

# CUANDO LA HABANA SE ENGALANÓ

## WHEN HAVANA WAS DRESSING UP

### Resumen

El desarrollo urbano de La Habana durante el siglo XIX estuvo condicionado por la fusión de intereses entre los criollos ricos y el gobierno español, que procuraba mantener el dominio de una de sus últimas posesiones en América, lo que favoreció su modernización. En el presente texto se reflexiona sobre los principales aspectos que condicionaron el crecimiento de La Habana decimonónica, sustentado en preocupaciones higienistas que respaldaron reglamentos y actuaciones de gran impacto urbano.

### Palabras Clave

Habana, Higiene, Regulaciones Urbanas, Siglo XIX, Urbanismo.

### María Victoria Zardoya Loureda

Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría de La Habana, Cuba.

Arquitecta, Doctora en Ciencias Técnicas, Profesora Titular y responsable de la disciplina de Teoría, Crítica e Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, "Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría", Departamento de Diseño, Facultad de Arquitectura, La Habana. Secretaria del Tribunal Nacional Permanente de Grados Científicos para Arquitectura y Urbanismo, Miembro de la Comisión Nacional de Monumentos, Miembro del Comité Cubano de ICOMOS.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 25/01/2014

Fecha de revisión: 04/03/2014

Fecha de aceptación: 27/05/2014

Fecha de publicación: 30/06/2014

### Abstract

Havana's nineteenth century urban development was conditioned by the interests of the city's wealthy creoles as well as those of the Spanish colonial government. Keen to preserve hegemony over its last possession in the Americas, the latter promoted the city's modernisation. This article reflects on the principal characteristics of nineteenth-century Havana's expansion, with a special emphasis on preoccupations with hygiene that gave rise to planning regulations and urban interventions of a long-lasting impact for the city.

### Key Words

Havana, Hygiene, Nineteenth Century, Urban Regulations, Urbanism.

## CUANDO LA HABANA SE ENGALANÓ

### 1. LA PRIMERA HABANA

La Habana nació a inicios del siglo XVI, junto a una bahía con excelentes condiciones para puerto, lo que determinó su historia más temprana. La necesidad de defender la villa y de abastecer de agua a sus habitantes condujeron las acciones constructivas más significativas ocurridas en el primitivo asentamiento durante su primer siglo de vida. La última villa fundada por los españoles fue la primera que alcanzó la categoría de ciudad y poco tiempo después, en 1607, pasó a ser la capital de la Isla<sup>1</sup>.

A lo largo del siglo XVII se afianzó su protagonismo. La población y extensión de La Habana aumentaron a un ritmo muy superior al del resto de las villas cubanas, a la vez que la joven ciudad adquiría una nueva imagen con la presencia de edificaciones más duraderas y suntuosas que las precedentes. A la primera plaza, dedicada al poder militar, se sumó la Plaza Nueva y más tarde se esbozó la de San Francisco. La muralla se culminó a mediados del siglo XVIII y para entonces ya se había rellenado el recinto intramural y la vocación poli céntrica capitalina se había afianzado con la definición de dos nuevas

plazas, la Plaza de la Catedral y la Plaza del Cristo que se sumaron a las ya establecidas.

La toma de La Habana por los ingleses en 1762 puso en evidencia las debilidades de su sistema defensivo. De ahí que la Corona española, al recuperar su valiosa posesión, se diese a la tarea de aumentar la protección de la ciudad con tres grandes fortificaciones: San Carlos de la Cabaña, el Castillo del Príncipe y el de Santo Domingo de Atarés, lo que sumado a las sustanciales modificaciones urbanas puestas en práctica durante el gobierno del Marqués de la Torre, de 1771 a 1776 revolucionaron el ámbito constructivo habanero. Al finalizar el siglo XVIII, la zona de intramuros estaba consolidada y la población se había desbordado hacia extramuros, siguiendo el curso de los antiguos caminos y de la Zanja Real.

### 2. LA HABANA SE MODERNIZA

El pensamiento ilustrado del obispo Juan José Díaz de Espada y Fernández de Landa fue uno de los factores que favoreció los cambios que se operaron en Cuba, en particular en La Habana, durante las primeras décadas del siglo XIX. Entre sus primeras disposiciones estuvo la prohibición



Fig. 1. Plano del puerto y la ciudad de La Habana, 1798, D. José del Río. Fototeca Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

de los enterramientos en las iglesias para lo cual dispuso la construcción del primer cementerio público de La Habana, distante de la ciudad por razones higiénicas, lo que transformó los hábitos de vida y los ritos funerarios de la población. Mientras, los arrabales de extramuros crecían, lo que mostraba la inconveniencia de las disposiciones militares que impedían la urbanización de la franja próxima a las murallas. Así, en 1817 se le encomendó a Antonio María de la Torre<sup>2</sup> la elaboración del primer Plan de Ensanche de La Habana<sup>3</sup> que dispuso por Real Orden la rectificación de la retícula urbana en extramuros y el permiso para la ocupación de los terrenos aledaños a la muralla con construcciones sólidas. De esta forma, por adiciones sucesivas se rellenaron los espacios enmarcados dentro la red establecida por las nuevas calzadas, a partir de la parcelación de las estancias agrícolas ubicadas en el territorio comprendido entre el litoral y la bahía, a la vez

que la zona del Cerro empezaba a ganar importancia como área de veraneo, conectada con la ciudad por el antiguo camino que iba hacia el monte. En ese mismo año, 1817, se construyó el primer Jardín Botánico de Cuba según diseño del ingeniero militar Félix Lamour, ubicado inmediato a los terrenos del Campo de Marte.

Durante el mandato del Gobernador Militar Miguel Tacón, desarrollado de 1834 a 1838, se sucedieron cambios trascendentales en la historia urbana y arquitectónica de La Habana. La llegada de Tacón al poder estuvo precedida de una epidemia de cólera que trajo nefastas consecuencias para los pobladores de la capital. De ahí que entre las principales acciones que emprendió, estuviese la construcción de 3270 varas de cloacas y una canal para conducir el agua de la Zanja hasta un depósito público que permitiera limpiar esas instalaciones y eliminar



Fig. 2. Plano de La Habana y sus barrios de extramuros, Anónimo, 1829. Archivo General de Indias.

así las inundaciones en época de lluvias<sup>4</sup>. Asimismo, dispuso abrir una nueva puerta, próxima a la antigua en dirección a la calle O'Reilly, para evitar los problemas de congestión de tráfico que se producían en la Puerta de Monserrate<sup>5</sup>. Se consolidó y prolongó la Alameda de extramuros, rebautizada como El Prado, paralelo a las murallas, en donde se construyó la Cárcel y se concibió un nuevo trayecto, el Paseo de Tacón, perpendicular a este, que prolongó el recorrido de la calzada de San Luis Gonzaga hasta el Castillo del Príncipe. Por otro lado, se acotó el terreno destinado al Campo de Marte con verjas de hierro adornadas con lanzas y trofeos militares, con cuatro puertas, una en cada costado del recinto.

Estos dos ejes monumentales fusionaron las preocupaciones higienistas con las militares y le otorgaron a la capital una nueva fisonomía. A diferencia de la zona de intramuros, en la que



Fig. 3. Grabado de Federico Miahle. Teatro de Tacón y parte del Paseo de Isabel II. Biblioteca Nacional de Cuba.

sus centros eran las plazas, en extramuros los espacios urbanos más importantes fueron trayectos lineales: los paseos y los viejos caminos convertidos en calzadas, en los que se empleó un lujoso mobiliario urbano compuesto por bancos, copas, rejas y esculturas. En los Paseos las fuentes se ubicaban alineadas a eje, enfatizando puntos importantes de su recorrido. Por disposición de gobernador Tacón, en 1836 fue colocada la Fuente de los Leones en la Plaza de San Francisco y en 1839 la Fuente de Neptuno en el Paseo del Prado.

La impronta de Tacón en el ámbito arquitectónico está asociada con la franca asimilación del neoclasicismo en Cuba, lenguaje usado en importantes edificios públicos, que se extendió también a la arquitectura doméstica. La construcción de la Nueva Cárcel, del primer mer-

cado de albañilería conocido como Mercado de Tacón, del Mercado del Cristo, del Teatro de Tacón, de la Pescadería, del Matadero, de la Casa de recreo de los Capitanes Generales en el Paseo Militar, así como la remodelación de edificaciones existentes, fue el resultado de una ferviente actividad constructiva destinada a glorificar su figura y el poder de la Corona española, una década después del comienzo de las primeras corrientes independentistas en Cuba.

Al mismo tiempo, el Intendente de Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, representante de la aristocracia local, condujo otro conjunto de realizaciones que contribuyeron a los notables cambios urbanos producidos en ese lapso. La rivalidad entre estas dos figuras se tradujo en una especie de competencia por materializar acciones de gran envergadura.



*Fig. 4. Grabado de Federico Miahle. Fuente de la India en el Paseo de Isabel II. Biblioteca Nacional de Cuba.*

dura urbana que además de realzar su quehacer, rindiesen significativos beneficios económicos.

Desde su puesto de presidente de la Real Junta de Fomento, el Conde de Villanueva fue el principal responsable de que el primer camino de hierro del territorio español se construyera en La Habana<sup>6</sup> en la temprana fecha de 1837. Al tramo Habana-Bejucal le siguieron otros ramales, unos dentro de las zonas ya urbanizadas y otros que conectaron la capital con puntos distantes. En 1841 se inauguró el Depósito de Villanueva, en el céntrico terreno que ocupaba el Jardín Botánico, lo que marcó la entrada triunfal de la industria en la trama urbana de la capital. El ferrocarril solucionó las enormes dificultades de conexión para el traslado de las mercancías entre las

zonas productivas, la ciudad y el puerto, lo que favoreció notablemente el desarrollo de la fabricación del azúcar y trajo como consecuencia la erección de grandes almacenes en el perímetro de la bahía, construidos con estructuras metálicas desmontables, a tono con las nuevas posibilidades que brindaba la industria.

La tercera gran obra de envergadura conducida por Martínez de Pinillos fue la construcción de un nuevo acueducto que reemplazase a la Zanja como fuente de abastecimiento de agua potable para la población habanera. Las obras del Acueducto de Fernando VII comenzaron en junio de 1831 bajo la dirección de Manuel Pastor y Nicolás del Campo y se culminaron en 1835 durante el mandato de Tacón, que fue quien lo inauguró.



*Fig. 5. Estación de Villanueva. Fondo del Ministerio de Obras Públicas. Procesado por Juan de las Cuevas.*

A pesar de que no se logró la eficiencia a la que se aspiraba, la construcción de este acueducto significó un paso de avance desde el punto de vista sanitario, pues el agua se conducía a través de tuberías desde los antiguos Molinos del Rey hasta la ciudad. Por otro lado se logró abastecer a los principales edificios públicos y aumentar las tomas de agua para la población, con entradas particulares a muchas viviendas<sup>7</sup>.

Como parte de su emulación con el Capitán General el conde Villanueva también dispuso la ubicación de una fuente de gran impacto urbano, la Fuente de Indias, o Noble Habana, realizada con mármol blanco de Carrara, que

se colocó al final del Paseo de extramuros en 1837, frente al Campo de Marte, próxima a la estación del ferrocarril.

### 3. LA HABANA A MITAD DEL SIGLO

El detallado plano de José Ma. de la Torre de 1849<sup>8</sup> ilustra el acelerado crecimiento que se produjo en apenas cincuenta años. En el área de extramuros se habían ocupado todos los intersticios hasta la calzada de Belascoaín, con un trazado reticular ajustado a las preexistencias. Las imágenes que a modo de recuadro ilustran este Plano Pintoresco de La Habana, muestran los principales edificios y espacios

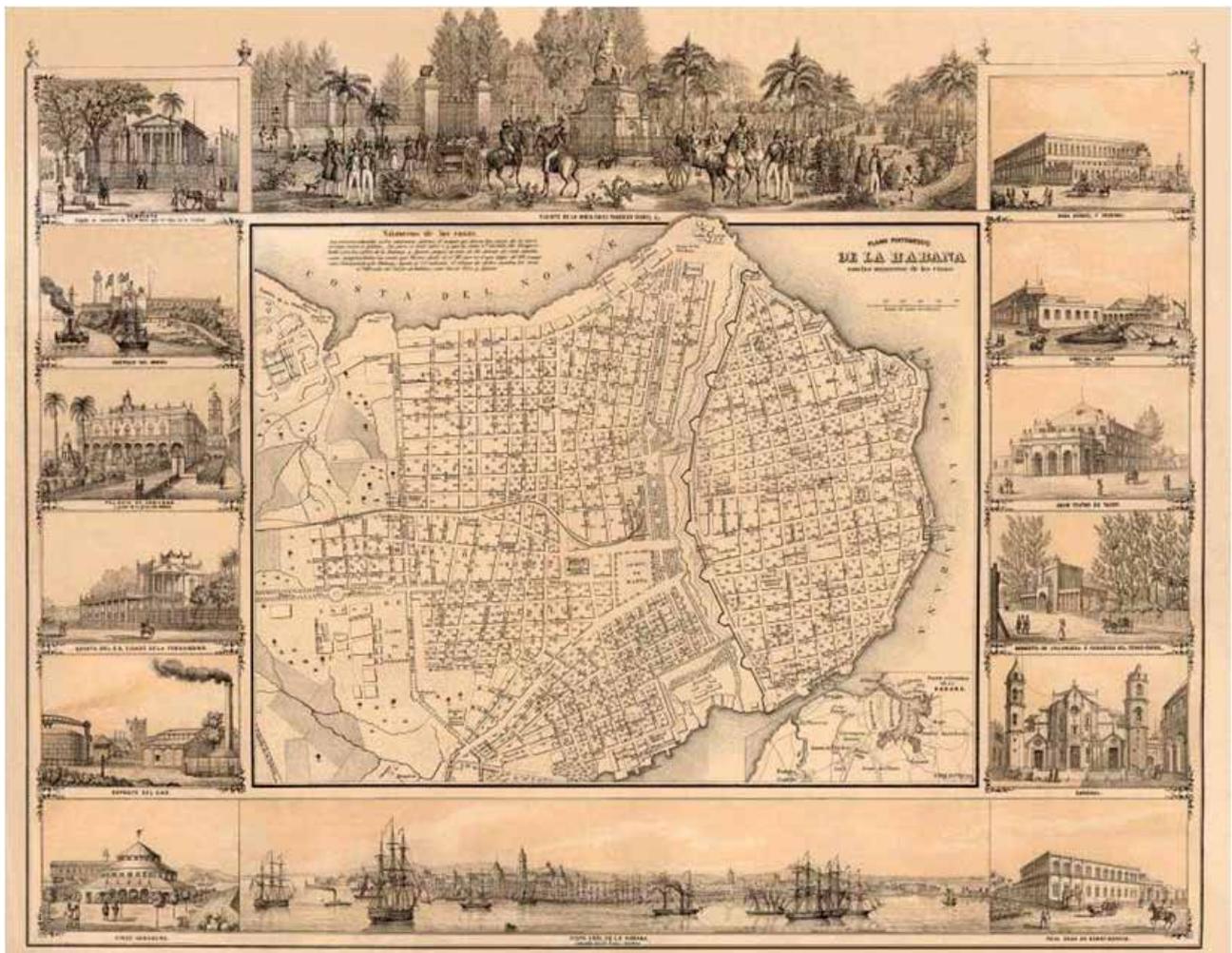


Fig. 6. Plano Pintoresco de La Habana, con los números de las casas, dedicado por su autor a su tío el SOR Coronel D. Antonio Ma. de la Torre y Cárdenas, Don José Ma. de la Torre, 1849. Fototeca Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

públicos del momento y llama la atención que de las doce obras seleccionadas, más de la mitad estaban emplazadas en la zona de extramuros. De igual forma, en la parte superior del plano se destaca la Fuente de La Habana en el Paseo de Isabel II, con más peso que la vista de la ciudad desde el puerto, que ocupa la banda inferior. Tal selección evidencia el protagonismo que había adquirido el área de extramuros y confirma la inoperatividad de las murallas. Pero ilustra también un comportamiento más extrovertido de la población capitalina asociado a una nueva forma de vida e ideología que se manifestó en nuevas actividades recreativas y una nueva escala a tono con la modernización de sus estructuras productivas.

### 3.1. Nuevos instrumentos de administración

En las décadas de los años cincuenta y sesenta del siglo XIX se sentaron las bases de una nueva dinámica urbana y arquitectónica, dirigidas a la modernización de La Habana. En 1852 existía una Junta de Estadísticas compuesta por ocho vocales, actividad que era considerada la base de los sistemas administrativos, para la planificación de la recaudación de impuestos<sup>9</sup>. Asimismo en 1841 se llevó a cabo el primer censo con resultados confiables sobre el número de esclavos que había en la Isla<sup>10</sup>. Tras la reorganización del sistema estadístico español en 1856, los censos que se realizaron en Cuba en 1861, 1877 y 1887, se realizaron a la misma vez que los de España. A estos instrumentos se sumaron las legislaciones como vías a los cambios que se operaban. El capitán General Gerónimo Valdés promulgó en 1842 el Bando de Gobernación y Policía<sup>11</sup> en el que fueron compiladas y ordenadas las reglas y disposiciones hasta entonces dispersas. Se obtuvo así un texto de 261 artículos organizados en seis partes: religión, orden público, salubridad, comodidad, ornato y diversiones. Pero las Ordenanzas Municipales<sup>12</sup>, aprobadas en 1855 bajo el Gobierno de José Gutiérrez de la Concha fueron mucho más allá.

Las materias del Gobierno se separaron de las de la Policía Municipal y además se hicieron modificaciones y actualizaciones. Estas Ordenanzas Municipales con sus 233 artículos, distribuidos en 13 capítulos, de los cuales el noveno titulado "Edificios", estaba dedicado a la reglamentación de cómo construir en la ciudad, fueron aprobadas en diciembre de 1855 y puestas en vigor a partir del 1 de enero de 1856.

### 3.2. Un nuevo acueducto para la ciudad

En 1849 el ingeniero militar Francisco Albear y de Lara asumió el cargo de Director de Obras Públicas de la Real Junta de Fomento y en 1855 presentó su "Memoria sobre el Proyecto de Conducción a La Habana de las aguas de los manantiales de Vento". El 17 de noviembre de 1857 la Junta Consultiva de caminos, canales y puentes de Madrid aprobó el proyecto de conducción de las aguas de los manantiales de Vento a la ciudad de La Habana y la primera piedra del nuevo Acueducto se colocó el 26 de junio de 1861. Entre las acciones acometidas por Albear a la par de la construcción del moderno acueducto que lleva su nombre estuvo la elaboración de un levantamiento del Plano geométrico de los pueblos llamados a poblarse, que fijase la nivelación y el alineamiento en cada zona, junto con el estudio de un sistema de desagües. Tuvo el propósito además de marcar las vías de enlace entre la ciudad antigua y la nueva, definir aquellas que debían ensancharse así como uniformar las proyectadas o en principio de ejecución. Este importante plano fue ejecutado de 1861 a 1864 y se publicó una década después.

### 3.3. Las Ordenanzas de Construcción de 1861

El principal reglamento de ordenamiento urbano que ha tenido La Habana a lo largo de su historia<sup>13</sup>, las Ordenanzas de Construcción, promovidas por Antonio Mantilla, Gobernador civil, fueron aprobadas en 1861, bajo el mandato del Capitán General Francisco Serrano. La pro-

mulgación de las Ordenanzas estuvo vinculada con otras acciones dirigidas a solucionar graves problemas que afectaban a la capital cubana.

Las Ordenanzas de Construcción<sup>14</sup> fueron un extenso código ordenado en 23 capítulos, destinado en específico a normar cómo se debía construir en La Habana. Se fijaron los límites oficiales de la ciudad y se establecieron los procedimientos para edificar, qué obras se permitían o no, reglas sobre construcciones y demoliciones, entre otros aspectos. Las calles se clasificaron en cuatro órdenes, según su ancho, y en función de este se determinó la altura de los diferentes niveles de las edificaciones. Un elemento esencial de gran trascendencia urbana fue la disposición de que en las plazas y las calles de primer y segundo orden se construyeran portales públicos corridos. Nacieron a partir de esos preceptos las galerías continuas porticadas que identifican las zonas centrales de La Habana, acertados corredores para nuestro clima que portaban el espíritu de la ilustración.

### 3.4. El ferrocarril urbano

El mismo año que Albear asumió la dirección de las obras del Acueducto, se dieron dos importantes sucesos en el ámbito urbano enlazados por la figura de Juan Domingo Trigo<sup>15</sup>. En febrero de 1859 empezó a dar servicios el primer ferrocarril urbano de La Habana, movido por tracción animal, para el transporte de pasajeros y cargas menores, con cuatro líneas que brindaban servicios dentro de la ciudad y en el territorio de extramuros. La cuarta línea nacía en el placer de La Punta, proseguía por la calzada de San Lázaro hasta la Batería de Santa Clara y a partir de allí se separaba unos 500 metros del litoral y atravesaba la finca Balzaín, propiedad del Conde Pozos Dulces, hasta el punto final de su recorrido en el río La Chorrera<sup>16</sup>. El negocio del ferrocarril fue aprobado diez días<sup>17</sup> después de que el señor Trigo y el señor Juan Espino pidiesen al Ayuntamiento de La Habana autorización para

realizar una nueva urbanización junto al río, el reparto El Carmelo. En la documentación que se presentó a tal efecto, aparecieron las líneas y ramales de ferrocarril urbano ya construidas, lo que favorecía la posibilidad de conectarse con un territorio muy distante de la ciudad de entonces<sup>18</sup>. Un año después se solicitó autorización para darle continuidad hacia el este con el reparto El Vedado.

### 3.5. El Carmelo y El Vedado

Los proyectos de El Carmelo y El Vedado, realizados por Luis Iboleón Bosque en 1859 y 1860, respectivamente, constituyeron los primeros intentos planificados de huir de la ciudad congestionada y fueron portadores de preceptos urbanos a tono con los nuevos medios de transporte y con el pensamiento higienista que procuraba la comunión amable entre ciudad y naturaleza, lo que se tradujo no solo en la selección de un emplazamiento saludable junto al río, sino además en la concepción de una ciudad con aceras y paseos arbolados, así como la inclusión del área verde en los jardines. La exigencia de portales y jardines al frente de las edificaciones fue otro elemento novedoso de esta propuesta.

El trazado de los nuevos repartos se basó en una retícula casi perfecta con manzanas cuadradas, de cien metros de lado, orientadas a 45 grados en relación con el norte, lo que debía favorecer la circulación de las brisas. Fue un ensanche ordenado en función del recorrido por el que iba a circular el ferrocarril urbano, proyectado con un ancho de 25 metros, mucho mayor que el resto. Se dejaron manzanas para actividades públicas, iglesias, mercados, parques, un colegio, un cuartel, un hospital y la estación del ferrocarril. En El Carmelo las calles se identificaron en forma diferente a lo usado en Cuba hasta la fecha. Las vías paralelas al mar, se nombraron con números impares y se usaron números pares en las perpendiculares al este, comenzando en el Paseo arbolado, hoy

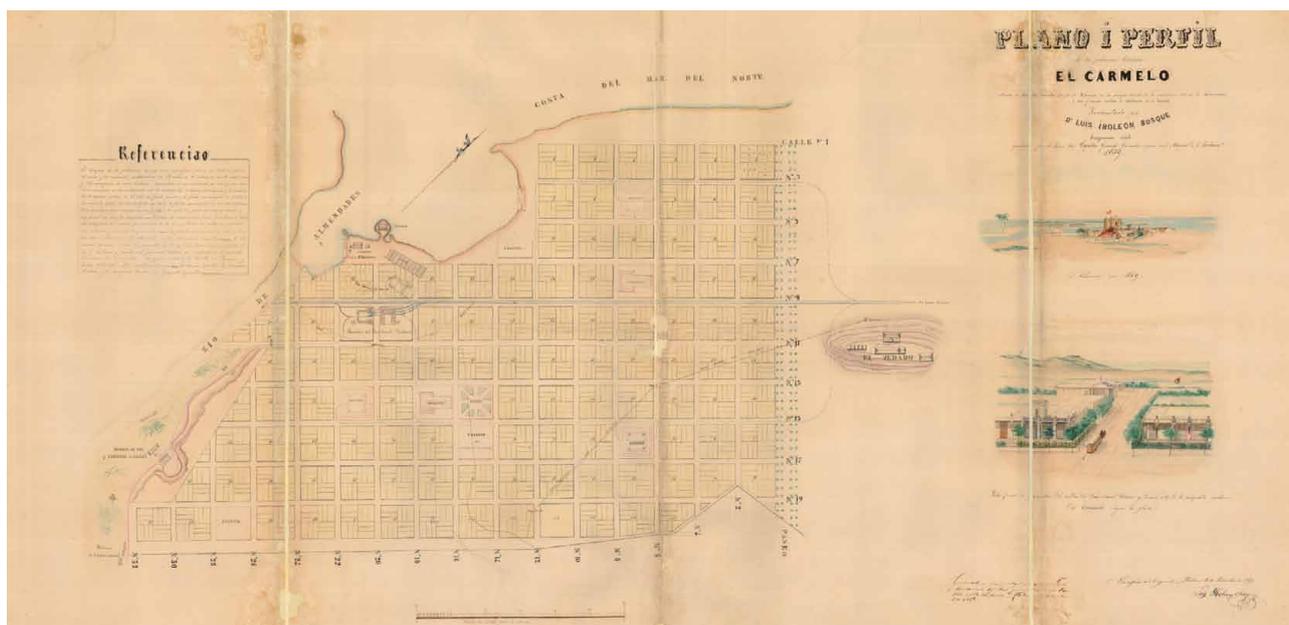


Fig. 7. Plano i Perfil de la población titulada El Carmelo, levantado por D. Luis Iboleón Bosque, 1859. Cortesía de Xabier Eixaguirre y Carles Crosas.

calle Paseo, en dirección hacia el río Almendares. Al proyectarse El Vedado un año más tarde, se prolongaron las avenidas impares, mientras en las calles transversales a partir del Paseo, en dirección contraria, se emplearon letras.

### 3.6. El reparto Las Murallas

Poco después de que se aprobasen las urbanizaciones de El Carmelo y El Vedado y prácticamente al mismo tiempo en que se promulgaban las Ordenanzas de Construcción, se aprobó la demolición de las Murallas, decisión postergada una y otra vez a pesar de que su obsolescencia era un hecho desde décadas atrás. Por Real Orden del 22 de abril de 1839, se autorizó la venta de la Muralla y sus terrenos adyacentes. Se concibió destinar la mitad del producto de la venta a la construcción de nuevas fortificaciones y la otra al erario público pues así

*“se podría proporcionar al tesoro considerables recursos, que le aliviarían de sus apuros, produciendo la más fácil comunicación de las dos poblaciones en que está dividida la ciudad por la muralla, dando mayor actividad a la industria y*

*movimiento a los capitales y aumentaría la comodidad y el ornato de la misma población”.*

Sin embargo esto no se materializó<sup>19</sup>.

La inoperatividad de las murallas se hacía más evidente en la medida en que se fortalecía el territorio de extramuros. En 1854 el Marqués de la Pezuela modificó las líneas de defensa reduciendo sus límites, con lo que se ganaron más de 3000 solares para nuevas construcciones mientras se esperaba la autorización para el derribo de las murallas, que un escritor de entonces calificó como *“ceñidor de piedra con que se aprietan los miembros de un pueblo que pide desahogo para su respiro y espacio para su incesante crecimiento”*<sup>20</sup>. De hecho el cumplimiento de las prohibiciones resultaba un tanto arbitrario, pues por un lado se autorizaban construcciones en el Paseo del Prado a la vez que se negaban en otras zonas. El 5 de octubre de ese año, apenas 13 días después de subir al gobierno José Gutiérrez de la Concha, se comenzó el derribo del glacis solicitado por su predecesor el Marqués de la Pezuela, pero esas acciones se detuvieron y fue casi una década después, en 1863 cuando se

autorizó definitivamente el inicio de la demolición del histórico muro.

Esta decisión condujo a un cambio sustancial en La Habana a partir de la unificación de las zonas de intra y extra muros. Asimismo, al derrumbarse las murallas se habilitó para la construcción el terreno que antes ocupaban junto con su glacis, lo que significó poner a la venta una amplia faja de terrenos, excelentemente ubicados. Surgió así el reparto Las Murallas, que a modo de entredós habría de coser la vieja y la nueva ciudad con un majestuoso conjunto de edificios monumentales porticados. El proceso de venta y parcelación de los solares fue lento hasta 1875, entre otras razones, a causa de la guerra<sup>21</sup>. A partir de ese momento un grupo de acaudalados propietarios decidió construir sus residencias en el reparto, a pesar de las incertidumbres asociadas

a las tensiones bélicas que recorrían la Isla. A los palacetes se sumaron edificios públicos que modernizaron los hábitos recreativos capitalinos. Al afamado Teatro de Tacón se agregaron otros cuatro, el Albizu, el Payret, el circo teatro Jane y el Irijoa. De igual forma proliferaron los servicios de hospedaje, comerciales y edificios asociados a una importante industria urbana, las tabaquerías. Resulta muy significativo que estas instalaciones fueron concebidas con la misma prestancia y magnificencia de las grandes mansiones del reparto. Otro cambio sustancial fue la conformación del Parque Central que junto con la remodelación del Prado y del campo de Marte, acentuaron el protagonismo de la zona como nuevo centro cultural y recreativo. En estos edificios la austeridad del neoclasicismo se sustituyó por una decoración más profusa, que si bien partió de un esqueleto académico,



*Fig. 8. Edificaciones del reparto Las Murallas en el presente. Foto María Victoria Zardoya.*

incorporó motivos ornamentales diversos que preanunciaron la tolerancia del eclecticismo de inicios del siglo venidero.

### 3.7. El Cementerio Colón

Bajo el mandato del Marqués de la Pezuela, se propuso en 1854 crear un monumento a Cristóbal Colón y además construir un nuevo cementerio en La Habana acorde con una gran ciudad, pues el crecimiento de la población y las epidemias que habían azotado a la capital hacían insuficiente la capacidad del Cementerio Espada. Ambas ideas se fusionaron para concebir una nueva necrópolis en honor del Almirante, aprobada por Real Orden en julio de 1854<sup>22</sup>. Sin embargo no fue hasta 1867 que se designó el terreno para el futuro camposanto en la falda de la loma de los Jesuitas, distante de la ciudad, con condiciones que permitían abrir sepulturas a más de metro y medio de profundidad, ya que

por razones religiosas e higiénicas se rechazaron los nichos al aire libre. Para la ejecución de la obra se presentaron siete proyectos y resultó seleccionada la propuesta de Calixto de Loyra, formado en la Academia de San Fernando, quien trabajaba como ayudante del ingeniero Albear en el levantamiento del plano topográfico de la capital, en el proyecto del Asilo de Mendigos y también en el Acueducto de Fernando VII.

En octubre de 1871 el terreno fue bendecido y se puso la primera piedra del Cementerio Colón, inaugurado seis años más tarde, una obra monumental a tono con la nueva escala de la ciudad, con la mentalidad higienista del momento y con un incipiente gusto por los estilos históricos que se manifestó en su portada monumental para la que Calixto de Loyra seleccionó motivos ornamentales bizantinos, asociados a los inicios del cristianismo.



*Fig. 9. Portada del Cementerio Colón, proyectada por Calixto de Loyra. Foto María Victoria Zardoya.*

#### 4. LA HABANA CUANDO TERMINÓ EL XIX

Si bien durante las décadas de los años cincuenta y sesenta del siglo XIX se produjo un vertiginoso despegue de acciones urbanas, el avance de esas realizaciones fue lento, entre otras razones por la repercusión del inicio de las guerras de independencia de los cubanos, lo que alteró el orden de prioridades de la Corona española en la Isla.

Las Ordenanzas de Construcción se aprobaron en 1861 y se publicaron en 1866, pero la exigencia de su estricta aplicación demandaba un cuerpo de control urbano mayor que el existente, por lo que muchos de sus preceptos tardaron en ponerse en práctica. La parcelación de los repartos El Carmelo y el Vedado tuvo continuidad en nuevos repartos aprobados en partir de 1880, en los que se prolongó la retícula y reglamentaciones de los precedentes. Sin embargo, la ocupación de la zona fue muy demorada, por lo que hubo que realizar concesiones en la forma de pago de los terrenos con el propósito de fomentar su venta. De igual forma, a pesar de que las Murallas comenzaron a demolerse a partir de 1863, el auge de la venta y edificación en el viejo glacis tardó más de una década.

La construcción del acueducto demoró más de treinta años. El prologando lapso se debió, no solo a los disturbios políticos y a las restricciones económicas, sino además a la complejidad de la empresa. Albear fue el director de todos los proyectos de esta obra que por sus méritos excepcionales recibió premio en la *Centennial International Exhibition* de Filadelfia en 1876 y Medalla de Oro en la Exposición de París de 1878. A la muerte de Albear en 1887, estaba concluida la Taza y el Túnel de Vento y el Canal hasta la casa de compuertas No. 5, próxima al arroyo Orengo. El tramo final del Canal, el Depósito de Palatino y la red de tuberías de dis-

tribución en la ciudad se construyeron bajo la dirección de Don Joaquín Ruíz Ruíz, quien respetó los proyectos del insigne maestro.

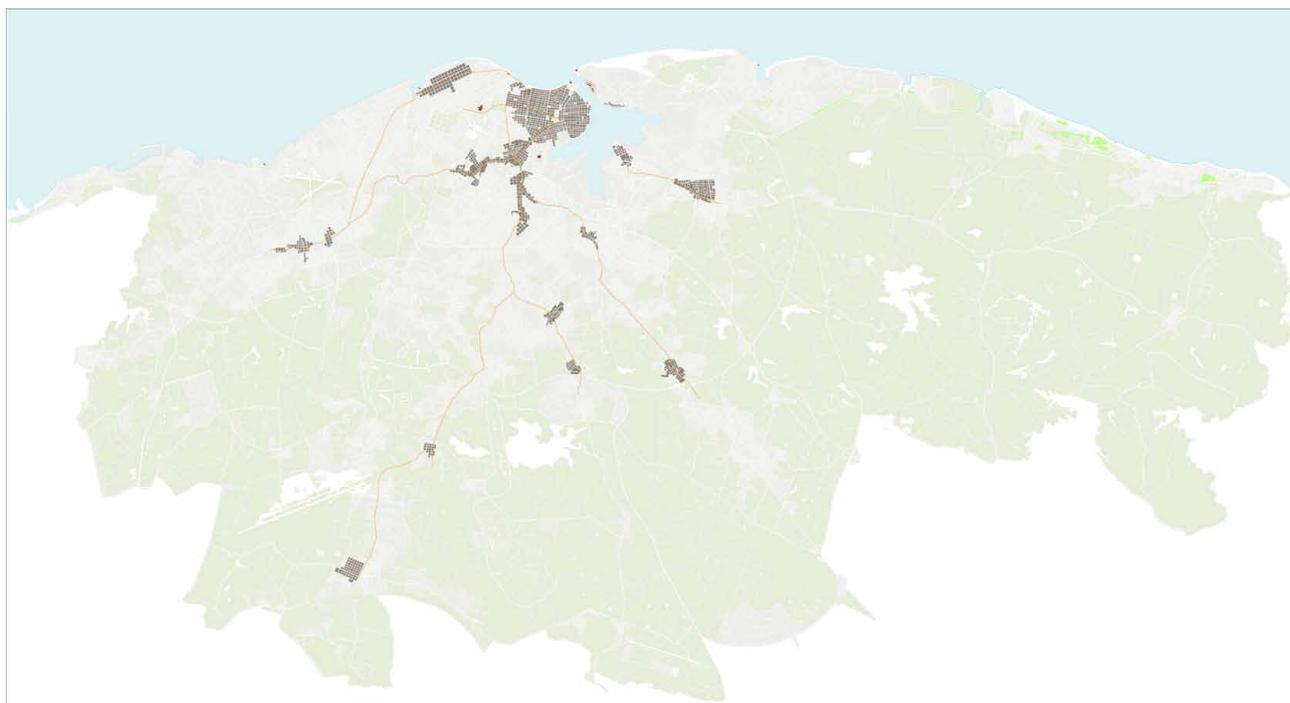
Al terminar la dominación española en 1898, La Habana se extendía hasta la calzada de Infanta, mientras se desarrollaban núcleos distantes hacia el oeste y el sur, junto con otras poblaciones periféricas como Luyanó y Regla. De igual forma el antiguo caserío para indios nombrado Quemados de Marianao, al otro lado del río Almendares, había adquirido ya en 1878 la categoría jurídica de municipio independiente con el nombre de Marianao.

#### 5. CONCLUSIONES

El arribo de las ideas de la Ilustración a través de los ingenieros militares y arquitectos formados en España y de otros intelectuales, junto con la llegada de artistas y artesanos provenientes de diferentes países europeos, introdujeron nuevos gustos y modos de hacer, amparados en el desarrollo industrial que comenzaba a introducirse en la isla.

Al calor de la estabilidad de la producción agrícola, aumentó la población del país y también la población urbana, vinculada al crecimiento de los núcleos heredados y al nacimiento de nuevas ciudades. El auge que tuvo la industria azucarera y la instauración del libre comercio, propiciaron el enriquecimiento de una nueva aristocracia que llevó a cabo acciones constructivas de gran envergadura, tanto en edificios públicos como en residencias privadas, a la vez que se convirtió en mecenas de una vida cultural muy activa.

El siglo XIX se cerró con una capital que había modernizado sus principales estructuras urbanas, lo que la convirtió en un terreno fértil para las radicales transformaciones que habrían de producirse durante las primeras décadas de la centuria siguiente.



*Fig. 10. Representación de la extensión de La Habana en 1898, al terminar la dominación española en Cuba. Confeccionado por Kiovet Sánchez.*

## NOTAS

<sup>1</sup>En 1561 se designó como principal puerto de escala del comercio de Indias.

<sup>2</sup>El ingeniero Antonio María de la Torre fue también quien concibió un importante monumento en la Plaza de Armas, el conocido Templete, construido en 1827, para conmemorar el acto de fundación de la villa, en el que dio continuidad al neoclasicismo empleado en el Cementerio de Espada.

<sup>3</sup>*Plano de La Habana*. Antonio Ma. de la Torre, 1817, Archivo General Militar de Madrid.

<sup>4</sup>“Relación del Gobierno superior y capitanía General de la Isla de Cuba extendida por el teniente general Don Miguel Tacón, Marqués de la Unión de Cuba al hacer entrega de dichos mandatos a su sucesor el Excmo. Señor Don Joaquín de Ezpeleta”. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1838, pág. 12.

<sup>5</sup>Ibidem, pág. 21.

<sup>6</sup>TORRENTE, Mariano. *Bosquejo económico y político de la Isla de Cuba*. Madrid: Imprenta D. Manuel Pita, 1852, Tomo I.

<sup>7</sup>FERNÁNDEZ SIMÓN, Abel. “Investigación, alumbramiento y captación de aguas subterráneas en el valle central de la provincia de La Habana y en las vertientes costeras”. *Arquitectura* (La Habana), (1949), págs. 327-333.

<sup>8</sup>DE LA TORRE, José María, “Plano Pintoresco de La Habana, con los números de las casas, dedicado por su autor a su tío el SOR Coronel D. Antonio Ma. de la Torre y Cárdenas”, 1849.

<sup>9</sup>TORRENTE, Mariano. *Bosquejo económico...* Op. cit.

<sup>10</sup>Le precedieron los censos de 1774, 1792, 1817 y 1827, basados en técnicas de recolección de la información poco confiables.

<sup>11</sup>*Bando de Gobernación y Policía de la Isla de Cuba espedido por ESCM, Sr. Don Gerónimo Valdés*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1842.

<sup>12</sup>*Ordenanzas Municipales*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1855.

<sup>13</sup>Su repercusión fue trascendental pues estuvieron vigentes hasta 1963, período durante el cual se conformó más de la mitad del territorio actual de la ciudad de La Habana.

<sup>14</sup>*Ordenanzas de Construcción para la ciudad de La Habana y pueblos de su término municipal*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1866.

<sup>15</sup>José Domingo Trigo obtuvo la concesión definitiva de un ferrocarril en La Habana con subvención por término de 99 años por Real Orden. Fondo Reales cédulas y órdenes, Archivo Nacional de Cuba.

<sup>16</sup>ALFONSO GALLOL, Berta. *Los transportes habaneros*. La Habana: Instituto de Investigaciones del Transporte, 1991, Tomo 3.

<sup>17</sup>“Condiciones generales para la construcción del ferrocarril urbano”. En: ALFONSO GALLOL, Berta. *Los transportes habaneros...* Op. cit., pág. 69.

<sup>18</sup>“Plano y Perfil de la población titulada El Carmelo, situada por la Chorrera en la margen derecha de la embocadura del río Almendares a dos con cinco millas de la capital. D. Iboleón. La Habana, 1859”.

<sup>19</sup>Exp. 31, Legajo 118, Fondo Reales Cédulas y Órdenes, Archivo Nacional de Cuba.

<sup>20</sup>Citado en ESTORCH, D. M. *Apuntes para la Historia sobre la administración del Marqués de la Pezuela en la Isla de Cuba*. Madrid: Imprenta de Manuel Galiano, 1856, pág. 111. No precisa la fuente.

<sup>21</sup>VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de Las Murallas...* Op. cit., pág. 52.

<sup>22</sup>ROSAIN, Domingo. *Necrópolis de La Habana. Historia de los cementerios de esta ciudad con multitud de noticias interesantes*. La Habana: Imprenta El trabajo, 1875.