


Fig. 6. D. Antonio de la Torre y Cárdenas. Plano Pintoresco de La Habana con los números de las casas. 1:10,000. 1849. Archivo Nacional de Cuba.

tán General”²³. Los nuevos espacios públicos de La Habana se habían transformado también en nuevos escenarios de acción política. En 1843, el español Juan Escauriza instaló su lujoso salón de baile y restaurante frente al Teatro Tacón. La apertura de las Puertas de Monserrate permitió unir directamente al Prado, el Campo de Marte, el Paseo Militar y la nueva ópera con la Plaza de Armas, a través de las ajetreadas calles Obispo y O’Reilly, recién empedradas e iluminadas a gas, donde las deslumbrantes vidrieras, con su espectáculo de productos importados y artículos de moda, atraían a los cada vez más ricos consumidores habaneros.

Las reformas urbanas a gran escala y el vasto plan de obras públicas de Tacón, fundamentalmente en extramuros, resaltaban la tenacidad del poder colonial y competían con los encargos privados de los criollos acaudalados por la definición de la imagen de la ciudad y por la apropiación de sus espacios reordenados y disciplinados. La representación colonial en las Cortes españolas fue suprimida en la década de 1820 y, bajo el mandato de Tacón, los criollos fueron excluidos poco a poco de las posiciones de poder y enfrentados abiertamente. La ubicación y monumentalidad racionalista de la enorme y lúgubre Cárcel Nueva o Cárcel de

Tacón (1836) pusieron en evidencia la función represiva del estado colonial, del mismo modo que el Campo de Marte. Augurio de condena y muerte para quienes desafiaron el estado autoritario, la Cárcel Nueva revelaba la intención primordial del plan del capitán general: someter la imagen de la ciudad, así como a su sociedad, al orden, la disciplina y el decoro.

En respuesta y en oposición directa a los proyectos de Tacón, el superintendente general de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, representante de la aristocracia criolla con considerables recursos a su disposición, emprendió al mismo tiempo una serie de obras públicas estratégicamente situadas, con las que pretendía neutralizar los símbolos autoritarios del capitán general y afirmar el poder de los criollos cubanos. En palabras del historiador Juan Pérez de la Riva,

“Así los ciudadanos pudieron comparar a su antojo la bella pila de Neptuno en el muelle del Comercio que el General mandó esculpir en Génova, en mármol de Carrara, con la espléndida Fuente de la India o de la “Noble Habana” colocada en el Paseo de Isabel II que también de mismo material vino de Italia; el solemne mercado de Tacón con la graciosa estación de Villanueva; las escuelas tecnológicas y los hospitales del Intendente con la magnífica cárcel del Gobernador, la más espaciosa de las Américas, según su promotor; la utilidad del bello Paseo Militar o de Tacón...con la del Acueducto de Fernando VII”²⁴.

Se podría aventurar que el uso del Paseo Militar por parte de los criollos para las plácidas salidas diarias de las damas, con su aura de intercambio sexual, también constituía un ataque a la función represiva del nuevo eje militar de Tacón.

Al observar La Habana de 1840, Merlin notó la obsolescencia de las fortificaciones del lado de tierra²⁵. Según el censo de 1846, el 65 % de la población de La Habana estaba concentrado en la zona de extramuros²⁶. Ya en 1819, el obispo Espada —un conocido defensor de la monar-

quía constitucional y detractor del absolutismo en España— había erigido su residencia oficial en extramuros, frente al Campo de Marte, un gesto que reflejaba más sus conexiones con la élite propietaria criolla que con el régimen colonial borbónico. Según Venegas Fornias, si las autoridades coloniales conservaron estas fortificaciones durante tanto tiempo, pese a la pérdida de ingresos de la venta de terrenos y a los pedidos de demolición (que se remontaban a 1811), fue para defenderse de una amenaza interna más que de una externa, ya que temían que los habitantes de La Habana de intra y extramuros conspiraran contra el régimen colonial²⁷.

La demolición de las murallas fue autorizada por Real Decreto, bajo el mandato de Francisco Serrano Domínguez duque de la Torre (1859–1862), quien había sido enviado a Cuba con el encargo explícito de mejorar las relaciones con los hacendados criollos. La economía de la isla estaba en recesión, como consecuencia de las políticas arancelarias proteccionistas de EE.UU. El aumento del desempleo y la disminución de los salarios se hicieron sentir en La Habana. José Domingo Trigo, concesionario de la primera línea de tranvía de La Habana —El Ferrocarril Urbano, que conectaba la zona de intramuros con la de extramuros y facilitaba la expansión de la ciudad a la periferia— fue también el empresario que, en 1858, presentó a las autoridades coloniales el primer proyecto de urbanización de El Carmelo, luego incorporado a El Vedado. Este nuevo núcleo urbano, el primer barrio residencial de La Habana, fue concebido por la burguesía criolla como una “ciudad jardín” *avant la lettre*, una alternativa moderna y situada a considerable distancia de la vieja ciudad congestionada, cada vez más asociada a las clases inferiores.

El plan de urbanización del Reparto Las Murallas fue aprobado en 1865. Desde la época de Tacón, la escala de la ciudad había cambiado radicalmente y La Habana ya no era, como observa acertadamente Chateloin, una “ciudad valor

de uso" sino una "*ciudad valor de cambio*"²⁸. El nuevo centro civil de Nueva Habana se transformó en un espacio sumamente disputado, tanto por su valor representativo como por su valor de cambio. Las subastas de los terrenos partían de un precio elevado. Las primeras propuestas para los espacios públicos abiertos y jardines fueron rechazadas por la administración colonial estatal, fiel a las necesidades monetarias de la Corona de España. También se vieron frustradas las aspiraciones de la Iglesia católica y las propuestas del Ayuntamiento de La Habana, dominado por los criollos, tendientes a realizar un plan coherente para el gran cinturón de tierra no urbanizado y a destinar las propiedades más valiosas a las instituciones municipales. Prevalecieron los intereses pecuniarios de la Corona y el desarrollo del centro moderno de La Habana fue en buena medida abandonado a las iniciativas e intereses privados, casi sin atender a la unión de una ciudad dividida y cada vez más sometida a la fragmentación y la segregación. La situación reflejó las alianzas y antagonismos cambiantes entre estado, élites locales y grupos marginalizados.

Durante la crisis económica de los años precedentes, muchas propiedades criollas habían quedado en poder de acreedores peninsulares. Hacia el inicio de las guerras de independencia cubanas, la propiedad de las tierras y la producción intensiva en capital, subordinadas a las redes comerciales transnacionales y crecientemente a las finanzas de los bancos mercantiles foráneos, se encontraban bajo control extranjero. Respaldados por el gobierno colonial, ansiosos por afirmar su vigor político y económico y su estatus social ascendente, los ambiciosos empresarios españoles de La Habana poseían los medios para reclamar el prestigioso y costoso territorio del moderno centro geográfico de la ciudad, que durante las tres décadas precedentes había estado dominado por sus nativos rivales, cuyo poder estaba en declive. La nueva burguesía peninsular encontró en el

desarrollo del antiguo espacio militar una oportunidad única para proyectar su imagen en la nueva fisonomía civil de La Habana.

Los criollos reformistas habaneros consideraron la ruptura con el pasado y, cada vez más, con una metrópoli atrasada como un prerrequisito para emprender el camino del progreso y la modernidad. En 1868, cuando el hacendado de Oriente Carlos Manuel de Céspedes formó su ejército con soldados negros y blancos en nombre de la independencia cubana, los criollos fueron a manifestar su apoyo a los lugares con los que se habían identificado, donde se reunían para desahogar sus frustraciones y, crecientemente, a conspirar contra el gobierno español de la isla: el Teatro Villanueva, cuna de los populares *bufos habaneros*, y el café El Louvre, en la planta baja del Salón Escauriza. Los voluntarios organizaron manifestaciones violentas en la Plaza de Armas. La noche del 1 de junio se produjo un enfrentamiento con el capitán general Domingo Dulce. Tras la retirada forzada de este a España, instauraron un gobierno colonial de facto cuyo centro de operaciones estaba en el Casino Español, una asociación creada en 1869. Un año después, los autodenominados "*diarios contribuyentes al sosten de España en la Guerra contra los cubanos*" solicitaron un lugar de privilegio en las Murallas para la construcción del Casino Español. A guisa de pago proponían un edificio "*que atestiguará la confianza que abrigamos en la unión eterna de esta isla a su Metrópoli*"²⁹.

Pese al obsequioso comportamiento ante las autoridades coloniales, la petición no les fue otorgada. No obstante, el Casino Español fue construido en las inmediaciones el mismo año. A su lado, el vasco José Albisu construyó un teatro (1870) en el que se representaban obras de estilo español, mientras que el Teatro Villanueva permanecía cerrado. Las actuaciones del Teatro Albisu eran interrumpidas para celebrar las victorias del ejército español sobre los cubanos³⁰. El catalán Joaquín Payret no reparó en gastos para

la construcción de su teatro epónimo (1877) en el Parque Central. Innovador en cuanto al material y la tecnología, había de competir directamente con el baluarte simbólico de los criollos, el Teatro Tacón. Un año después de su inauguración, proclamaba abiertamente su filiación ideológica: fue rebautizado Teatro de la Paz, en conmemoración del Pacto del Zanjón, que puso fin a la Guerra de Diez Años (1868–78) sin que se alcanzara la independencia. El lugar de reunión predilecto de los inmigrantes catalanes fue el efímero Circo-Teatro Jané (1881). El Teatro Irijoa (1884), frente al Campo de Marte, atraía al público criollo del teatro Villanueva con su

programa de *bufos cubanos*³¹. El 1 de mayo de 1891, la Junta Central de Artesanos congregó a 2000 obreros en el Irijoa, promoviendo la unión de trabajadores de razas y orígenes diversos³². También fue en el Irijoa donde el 23 de julio de 1892 el general Juan Gualberto Gómez, exjefe del Partido Revolucionario Cubano de La Habana y uno de los líderes negros de la Guerra de la Independencia, reunió a más de 100 organizaciones provinciales bajo el liderazgo del Directorio de las Sociedades de la Raza de Color.

La fuerte especulación de la tierra, incentivada por la autorización del pago de la tierra



Fig. 7. Caine y Ca. Plano de La Habana para el Directorio General. 1874. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

de las Murallas con bonos del Tesoro —cuyo precio cayó a raíz de ello— desembocó en la intensificación de la construcción en la zona recientemente urbanizada. En el transcurso y después de la Guerra de los Diez Años, un buen número de peninsulares, partidarios de la Corona erigieron allí residencias suntuosas, junto con viviendas especulativas multifamiliares o construcciones multiuso ocultas tras una única fachada. Sin embargo, el edificio más destacado de las Murallas y, según Weiss la residencia habanera más notable después del Palacio de Aldama³³, era el Palacio de la Marquesa de Villalba, viuda de un magnate azucarero (1875–79). Los poderosos peninsulares también construyeron sus fábricas de tabacos en las Murallas, edificios arquitectónicamente ambiciosos que apenas se diferenciaban en su

forma, tamaño y ornamentación de las opulentas estructuras residenciales aledañas. Estas fábricas escondían detrás de sus monumentales fachadas a sus trabajadores, cuya visibilidad podía amenazar el orden social burgués. En 1873, los obreros tabaqueros fundaron el Centro Nacional de Artesanos, pues transformado en el Círculo de Trabajadores, situado en una de las esquinas del Campo de Marte. En 1888, 10 000 personas velaron los restos de Enrique Roig San Martín en el Círculo. El cortejo fúnebre del líder anarquista más popular de Cuba en el siglo XIX fue “*la primera gran manifestación socialista*” de Cuba³⁴.

La presencia de EE.UU. en la isla, especialmente en La Habana, aumentó de modo constante en el siglo XIX: cada vez eran más los residentes esta-



Fig. 8. Fábrica de tabaco Calixto López & Compañía. (En un ala del piso principal del edificio construido en 1888 vivía Don Calixto con su familia). Fotografía en GILL, William, Havana Cigars. La Habana: 1910.

dounidenses, las adquisiciones de propiedades y las inversiones de empresas especializadas en comercio, finanzas, transporte y gradualmente en otros sectores estratégicos de la economía local. Turistas, empresarios y personas enfermas en busca de un mejor clima, principalmente de EE.UU., también eran atraídos hacia el centro de la “Habana Moderna”. Los primeros grandes hoteles de La Habana ocuparon sitios prestigiosos en las Murallas, en el Parque Central y los arbolados “Campos Elíseos del invierno” (Paseo del Prado), e importaron novedosas formas espaciales, instalaciones y modelos de negocios de EE.UU.

La edificación comercial más ambiciosa de las Murallas fue erigida en un terreno frente al Parque Central, anteriormente solicitado sin éxito para construir el Casino Español. Uno de los hombres más ricos de la isla y más comprometidos con la urbanización de las Murallas, el terrateniente y azucarero español Julián de Zulueta y Amondo inició la construcción en 1890. La “*españolísima*” Manzana de Gómez fue bautizada con el nombre de Andrés Gómez Mena, quien compró y construyó un verdadero monumento a la mercancía, el comercio y el entretenimiento, dando una inusitada visibilidad a estas actividades y a quienes frecuentaban los nuevos espacios de consumo de La Habana.

En virtud de la libertad de asociación instaurada desde el Pacto del Zanjón, las élites criollas fundaron el partido Autonomista, con sede en el Paseo del Prado. Los peninsulares formaron sociedades regionales de beneficencia, instrucción y recreo, cuya afiliación era definida por la región de origen. El número de españoles aumentó vertiginosamente tras la guerra y estos centros sociales se beneficiaron con la actividad comercial en los primeros años de la República. Construyeron entonces palacios monumentales con majestuosos interiores que reflejaban tanto la moda finisecular española como la capacidad de resistencia del poder económico peninsular.

Diseñados para maximizar su imagen cultural y reivindicar la escala, grandeza y pomposidad antes reservadas a la aristocracia criolla, estos centros ocupaban algunos de los sitios más prestigiosos de las Murallas, el escenario donde grupos rivales competían por el espectáculo público. Ningún otro tipo de edificio de aquella época de desarrollo urbano intensivo y geográficamente concentrado demuestra mejor hasta qué punto, en el nuevo centro cívico de La Habana, todas las funciones estaban subordinadas a la función simbólica de la representación. En un gesto público de cargado significado simbólico, el Centro Gallego (1915) se tragó al aristocrático Teatro Tacón.

Tres décadas de actividad revolucionaria y tres guerras por la liberación nacional, la depresión económica, la implacable represión y la destrucción perpetrada por los españoles hicieron estragos en Cuba y diezmaron a su población. El Tratado de París (10 de diciembre de 1898), firmado tras la intervención militar estadounidense y la capitulación de España, transfirió la soberanía de Cuba a EE.UU. El gobernador general Leonard Wood resumió las intenciones de la ocupación militar (1899–1902): “*tenemos que inculcar una nueva vida, nuevos principios y nuevos métodos de hacer las cosas*”³⁵. A su modo de ver, la isla era “*un nuevo país*” que ofrecía “*magníficas oportunidades a los americanos emprendedores*”³⁶. La pérdida de propiedad y el endeudamiento provocaron, durante la posguerra, la desaparición de la burguesía criolla, en parte absorbida por el capital extranjero. Incapaz de pagar su deuda con la Caja de Ahorro de La Habana, José Ricardo O’Farrill ya había perdido su magnífica mansión en 1878.

La Habana había escapado a la mayor parte de la contienda, pero su transformación, junto con una nueva serie de principios, comenzó con toda su intensidad en cuanto la administración estadounidense se instaló en la Plaza de Armas, el antiguo centro cívico colonial de



Fig. 9. Centro Gallego (arquitecto belga Paul Belau, 1908–15). Archivo Nacional de Cuba.

La Habana. “La característica más llamativa de la naciente república,” observó Pérez Jr., “era la escasa representación de los cubanos” en todos los sectores de la economía³⁷. En el escenario del nuevo proyecto de modernización urbana liderado por EE.UU., los cubanos eran en gran medida invisibles o, más bien, interpretaban

nuevos papeles. Durante los festejos del 400° aniversario de la ciudad, en 1919, los oradores se enorgullecieron de que los edificios “modernos” hubieran puesto fin “al tinte melancólico de antigüedad que tenía la vieja Habana...y le [hubieran dado] el aspecto de una ajetreada ciudad norteamericana”³⁸.

NOTAS

- ¹PÉREZ JR., Louis A. *Cuba and the United States: Ties of Singular Intimacy*. Atenas, Georgia y Londres: The University of Georgia Press, 1997 (1990), pág. 4.
- ²Véase VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos: censos y mapas de los siglos XVIII y XIX*. Havana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, 2002, págs. 40-42 y Tabla III en pág. 137. Véase también KUETHE, Allan J. "Guns, Subsidies, and Commercial Privilege: Some Historical Factors in the Emergence of the Cuban National Character, 1763-1815", *Cuban Studies*, 16 (1986), págs. 123-38.
- ³Ibidem, págs. 129-31.
- ⁴Citados en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos...* Op. cit., págs. 59 y 62-63.
- ⁵Ibidem, págs. 42-43.
- ⁶SCARPACI, Joseph L., SEGRE, Roberto y COYULA, Mario. *Havana: Two Faces of the Antillean Metropolis*. Chapel Hill y Londres: The University of North Carolina Press, 2002 (1977), pág. 24, y PÉREZ JR., Louis A., *Winds of Change: Hurricanes and the Transformation of Nineteenth-Century Cuba*. Chapel Hill y Londres: The University of North Carolina Press, 2001, pág. 112.
- ⁷VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas: Dependencia y modernidad*. Habana: Letras Cubanas, 1990, pág. 15.
- ⁸VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos...* Op. cit., pág. 111.
- ⁹KUETHE, Allan J. "Guns, Subsidies..." Op. cit., pág. 134.
- ¹⁰ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro. *Sugar and Railroads: A Cuban History, 1837-1959*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1998 (1987 en español), págs. 39-40.
- ¹¹WEISS, Joaquín E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX*. Havana: Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1960, pág. IX.
- ¹²Citados en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos...* Op. cit., pág. 53 n. 90 y págs. 65-66.
- ¹³BREMER, Fredrika. *Homes of the New World: Impressions of America*. New York: Harper and Brothers, 1853, vol 2, págs. 379 y 381.
- ¹⁴CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets! Urban Labor and Spanish Colonialism in Cuba, 1850-1898*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1998, pág. 134.
- ¹⁵Marcos Antonio Ramos también sugiere que la "nueva moda arquitectónica" del neoclasicismo puede ser interpretada como "el primer gesto separatista". RAMOS, Marcos Antonio. "Cinco siglos de historia: Arquitectura y urbanismo en Cuba". En: PRÉSTAMO Y HERNÁNDEZ, Felipe J. (Coord.). *Cuba: Arquitectura y Urbanismo*. Miami: Ediciones Universal, 1995, pág. 56.
- ¹⁶WEISS, Joaquín E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX*. Op. cit., pág. XXIV.
- ¹⁷SALAS Y QUIROGA, Jacinto de. *Viajes de D. Jacinto de Salas y Quiroga*. Vol 1: *Isla de Cuba*. Madrid: Boix, 1840, pág. 29.
- ¹⁸SANTA CRUZ Y MONTALVO, Mercedes (Condesa de Merlin). *Viaje a La Habana*. Doral: Stockcero, 2008 (1844), págs. 22-23.
- ¹⁹SCARPACI, Joseph L., SEGRE, Roberto y COYULA, Mario. *Havana...* Op. cit., pág. 37.
- ²⁰Citado en CLUSTER, Dick y HERNÁNDEZ, Rafael. *The History of Havana...* Op. cit., pág. 48. Incluso las obreras blancas que trabajaban en la industria tabaquera solían hacerlo desde su casa, por lo menos hasta el último cuarto del siglo XIX. CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets!...* Op. cit., págs. 38 y 195.
- ²¹NEY, Eugène. *Cuba en 1830: Diario de viaje de un hijo del Mariscal Ney*. Miami: Universal, 1973.
- ²²CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. Op. cit., pág. 30.
- ²³VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. 35.

²⁴Citado en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., págs. 29-30.

²⁵SANTA CRUZ Y MONTALVO, Mercedes. *Viaje a La Habana*. Op. cit., págs. 30-31.

²⁶PÉREZ MURILLO, María Dolores. "Aspectos socio-urbanos de La Habana en la primera mitad del siglo XIX", Universidad Nacional de Andalucía, <http://dspace.unia.es/bitstream/10334/560/1/04JVITI.pdf>, pág. 59.

²⁷VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. 16.

²⁸CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. Op. cit., pág. 72.

²⁹Citado en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. p. 51.

³⁰Ibidem, pág. 52.

³¹VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. 66.

³²CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets!...* Op. cit., págs. 214-216.

³³WEISS, Joaquin E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX*. Op. cit., pág. xxvi.

³⁴CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets!...* Op. cit., págs. 115, 161-63, 199-200.

³⁵PÉREZ JR., Louis A. *Cuba: Between Reform and Revolution*. New York y Oxford: Oxford University Press, 2011 (1988), pág. 139.

³⁶PÉREZ JR., Louis A. *On Becoming Cuban...* Op. cit., pág. 107.

³⁷PÉREZ JR., Louis A. *Cuba...* Op. cit., pág. 162.

³⁸*La Habana*, citado en SCARPACI, Joseph L., SEGRE, Roberto y COYULA, Mario. *Havana...* Op. cit., pág. 319.