



## LA HABANA EN SU QUINTO CENTENARIO

### THE 500 ANNIVERSARY OF HAVANA CITY

Sergio Guerra Vilaboy\*

**Cómo citar este artículo/Citation:** Guerra Vilaboy, S. (2020). La Habana en su quinto centenario. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2018), XXIII-001.  
<http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10396>

**Resumen:** Esta conferencia ofrece un panorama de la evolución de la ciudad de La Habana a propósito del 500 aniversario de su fundación, que se conmemora en el 2019. La villa, que fuera el último asentamiento creado en 1514 por los conquistadores procedentes de La Española, no quedó establecida en su actual posición hasta cuatro años después.

Al término de la dominación española, la ciudad había crecido en forma impresionante, atrayendo nuevos inmigrantes, muchos de ellos canarios. A principios del siglo XX, terminada la ocupación norteamericana y establecida la República (1902), La Habana comenzó otro espectacular crecimiento, compulsado por un inusitado auge económico, que cambiaría su rostro colonial, rompiendo la homogeneidad urbanística de la tradición hispana para convertirse en una ciudad moderna, fragmentada y sectorializada según el tipo de actividad. Después del triunfo de la Revolución en 1959 cambió radicalmente la estrategia constructiva, promoviéndose viviendas baratas para los trabajadores, a la vez que se redistribuían otras con finalidades sociales.

**Palabras clave:** Conquistadores, inmigrantes, dominación, revolución.

**Abstract:** The lecture offers a vision of Havana City's evolution in relation with the 500 Anniversary of his foundation to celebrate next November, 2019. The village was the latter settlement created in 1514 for conquerors. They proceeded of "La Española". The village did not establish at his present-day position to four years after.

When finished the Spain domination the city had grown spectacularly attracting many immigrants all over canaries. At the beginning of the XX Century, the city started other spectacularly growth, motivated for an economic boom that exchange its colonial face breaking the urban homogeneity of the Hispanic tradition in order to become in a modern and fragmented city according to the type of activity. After the Revolution Triumph, in 1959, the constructive strategy change radically, creating cheap housings for workpeople at time that others one had a social objective.

**Keywords:** Coquerors, Immigrants, domination, revolution.

La Habana surge, entre cañaverales y ruido de maracas,  
cornetas chinas y marimbas.

Federico García Lorca

La villa de San Cristóbal de La Habana, que el próximo año arriba a su quinto centenario, al parecer bautizada con ese nombre en alusión al patrono de viajeros y navegantes, puede ser considerada una ciudad atlántica y su historia es un muestrario de las relaciones interculturales entre las dos orillas continentales, tema central del XXIII Coloquio de Historia Canario

---

\* Catedrático, profesor Titular, jefe del Departamento de Historia y Presidente de la Cátedra «Eloy Alfaro». Universidad de La Habana, 10100, La Habana. Cuba. Correo electrónico: [serguev@ffh.uh.cu](mailto:serguev@ffh.uh.cu)



Americana y del XII Encuentro Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe (ADHILAC) que inauguramos hoy.

La Habana, sexto asentamiento creado en 1514 por los conquistadores españoles en su avance por la costa sur hacia el occidente de Cuba, no quedó establecida en su actual posición hasta cinco años después, según demostrara el enjundioso historiador canario Jenaro Artiles. Su primer asentamiento estuvo en la costa sur, en la desembocadura del río Mayabeque, en el golfo de Batabanó, seguido de un segundo poblado, que el propio Artiles ubicó en las márgenes del río Casiguaguas (Almendares), en La Chorrera (Puentes Grandes), a los que se alude en las antiguas actas del cabildo de manera imprecisa como «pueblo viejo».

El proceso de desplazamiento de La Habana a la parte septentrional de la isla fue espontáneo y lento, sin una fecha exacta de fundación. Por eso, a fines de los años cuarenta del siglo pasado el propio Artiles estableció con claridad que: «No consta en ninguna parte, ni se puede asegurar seriamente que este llamado traslado hubiese tenido lugar en un día determinado, menos aún el 16 de noviembre de 1519. Y mucho menos puede ser cierto que en la fecha indicada se celebrara en la actual Plaza de Armas de La Habana una misa solemne para consagrar la «fundación», ni que la oficiara el padre Las Casas; ni que se reunió el primer cabildo, todo bajo una ceiba que allí existía. Una tradición muy posterior, y no anterior a la mitad del siglo XVIII en que fue recogida y perpetuada oficialmente, nos transmitió noticias imprecisas y desde luego poco o nada fundadas, de tales acontecimientos, que no abonan ninguna razón histórica<sup>1</sup>».

En definitiva, La Habana, cuya denominación se asocia a Habaguanex, nombre del cacique indígena que gobernaba la región, fue creciendo en forma desordenada en el litoral septentrional de la isla, en la orilla izquierda de una bahía de bolsa que desde 1508 los españoles denominaban puerto Carena, pues allí los primeros navegantes carenaron sus barcos. Su nuevo emplazamiento atrajo nuevos pobladores, pues tenía muchas ventajas, entre otras su cercanía a México, cuya conquista comenzaba, sus mayores facilidades para la navegación y la acogedora rada, a lo que había que sumar su proximidad a las tierras donde según viejos documentos «tenían todos los más vecinos de La Habana sus estancias<sup>2</sup>».

Hacia la cuarta década del siglo XVI, después de la conquista de México y Perú, de explorado el canal de la Florida y conocidas mejor las corrientes marinas y los ritmos cíclicos de los vientos del Atlántico, se establecieron rutas más ventajosas para la navegación entre Europa y el Nuevo Mundo. La Habana, además de su estratégica ubicación ofrecía a los navíos una segura y espaciosa bahía, lo que explica que Santo Domingo dejara de ser la escala más frecuentada en los viajes al continente. La preeminencia habanera se confirmó definitivamente en 1561 al instaurarse el sistema de flotas. La ciudad cubana terminara siendo considerada por Real Cédula de 1634 como *La llave del Nuevo Mundo* o *Antemural de las Indias Occidentales*, título dado también a una obra iniciadora de la historiografía habanera. Como anotara la historiadora norteamericana Irene Wright: «Las flotas que se reunían en el puerto de La Habana procedentes de Nombre de Dios, de Vera Cruz, de Santo Domingo y de las islas Canarias, denunciaban los grandes negocios que se hacían. En determinadas temporadas desembarcaban muchos miles de personas en La Habana para muchas semanas y a veces muchos meses<sup>3</sup>».

La villa se consolidó al final del canal de entrada de la bahía, donde la especial configuración de la rada habanera la protegía de los fuertes «nortes». En sus comienzos era sólo un pequeño caserío de rústicos bohíos de yaguas y guano de palma, abastecido de agua desde 1592 por la Zanja Real —en cuyas márgenes surgieron trapiches de azúcar y molinos de tabaco, trigo y maíz—, único acueducto que tuvieron sus moradores hasta 1835. Con el tiempo aparecieron sus primeras calles —Mercaderes, Oficios, etc.— y plazas —de Armas,

<sup>1</sup> ARTILES (2017), p. 61.

<sup>2</sup> ARTILES (2017), p. 59.

<sup>3</sup> ALOHA WRIGHT (1927), vol. I., p. 72.

de San Francisco y Plaza Nueva (hoy Plaza Vieja)—, así como las primitivas edificaciones de las autoridades civiles, militares y eclesiásticas: la Iglesia Parroquial Mayor, situada detrás de las instalaciones de los dominicos, donde después estaría el Palacio de los Capitanes Generales, la Cárcel, la Aduana y el Convento de San Francisco.

Al principio, La Habana creció con mucha lentitud: de menos de 200 habitantes de origen europeo en 1544 —a los que habría que agregar unos 120 aborígenes y 200 esclavos negros e indios— pasó a unos 300 en 1553, pues la mayoría de los conquistadores la usaban como trampolín para saltar a la más atractiva Tierra Firme. Sin embargo, el traslado del gobernador de la naciente colonia desde Santiago de Cuba a La Habana en 1553, cumpliendo lo dispuesto por la corona española, «por ser el lugar de reunión de las naves de todas las Indias y la llave de ellas<sup>4</sup>» impulsaron su rápido desarrollo desde la segunda mitad del siglo XVI que le permitió obtener en 1592 la condición de ciudad por Real Cédula de Felipe II.

Convertida la villa en un inmenso garito, posada y burdel de tripulaciones y viajeros alcanzó hacia 1590 unos 4 mil habitantes y en 1660 se acercó a los 10 mil. Ya entonces La Habana se distinguía de otras ciudades portuarias hispanoamericanas, como Veracruz y Panamá, ambas fundadas también en 1519, no sólo por ser eslabón fundamental de las rutas comerciales, sino también por su condición de capital de toda una colonia (1607).

La importancia que adquirió el puerto habanero la convirtió en presa codiciada de corsarios, piratas y las flotas de las potencias rivales de España. Por eso las autoridades coloniales se preocuparon por su defensa, levantando las primeras fortificaciones, después que fue desolada por los piratas en 1538. Entre ellas estaba La Fortaleza (1539), rudimentaria edificación que no pudo resistir la primera embestida y fue fácilmente destruida por los corsarios (1555).

Ese resultado reveló el peligro que corrían las riquezas que eran transportadas a través de La Habana. Para conjurarlo, se comenzó en 1558, con fondos procedentes del Virreinato de Nueva España, la construcción de su primera gran fortaleza: el Castillo de La Real Fuerza, que sería también sede del gobierno. Ubicado a unos cien metros de la boca de la bahía y contiguo a la Plaza de Armas, la obra se terminó en 1577. Más tarde, en 1632, su torre fue coronada con una pequeña veleta de bronce o giralda, a la que se llamó *Giraldilla*, la escultura documentada más antigua que se conserva en Cuba y que se considera símbolo de la ciudad de La Habana. Su dibujo aparece como emblema del conocido ron cubano *Havana Club*.

Al imponente Castillo de La Fuerza se sumó en la cima de un escarpado peñasco y en la misma entrada del canal de la bahía, otra gran fortaleza, el Castillo de los Tres Reyes del Morro y, en la orilla opuesta, el Castillo de San Salvador de La Punta, concluidos ambos casi al finalizar el siglo XVI. En 1694 se erigió en la desembocadura del río Almendares, al oeste de la villa, el fortín Santa Dorotea de la Luna conocido como La Chorrera.

En la capital cubana se levantaron desde temprano numerosas iglesias y conventos, las que al principio se hicieron de yaguas y guano y más tarde de madera y tejas. Después de la Parroquial Mayor —erigida en 1574— se edificaron los conventos de Santo Domingo (1578) y de San Francisco (1591), este último llegaría a ser una notable obra de mampostería a mediados del siglo XVIII que durante mucho tiempo tuvo la torre más alta de la villa.

A lo largo del siglo XVII aparecieron otras iglesias, algunas reconstruidas a principios de la siguiente centuria, como las parroquias y conventos de San Francisco y de Santo Domingo. Ya a mediados del XVIII la villa contaba con diez conventos y 4 iglesias, cuando la población habanera rondaba las 30 mil personas. Por su parte, el Convento dominico de San Juan de Letrán fue la sede de la Real y Pontificia Universidad de La Habana, fundada en 1728 por los religiosos de la orden de predicadores.

---

<sup>4</sup> ROIG DE LEUCHSENRING (2017), p. 103.

En el siglo XVIII la ciudad se fue extendiendo desde su sitio original, en torno a la Plaza de Armas, hacia el norte —donde surgió la plaza de la Ciénega, hoy de la Catedral— y al interior de la bahía, área urbanizada protegida por una sólida muralla levantada entre 1674 y 1740. Fuera de ese perímetro, se creó el Arsenal (1747), un astillero que proporcionó los mayores galeones de la flota española. El trazado de La Habana seguía entonces la línea irregular de sus estrechas callejuelas, ocupada por rústicas viviendas de techos de guano, tejas o terrados, con muros gruesos de adobe y mampostería y pocas ventanas, siguiendo la tradición española-morisca. Rodeada de murallas por todas partes, la villa —que según su primer censo tenía en 1774 unos 75 mil habitantes— se inundaba en el periodo de lluvias.

Después de la toma de La Habana por los ingleses (1762-1763), que evidenció la ineficacia de su sistema defensivo, se erigieron nuevas edificaciones militares: la gigantesca fortificación de San Carlos de la Cabaña, construida entre 1763 y 1774 en la parte Este y a poca distancia del Morro, así como los castillos de Santo Domingo de Atarés (1767) —enclavado al fondo de la bahía habanera— y El Príncipe (1779), al sur del monte Vedado. En esta última área, de espesa vegetación, estaban prohibidos los cortes de madera como defensa natural ante ataques exteriores.

También a fines del siglo XVIII aparecieron los dos regios palacios barrocos ubicados en la Plaza de Armas: la Casa de Correos o Palacio del Segundo Cabo, concluido en 1777, y el Palacio de los Capitanes Generales, acabado tres años después. Por estas mismas fechas se terminó en la Plaza de la Ciénega una gran iglesia, destinada al colegio de los jesuitas, compuesta de tres naves con dos esbeltas torres en sus costados, que tras la expulsión de la orden fue declarada Catedral de La Habana.

Con el desarrollo de la actividad portuaria comenzaron a dejarse ver en el paisaje urbano las enormes diferencias sociales entre sus habitantes. Las primeras mansiones de dos plantas —la baja generalmente servía de almacén, tienda o taller de los más variados oficios— aparecieron a mediados del XVII, como las enormes casas de mampostería de Calvo de la Puerta, Justiz y el marqués de Villalta; aunque correspondería a la segunda mitad del XVIII la eclosión de estas lujosas residencias, cuando el compacto entramado de intramuros llegaba a 1,6 kilómetros cuadrados. En torno a las plazas brotaron suntuosos palacetes barrocos ornamentados con hermosos vitrales, mármoles y trabajados herrajes, dotados de espaciosos zaguanes y portales, entre ellos los de los marqueses de Aguas Claras y de Arcos, de los condes Lombillo, Jaruco y de Zuazo o la Quinta de Balboa.

En cambio, las viviendas más pobres quedaban arrinconadas en los extremos de la villa, como Campeche, habitado originalmente por aborígenes mexicanos, traídos desde este puerto yucateco, y La Punta, o incluso fuera de las murallas, en los humildes caseríos situados al sur de la bahía y a lo largo de las vías de comunicación con las zonas agrícolas. A la par, los muelles públicos, hechos de maderas duras y algunos de cantería, se fueron ampliando, hasta abarcar todo el litoral entre el Castillo de La Fuerza y el muelle de Luz, donde estaban también los relevantes edificios de la Comandancia de la Marina y el de la Aduana (1817), que substituyó a la antigua que databa de 1584.

Casi al mismo tiempo se levantó el primer paseo de la villa, la Alameda de Paula, frente al puerto y llegando hasta la misma entrada del teatro *Principal*, construido de mampostería y tabla en 1773. Después surgió la Alameda de Extramuros, abierta en 1822 una vez eliminados los últimos barracones de esclavos enclavados a la entrada de la bahía y que fueron las primeras edificaciones importantes más allá de la muralla, al margen de las fortalezas. Estos albergues, de madera y yaguas, habían servido en 1781 para cobijar los 12 mil soldados que España envió en apoyo de la independencia de los colonos norteamericanos.

La Alameda de Extramuros o Paseo de Isabel II (Prado) culminaba, por un lado, en El Campo de Marte y, en su otro extremo, junto a la entrada de la bahía, en la Nueva Cárcel (1836), y en su trayecto se irguió el teatro *Tacón* (1838). Esta Alameda era un arbolado paseo

público, acondicionado para la circulación de carruajes, que pronto se convirtió en el nuevo eje de la futura expansión urbana, pues la población se fue asentando sobre el terreno comprendido entre la muralla y la actual avenida de Infanta, delimitada por el irregular perímetro costero y en derredor de lo que sería la Calzada de San Lázaro.

Al suroeste del recinto amurallado la ciudad fue creciendo de manera más anárquica, a lo largo de las sinuosas calzadas de Güines, Bejucal, Jesús del Monte y El Cerro, que comunicaban con las zonas agrícolas cercanas. En estos transitados caminos se establecieron viviendas humildes de artesanos y trabajadores, pero también casas quintas de propietarios ricos como las de los condes de Santovenia y de Echarte en El Cerro. Más alejadas se configuraron algunas villas como Santiago de las Vegas y Jesús del Monte. Además, en la margen opuesta de la bahía prosperaron los poblados de Regla y Casablanca.

En la primera mitad del siglo XIX ya existían otras espaciosas avenidas como las de Galiano y Belascoaín, aunque la más concurrida era el Paseo de Tacón (Reina-Carlos III), en cuyo extremo oeste fue ubicada la residencia alterna de los capitanes generales: la *Quinta de los Molinos*. Para los años cincuenta la ciudad tenía unos cuatro kilómetros cuadrados de superficie habitada, casi duplicados dos décadas después. El incesante crecimiento obligó a eliminar el obstáculo las murallas, demolidas desde 1863.

Para entonces, La Habana se beneficiaba con significativos adelantos técnicos: una línea regular de barcos de vapor con Matanzas (1819), ferrocarril (1837); luz de gas (1846); telégrafo (1851-1855), enlazado por cable submarino con Cayo Hueso; servicio de correos (1855) y teléfonos (1881); así como alumbrado público eléctrico (1890). Además, desde 1843, con modernas estructuras de hierro fundido fueron construidos enormes almacenes de azúcar y mieles en Regla, junto a otros similares hacia el interior de la bahía, comunicados por ferrocarril con los ingenios azucareros y plantaciones que rodeaban la ciudad. También el hierro se puso de moda para hacer, fábricas, comercios, tiendas y casas.

Por esta misma época muchas calles se pavimentaron por el sistema Mac Adam, eliminando los lodazales que prácticamente las hacían intransitables. Además, fueron construidos el Templete (1828) —de aliento neoclásico y situado en el sitio donde según la tradición se fundó la villa—, la Casa de Beneficencia, la estación del tren en Villanueva (1839), la Plaza del Vapor, la Pescadería, el Mercado de Colón y la Farola del Morro (1844). Además, funcionaba un servicio de ferrocarril urbano, mientras por el centro de la ciudad circulaban cerca de tres mil carruajes y tranvías de tracción animal.

En 1872 se inauguró el extenso Cementerio de Cristóbal Colón, que sustituyó al creado por el Obispo Espada en 1806. También fue terminado el acueducto de Albear (1893), que conduce el agua por gravedad desde El Husillo hasta una distancia de 7500 metros y que todavía abastece a una quinta parte de la capital cubana.

Muchas de estas transformaciones tenían detrás los cambios acaecidos en las funciones de la villa habanera, convertida de un puerto dedicado casi exclusivamente a facilitar la navegación internacional en centro de una rica región de plantaciones esclavistas. Aun cuando su papel como eje de las líneas de vapores y comunicaciones atlánticas que se enlazaban en su puerto seguía siendo muy importante, ahora La Habana devenía en gran mercado de esclavos, destinados a los cañaverales y otros cultivos de la isla, y vía de salida de las exportaciones de azúcar, café y tabaco, lo que le permitió un crecimiento sin paralelo en Hispanoamérica. Eso explica que la villa tuviera una población desproporcionada en relación con la del resto de la isla: en 1899 sus 235 mil habitantes representaban el 15% de toda Cuba, en su mayoría blancos (75%).

En la segunda mitad del XIX se podían distinguir en La Habana tres áreas urbanas compactas. Una era la tradicional de intramuros, asiento de los poderes coloniales y densamente poblada gracias al crecimiento en altura de muchas edificaciones. A diferencia de buena parte de la elite española, que persistía en mantener aquí sus mansiones, la emergente burguesía criolla prefería mudarse a las zonas periféricas de extramuros como el Paseo de Isabel II o la

Calzada de El Cerro. En las cercanías del Campo de Marte —hoy Parque de la Fraternidad— se construyeron hermosos palacios como el del criollo Domingo Aldama, edificado hacia 1838, de estilo neoclásico. Paulatinamente muchos de los viejos palacetes de intramuros, abandonados por sus propietarios originales, fueron convirtiéndose en casas de vecindad, comercios, almacenes, oficinas y hoteles. Un ejemplo fue el Palacio del Conde de Santovenia, devenido en el primer hotel habanero de alta clase, *Santa Isabel*, ubicado a un costado del *Templete*.

En torno al majestuoso Paseo de Isabel II se tejió la segunda área urbana de La Habana, convertida en su nuevo centro desde la segunda mitad del XIX, gracias a la atracción de sus teatros (*Payret*, *Tacón*, *Irijoa*) y hoteles, entre ellos los confortables *El Telégrafo* e *Inglaterra*. Por allí también estaban el café del *Louvre* y el elegante salón *Helados de París*, clubes sociales y la primera galería comercial cubierta al estilo europeo, entonces de una sola planta: la *Manzana de Gómez*. Además de surtidas tiendas, esta zona tenía importantes industrias y numerosos almacenes, así como bodegas de ultramarinos, de inmigrantes gallegos, asturianos y en menor medida canarios, que luego se extenderían por muchas esquinas de la ciudad.

La tercera área se conformó sobre las arterias de Reina, Galiano y Belascoaín, siguiendo el curso irregular de las calzadas: los barrios de trabajadores hacia las de Monte y Cristina y las casas quintas veraniegas por El Cerro, devenidas después en regias residencias urbanas, así como los emergentes chalets de temporada del naciente barrio de El Vedado.

Al término de la dominación española la ciudad, con sus 10 kilómetros cuadrados de superficie, seguía creciendo de manera ininterrumpida. Ya contaba con un sistema vial que en cierta forma perdura hasta hoy, caracterizado por los altos portales públicos continuos —de apreciable influencia vasca—, plagados de columnas, que indujo al novelista Alejo Carpentier a calificarla como la *ciudad de las columnas*<sup>5</sup>.

A principios del siglo XX, terminada la ocupación norteamericana y establecida la República (1902), La Habana comenzó una espectacular expansión, compulsada por un inusitado auge económico, que cambiaría su rostro colonial, rompiendo la homogeneidad urbanística de la tradición hispana para convertirse en una ciudad moderna, fragmentada y sectorializada según el tipo de actividad. Este nuevo ciclo, incentivado por las grandes inversiones y préstamos de Estados Unidos, se extendió hasta la crisis económica de 1929, cuando la ciudad alcanzó medio millón de habitantes. En esas tres décadas se produjo la compactación del centro de La Habana, poblándose la totalidad del litoral oeste y paulatinamente El Vedado, así como los barrios cercanos a las calzadas de Bejucal, Jesús del Monte, Güines y El Cerro, entre otros.

Aunque estas áreas residenciales se habían originado a fines de la colonia, cuando la burguesía comenzó a construir viviendas de descanso en El Vedado y EL Cerro, muchos ricos propietarios continuaron todavía edificando o remodelando sus viviendas dentro de la zona urbanizada del siglo XIX, esto es, las antiguas vías de Prado y Reina y las nuevas de Las Misiones y el litoral marítimo. Esta última avenida, el Malecón, fue protegida de las penetraciones del mar por un sólido muro de contención que comenzó a edificarse, durante la primera ocupación norteamericana, desde el borde del canal de entrada a la bahía y ya en los años veinte llegaba cerca de los límites de El Vedado, aunque con posterioridad se extendió hasta el río Almendares.

La proximidad a los comercios, industrias y viviendas humildes, junto a la intensificación del tránsito automotor, compulsó a la burguesía, en las primeras décadas del siglo XX, a dejar sus viejas residencias, para establecerse más lejos del centro y también de El Cerro —que entró en cierta decadencia—, mudándose al emergente barrio de El Vedado, de unas 400 hectáreas. Aquí se diseñó una urbanización con un ordenamiento vial jerarquizado y normas estrictas en cuanto a la subdivisión de las manzanas, siguiendo patrones anglosajones.

<sup>5</sup> CARPENTIER (1966).

Esta zona se venía desarrollando desde el siglo XIX como un lugar de veraneo, con chalets o villas aisladas, beneficiadas por sus cercanías a los nuevos baños del litoral, tras la parcelación de fincas particulares como El Carmelo (1859). Aquí también se instalaron entonces algunos hoteles: *El Arana*, *La Chorrera*, *el Nandin*, *el Litoral* y *el Trotcha*, así como dos parroquias y el primer gran hospital de La Habana: Nuestra Señora de las Mercedes (1886). Pero el entramado uniforme de El Vedado, inspirado en el modelo del ensanche de New York, fue imperfecto, por las limitaciones interpuesta a la urbanización por la *Calzada* de los carruajes y la *Línea* del Ferrocarril, las grandes áreas edificadas ya existentes, en particular la Necrópolis de Colon y el Castillo del Príncipe, así como por los profundos hoyos dejados por las canteras que proporcionaron material para la construcción de las grandes fortalezas de los siglos anteriores.

Favorecidas por la *danza de los millones* de la economía cubana, iniciada con la Primera Guerra Mundial, en este bello reparto surgieron decenas de lujosos palacetes de estilo ecléctico pertenecientes a las familias más acaudaladas del país: Upmann, Sarrá, Gelats, Lobo, Connill, Tarafa, Cortina, Ferrara, Marqués de Avilés y Gómez Mena, así como el palacio afrancesado de la Condesa de Revilla Camargo (1926). Aquí también fijó su residencia Tomás Felipe Camacho (1886-1961), uno de los más exitosos inmigrantes canarios, quien presidió la Asociación Canaria de La Habana y creara el famoso orquideario de Soroa.

En el propio barrio se erigieron otras notables edificaciones, entre ellas las parroquias del Sagrado Corazón de Jesús y San Juan de Letrán, el refinado teatro *Auditorium* (1928), el aristocrático *Vedado Tennis Club* (1916) y los elegantes hoteles *Presidente* (1928) y *Nacional* (1930), este último de trascendente resonancia en el paisaje arquitectónico de la ciudad. En forma simultánea se abrieron parques y hermosas avenidas con jardines, como Los Presidentes (G) y la de los Alcaldes (Paseo), donde se ubicarían después sendos hospitales.

Eso explica la sorpresa de un inmigrante español, que había abandonado La Habana al final de la dominación colonial, quien a su regreso en 1915 anotara admirado en sus *Impresiones de un viajero*:

El Prado esta reluciente por el asfalto. El Parque ha crecido en extensión y en arbolado. Las oficinas públicas son suntuosas. Las tiendas y almacenes han mejorado. La indumentaria de la capital es otra. Se va al Vedado por una buena calzada, y el Vedado es otra ciudad de cachet distinto donde las construcciones de las villas o chalets rodeados de jardines se han multiplicado. Son tan nuevas y tantas las edificaciones de corte moderno que se han hecho en todos los barrios, que me ha parecido pisar una capital distinta<sup>6</sup>.

Pero los intentos de segregación social y racial de la burguesía no se consiguieron plenamente en El Vedado, pues al lado de las regias casonas aparecieron viviendas humildes, muchas de ellas de trabajadores negros y mulatos. La apertura de dos puentes sobre el río Almendares —uno por la Calzada de Columbia (1914) y el otro por la Quinta Avenida (1920)—, permitieron la parcelación de nuevos barrios exclusivos en la zona alta (Kohly) o costera (Miramar) en Marianao, de algún modo inspirados en los exitosos patrones urbanísticos de El Vedado. El puente de Almendares también facilitó la comunicación por la Calzada de Columbia que conducía al principal campamento militar del país, del mismo nombre, y a los nuevos colegios exclusivos de Belén y Candler College, el primero de los jesuitas y el segundo de la iglesia metodista norteamericana.

A ambos lados de la espléndida Quinta Avenida se vertebró el fraccionamiento de Miramar, cuyo trazado rectangular copió el de Manhattan, con cuatro avenidas longitudinales y 19 calles transversales, todas nutridas de árboles y jardines, enmarcando 54 manzanas. Al

<sup>6</sup> OTERO NARANJO (2017).

extremo occidental de la Quinta Avenida se desarrolló la nueva zona recreacional de La Playa de Marianao —antecedida del Hotel Almendares, con su propio *Country Club* y campo de golf—, donde se instalaron en 1928 el *Casino Nacional* y el balneario público *La Concha*, de arquitectura semi mudéjar; además de bares y *nights clubs* populares como el *Rumba Palace* y el famoso de *El Chori*, junto a centros exclusivos, como el *Havana Yatch Club* (1924), junto al parque de diversiones *Coney Island Park*.

No muy lejos de allí surgió también el *Country Club Park*, fraccionamiento de 21 manzanas que siguió un esquema urbanístico romántico de trazado sinuoso y aspecto campestre, donde se levantaron las mansiones más lujosas de La Habana y que incluía un pequeño lago artificial. Aún más al oeste se situó el aristocrático *Havana Biltmore Yatch and Country Club* (1927), con campos de golf, tennis, marina y playa privada.

En contraste con el estricto trazado de El Vedado y Miramar, se desarrollaron casi paralelamente los nuevos barrios de las capas medias adaptados a las irregulares vías preexistentes y la accidentada topografía: Luyanó, Santos Suárez, Víbora, Lawton y Acosta, al sureste; o el de Buenavista (1912) y La Ceiba (1918) en las proximidades de la Calzada de Columbia, sí como las atractivas residencias veraniegas, de madera y tejas, de la playa de Santa Fe, al extremo oeste.

En La Habana Vieja y en EL Cerro muchas viejas casonas abandonadas por sus antiguos dueños fueron subdivididas y convertidas en cuarterías, a la vez que en las cercanías de los muelles, ramales ferroviarios e industrias del fondo de la bahía crecían apiñadas viviendas insalubres y *solares* o casas de vecindad, originando entre otros los barrios de Tallapiedra, Jesús María y los formados entre las calzadas de Monte, Reina y San Lázaro:, de Colón, Pueblo Nuevo, Cayo Hueso y el exótico Barrio Chino.

El *China town* habanero merece una mención especial. Situado en el antiguo corazón comercial de La Habana, fue en las primeras décadas del siglo XX el más importante y populoso de América Latina, pues tenía más de 10 mil habitantes y contaba con múltiples mercados, bodegas, zapaterías, puestos de fruta, fondas y trenes de lavado. También existía una Cámara de Comercio y un importante Casino, el *Chung Wah*, circulaban tres periódicos en caracteres chinos, uno de corte comercial, el *Wah Man Sion Po* y otros dos que servían de órganos de los partidos Kuomintang y Chi Kong Tong, así como los teatros *La Gran China* y los cines *Nuevo Continental* y *Kam-Yen* o *Águila de Oro*. Su decadencia comenzó después de la Segunda Guerra Mundial.

Muchas de estas construcciones se caracterizaron por sus fachadas continuas a lo largo de la calle, diseñadas para ocultar los hacinamientos interiores. También sobre las calzadas de El Cerro y Jesús del Monte se ubicaron amplios centros asistenciales como la Purísima, la Benéfica, la Covadonga o la Dependientes y, en los años cuarenta, el mayor *stadium* de *baseball* de Cuba. En Puentes Grandes se instalaron cervecerías, como las emblemáticas *Tropical* y *La Polar*, la *Papelera Moderna* y fábricas de tejidos y otros artículos.

A estas primeras décadas del siglo XX corresponde también la instalación del tranvía eléctrico (1901) y el sistema de teléfono automático (1910); en 1913 se completó la red de alcantarillado —separó las aguas albañales de las pluviales— y en 1922 se inauguraron las transmisiones de radio. Con el inicio del siglo XX comenzaron también a circular los primeros automóviles y se extendieron profusamente las salas de cines.

En esta etapa de febril expansión se llevó a cabo la construcción de las primeras grandes edificaciones de la República como la Lonja del Comercio (1912), el Instituto de Segunda Enseñanza #1, la Aduana (1914), junto al puerto, y la Universidad de La Habana, que abandonó en 1901 el casco histórico para ubicarse, junto al nuevo hospital Calixto García, en la colina de la antigua Pirotecnia Militar, con un *campus* que en dos décadas quedaría sembrado de impresionantes edificios neoclásicos y una descomunal escalinata de acceso, presidida por la estatua simbólica del Alma Mater.

Otra destacada construcción fue la Estación Central del Ferrocarril (1912), que unificó los dispersos ramales y cuya comunicación se facilitó mediante un elevado de estructuras de hierro, mientras los envejecidos muelles eran remplazados por modernos *docks* y almacenes del puerto, ubicados a todo lo largo de la Habana Vieja. Desde entonces los depósitos de mercancías, las playas de maniobra de los ferrocarriles y muchas industrias —como la termoeléctrica de Tallapiedra— quedaron integrados a la zona portuaria de la ciudad.

La nueva terminal de ferrocarril, que sustituyó a la ya inoperante Estación de Villanueva en Prado, quedó ubicada en el sitio del vetusto Arsenal, cuyo lugar fue ocupado a su vez por el *Capitolio Nacional* (1929). A la colosal edificación de 200 metros de largo, sede del legislativo y punto cero de la carretera central, entonces en plena construcción, se le puso un pórtico de enormes columnas jónicas, coronada con una cúpula de casi 92 metros de altura. En esta zona quedaron ubicados ahora los nuevos poderes estatales, pues en la Avenida de Las Misiones se erguía el majestuoso *Palacio Presidencial*, estrenado en 1919.

También aparecieron los primeros edificios altos de El Vedado y el centro de La Habana. Uno de ellos fue el ampliado *Hotel Sevilla-Biltmore* (1924), con diez pisos, seguido después por los «rascacielos» de estilo plateresco de la Compañía Cubana de Teléfonos (1927) o los residenciales *Paseo* (1925) y *López Serrano* (1932), con sus 14 plantas, así como el *art-decò* del edificio *Bacardí* (1930), ornamentado con sus emblemáticos murciélagos y una fachada recubierta en terracota.

Otras notables construcciones, de marcado eclecticismo, aparecieron a lo largo del Prado: el *Centro Gallego* y el *Asturiano* —construidos ambos entre 1915 y 1921—, el *Centro de Dependientes* y el *Casino Español*, que ilustran el extraordinario peso económico alcanzado por la colonia hispana en la isla, que era dueña del 40% de la industria. Paralelamente las zonas comerciales de La Habana Vieja modernizaban sus fachadas y el antiguo casco urbano colonial se convertía en una especie de pequeño *Wall Street* con sus bancos, compañías de seguros y oficinas de empresas norteamericanas y de sus socios cubanos; aunque los comercios —muchos de ellos propiedad de inmigrantes españoles, judíos y árabes— también se fueron extendiendo hacia Prado, Neptuno, San Rafael y las calzadas porticadas de Monte, Reina, Galiano y Belascoaín. Se calcula que en los años veinte La Habana llegaba a los 116 kilómetros cuadrados de superficie.

A esta época también corresponde el primer florecimiento del turismo en La Habana. Las estadísticas indican que ya en la década del veinte se recibían unos 50 mil visitantes anuales, atraídos por los famosos bares *Floridita* y *Sloppy Joe's* —este último fundado en 1917 cuando regía la ley seca en Estados Unidos— cabarets —el afamado *Tropicana* sería inaugurado en 1939—, los casinos, las zonas de tolerancia, los ritmos musicales afrocubanos y las carreras de caballos del hipódromo *Oriental Park*, fundado en Marianao (1915) por un norteamericano y donde también estaría enclavado el *Jockey Club*.

Era común la llegada de turistas por el puerto de La Habana en los *ferries* que cubrían la ruta entre New York, Cayo Hueso y La Habana. Gracias a ellos muchos visitantes podían viajar en sus propios vehículos: en la temporada 1928-1929 desembarcaron 572 automóviles por el puerto habanero, aunque el récord se alcanzaría en 1956-1957 con 2605, cuando la urbe recibió a más de 300 mil turistas, en su mayoría de Estados Unidos.

Después de la Segunda Guerra Mundial se abrió otro ciclo expansivo de la ciudad, extendido hasta el triunfo de la Revolución, periodo en que la población habanera pasó de 900 mil a un millón 300 mil habitantes (1958) y la superficie de la ciudad alcanzó los 200 kilómetros cuadrados. A esta etapa, cuando se acentuó el papel de La Habana como punto de tránsito y centro político, comercial y financiero de la isla, corresponde la mayor compactación del centro, con la proliferación de edificios residenciales para las capas medias y la mediana burguesía, como el *Rodríguez Vázquez*, con dos grandes teatros en su basamento (*América* y *Radio Cine*), y otros con funciones diversas en su planta baja.

Ese vertiginoso proceso de inversiones inmobiliarias sin precedentes culminó a fines de los cincuenta con la aparición de las grandes torres de propiedad horizontal en El Vedado, como el *Retiro Médico* de la Rampa, una de las últimas zonas en urbanizarse en este céntrico sitio donde ya estaban el edificio de *Radiocentro* y el gran teatro *Warner*. Otros exponentes son el *Someillán* y el descomunal *FOCSA* (1956), con 28 pisos, —que lo hicieron el edificio más alto de la ciudad sobre el nivel del mar—, de hormigón armado, con 400 apartamentos, prácticamente autosuficiente con sus mercados, tiendas, cine, banco, bares, cafeterías, restaurantes, farmacia, estacionamiento para 500 automóviles, piscinas y estudios de televisión, cuyas transmisiones por cierto habían comenzado en La Habana desde 1950.

Muchos de estos «rascacielos» formaban parte de un segundo esfuerzo inversionista inspirados en el modo de vida norteamericano —incluía autocines, supermercados, tiendas por departamento (*Sears, Woolworth*), *parkings*, etc.— que condujo a la apertura de una cadena de casinos y hoteles de lujo —muchos de ellos controlados por la mafia de Estados Unidos— desde las cercanías del Malecón hasta el río Almendares, entre ellos el *Riviera, Deauville, Copacabana, Comodoro, Chateau Miramar, Residencial Rosita de Hornedo, Capri* y el espectacular *Habana Hilton* (1958). Algunos de estos inmuebles apelaron a las artes plásticas para ambientar espacios interiores y exteriores, con obras de afamados pintores y escultores cubanos como Florencio Gelabert, Amelia Peláez, Mariano Rodríguez y Wilfredo Lam. Además, deben mencionarse entre las nuevas edificaciones las exclusivas clínicas privadas *Miramar, Antonetti* y el Centro Médico Quirúrgico, estas dos últimas ubicadas en El Vedado.

A la par brotaron o se consolidaron los nuevos repartos para los diversos estratos de la burguesía: *Havana-Biltmore*, la Coronela, Flores y Barlovento —con su propia marina—, los más exclusivos, hacia el oeste; Nuevo Vedado, Altahabana, Santa Catalina y Fontanar, en dirección suroeste; y Alamar, Celimar, Tarará, Santa María, Brisas del Mar y otros, al este, donde existían los poblados costeros de Cojímar y Guanabo. La expansión de algunos de estos fraccionamientos restringió aún más el área reservada desde 1937 al Bosque de La Habana, en cuyas cercanías se habían establecido desde principios de siglo los exuberantes jardines de las mencionadas cervecerías *Tropical* y *La Polar* —en ellos se celebraban bailes y verbenas populares— y el de Río Cristal. Esta última oleada constructiva estuvo favorecida por la terminación de tres túneles, dos debajo del río Almendares —abiertos en 1953 y 1958— y el de la bahía de La Habana (1956), así como de las expeditas avenidas de la Vía Blanca y La Monumental, al este, y las del Mediodía y Panamericana al oeste.

En los años cincuenta también se emplazaron en La Habana Vieja algunas significativas construcciones como el Palacio de Bellas Artes y la controvertida *Terminal de Helicópteros* (1956); mientras en los terrenos casi deshabitados de la antigua Ermita de los catalanes, ubicados más al sur de El Vedado, se levantaron grandes edificios gubernamentales, entre ellos la Biblioteca Nacional, la Estación Central de Autobuses, el moderno *Teatro Nacional* y una elevada torre (*La Raspadura*) en homenaje a José Martí, frente a la denominada Plaza Cívica y delante de un monumental Palacio de Justicia; remodelado a principios de los setenta y rebautizado como Palacio de la Revolución, hoy sede principal de los poderes estatales y partidistas. Todos ellos enlazados por una red de amplias autopistas —los antiguos tranvías fueron sustituidos por ómnibus modernos—, entre ellas la de Rancho Boyeros, en cuyo trayecto se edificó en forma de platillo el Coliseo de la Ciudad Deportiva.

Entretanto, se incrementaba el asentamiento del proletariado en el deteriorado centro o en las zonas industriales y portuarias, en los barrios marginales de los suburbios y en los intersticios dejados por los repartos exclusivos. Al mismo tiempo, surgían más barriadas de indigentes nutridos de la empobrecida población rural que emigraba a La Habana en busca de trabajo. En 1945 ya existían 13 barrios de *llega y pon* en plena capital: La Merced, La Timba, las fal-das de la Loma del Príncipe, Fanguito, Las Yaguas, Cueva del Humo, La Pelusa, etc. Para intentar paliar esta grave situación, el Estado emprendió la construcción, entre 1944 y 1953,

de algunos pocos apartamentos baratos en el llamado Residencial Obrero de Luyanó —ocho edificios de 1500 viviendas—, cuyos únicos antecedentes eran las 28 manzanas con mil casas de madera en tiras de una sola planta, con portal continuo, de Pogolotti (1910); y las cien del reparto Lutgardita, a fines de los años veinte, integradas al entonces polo de desarrollo de Rancho Boyeros que incluía escuelas, feria agropecuaria, industrias y aeropuerto.

Después del triunfo de la Revolución en 1959 cambió radicalmente la estrategia constructiva, promoviéndose la edificación de viviendas baratas para los trabajadores, a la vez que se redistribuían o destinaban a fines sociales (residencias estudiantiles, instituciones culturales, oficinas gubernamentales, escuelas, dispensarios médicos, etc.) las que habían pertenecido a los que abandonaban el país. La Habana dejó de ser el centro de la actividad constructiva nacional, en busca de un mejor equilibrio con otras ciudades y pueblos del país, priorizándose la elevación del nivel de vida en las zonas rurales y barrios marginales. El primer residencial popular construido por el Gobierno Revolucionario fue la Unidad Vecinal de La Habana del Este (1960-1961), integrado por 2300 apartamentos en edificios de 4 y 10 pisos, al que siguieron otros, nutridos de viviendas para trabajadores, en diferentes zonas de la ciudad.

Con posterioridad, en una nueva oleada iniciada con la instalación en el Malecón de una torre experimental de 17 plantas (1967), se levantaron varios centenares de edificaciones prefabricadas, desde 6 hasta 21 pisos, en diversos barrios de la ciudad —que ya sobrepasa los dos millones de habitantes— como Bahía, Alamar, Centro Habana, Plaza de la Revolución y San Agustín. En la actualidad, algunos consideran que muchas de estas profusas construcciones, que sin duda contribuyeron a atenuar el problema de la vivienda, adolecieron en general de una desigual calidad constructiva e impusieron lunares al paisaje habanero por su monotonía arquitectónica. La última de estas barriadas emergentes fue la *Villa Panamericana* de Cojimar, surgida a un costado de las diversas instalaciones deportivas creadas para los juegos continentales de 1991 y que intentó recuperar normas urbanísticas de El Vedado.

Entre las construcciones de los primeros años de la Revolución, que cerramos a fines de los ochenta, deben mencionarse también las nuevas playas populares (*Bacuranao*, *El Mégano*, *El Salado*), la inconclusa Escuela Nacional de Arte (1960-1965), en el antiguo *Country Club*, la Ciudad Universitaria José Antonio Echeverría (CUJAE), el Puerto Pesquero, la gran heladería *Coppelia*, las zonas industriales del este, el acueducto El Gato, el *Palacio de Convenciones* (1979) —al que luego se le adicionó el *Hotel Palco*—, el Hospital *Hermanos Amejíras*, junto a una extendida red de policlínicos y casas para médicos y enfermeras barriales. A este somero inventario hay que sumar algunos hoteles *Marazul*, *Tritón*, *Neptuno*, el Centro Nacional de Investigaciones Científicas (CENIC), la autopista de circunvalación de la ciudad, en cuyas inmediaciones se instaló el Parque *Lenin*, el Jardín Botánico, el Zoológico Nacional y un gran recinto de exposiciones (EXPOCUBA).

Desde la última década del siglo pasado se levantaron en La Habana nuevos hospitales (Ortopédico Nacional Frank País, Pediátrico de Marianao y Quirúrgico de Centro Habana, entre otros), institutos de ciencia aplicada (como el Instituto Carlos J. Finlay, el Instituto de Medicina Tropical Pedro Kouri (IPK), el Centro de Inmunoensayo, el de Ingeniería Genética y Biotecnología, etc.), la Escuela Latinoamericana de Medicina, y numerosos hoteles como *Parque Central*, *Cohiba*, *Meliá Habana*, hasta los más recientes y lujosos *Gran Hotel Manzana Kempinsky* (2017) y el *Packard* (2018), así como los centros comerciales (la remodelada *Plaza Carlos III*, *Galerías de Paseo* (1998), *La Puntilla*, el *Centro de Negocios de Miramar*) y la Terminal #3 del Aeropuerto Internacional, como parte de un estricto programa director para el desarrollo integral de la ciudad de La Habana dirigido a superar el crecimiento desordenado y desigual del pasado.

Sin embargo, las limitaciones económicas y otros factores, entre ellos el bloqueo de Estados Unidos a Cuba, han limitado el alcance de estos objetivos e impedido evitar el visible

deterioro de La Habana, que ahora, en su quinto centenario, aspira a renovar su antiguo esplendor, poniéndose a tono con las transformaciones y avances de los tiempos que corren.

Hoy, a comienzos del siglo XXI, no sólo se reconstruye y preserva el valioso legado arquitectónico y cultural de la antigua Habana, declarada en 1982 por la UNESCO —junto a las viejas fortalezas coloniales— *Patrimonio de la Humanidad*; sino también esta gran urbe cinco veces centenaria se moderniza y progresa, sin perder su particular fisonomía y el legado de su belleza, acumulada y decantada a lo largo del tiempo, tal como reconociera recientemente la Fundación suiza *New Seven Wonders* al escogerla en 2016, por votación global de miles de personas, *Ciudad Maravilla*. La selección de La Habana se fundamenta, según dictamen de esa organización internacional, en su «atractivo mítico, lo cálido y acogedor de su ambiente, y el carisma y jovialidad de sus habitantes» y se le otorga «en reconocimiento a La Habana como una de las siete ciudades maravilla del mundo moderno, que se ha convertido en parte de la memoria global como una de las siete cosas que todo el mundo en el planeta puede y va a recordar».

### BIBLIOGRAFÍA

- ALOHA WRIGHT, I. (1927). *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana durante el siglo XVI*. La Habana: El Siglo XX.
- ARTILES, J. (2017). *La Habana de Velázquez*. Edición de Juan Gómez-Pamo y Fernando Bruquetas. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- CARPENTIER, A. (1966). *La ciudad de las columnas. Tientos y Diferencias*. La Habana: Ediciones Unión.
- OTERO NARANJO, C. (2017). *El Vedado: historia de un reparto habanero*. La Habana: Editorial UH.
- ROIG DE LEUCHSENRING, E. (2017). «La Habana Antigua: La Plaza de Armas», en *Cuadernos de Historia Habanera*. La Habana, 1, 2, 3, 4 y 5, p. 103.