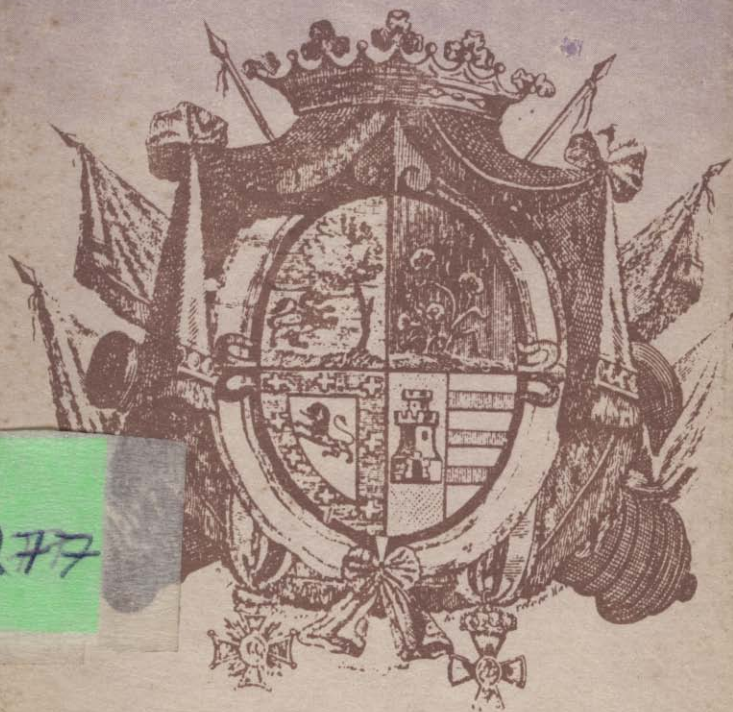


Felicia Chateloin

# LA HABANA DE TACON



277

2.00  
✓



Felicio Gallego  
1911  
LA HABANA  
DE TACON



biblioteca & archivo  
de arquitectura  
fernando salinas

EX·LIBRIS



FUNDACION  
DE LA IMPRENTA  
NACIONAL DE CUBA  
ANIVERSARIO 30

00-277

Edición / Esther Toribio  
 Cubierta / Régulo Cabrera  
 Corrección / Sonia Carreras Jaime

- © Felicia Chateloin, 1989  
 © Sobre la presente edición:  
 Editorial Letras Cubanas, 1989

Este libro ha sido procesado en el Combinado Poligráfico «Alfredo López», e impreso en el mes de junio de 1989, «Año 31 de la Revolución». 08-07.

Editorial Letras Cubanas  
 Palacio del Segundo Cabo  
 O'Reilly 4, esquina a Tacón  
 La Habana, Cuba

La Habana de Tacón es indudablemente La Habana neoclásica. La era moderna llegó a Cuba cuando ella tenía las condiciones favorables para su desarrollo. Esto coincide con la etapa de gobierno de Miguel Tacón. Los acontecimientos históricos que se suceden en la época, y en especial el desarrollo de los Estados Unidos de Norteamérica, inciden en los cambios que se suscitan.

El habanero, que ha desarrollado una idiosincrasia, necesita una nueva estructura para el tiempo libre, y una dignificación de su **habitat** acorde con la transformación paulatina de su forma de vida.

La Ciudad de La Habana en el siglo XIX participó del fenómeno mundial de rápido crecimiento de los centros urbanos, pero no a causa de la Revolución Industrial. En La Habana, la estructura contenida en la muralla comienza a transformarse en una organización territorial condicionada por las técnicas y estilo de la época, a causa de la creciente actividad portuaria comercial, de la emigración, del desarrollo de su **hinterland**, del establecimiento del ferrocarril y de su Revolución Agrícola, lo que da lugar a que la ca-

pital se desarrolle como una ciudad parasitaria. Es en esta época cuando la oligarquía municipal adquiere mayor importancia al concentrar las riquezas en sus manos; la sacarocracia tiene su apogeo con los nuevos inventos, y las ideas de nacionalidad comienzan a manifestarse.

La ciudad estuvo verdaderamente constreñida por la muralla, mientras su crecimiento estuvo enmarcado en los límites fijados por ella, en tanto no se produjeron alteraciones importantes en relación con el original ordenamiento planimétrico, pero ya a partir de 1700, con el crecimiento de la población, fue necesaria una ulterior expansión urbana extramural, que en el siglo XIX vemos con caracteres de dispersión o concentración según la zona urbana dada. Tacón desarrolló una estructura que ya se había comenzado a esbozar en el siglo XVIII; se apoderó del nuevo centro extramural, prolongó los ejes que caracterizaron su urbanismo monumental, y fomentó, a su vez, su arquitectura símbolo, como reafirmación del poder colonial.

Tanto la Revolución Industrial como el enriquecimiento de los terratenientes criollos, crearon las condiciones necesarias para que el plan urbano de Tacón, de lineamientos neoclásicos, llevara incorporado un mejoramiento en los servicios y una preocupación hacia la polución ambiental; y en medio de este construir por la ciudad, se hacen sentir las discrepancias de gobierno entre la aristocracia criolla representada por el intendente Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, y el poder español simbolizado por el capitán general don Miguel Tacón y Rosique, que se apoyaba en el sector comercial peninsular. Fueron

estos últimos factores algo subjetivos, pero no se han obviado en este trabajo, ya que pensamos que aceleraron el plan de remodelación urbana estructurado en el período de gobierno de Tacón.

Tacón, capitán general de la Isla de Cuba entre 1834 y 1838, es el agente catalizador de este nuevo urbanismo; su rivalidad con Villanueva y su pasión por perdurarse en su obra constructiva, le convirtieron en el símbolo de La Habana nueva.

La Habana de Tacón, con el triunfo neoclásico, se sitúa en una encrucijada histórica. Señala el fin de una integración sin reservas al modo de vida español en todos sus aspectos, y anuncia la gestación de una forma de vida y una ideología nueva, que marcan una importante etapa de transición en la historia de Cuba.

La arquitectura del barroco, del neoclasicismo y hasta la contemporánea, han sido tratadas por más de un historiador cubano, pero la considerable obra taconiana como tal y su relación con el contexto histórico, ha permanecido por más de ciento cuarenta años en el olvido. Obras como la llevada a cabo en la Calzada de San Luis Gonzaga han sido totalmente ignoradas o subvaloradas.

Hemos evitado las descripciones innecesarias en los casos en que estas obras son conocidas, pero hemos querido destacar los ejemplos que consideramos más característicos y los aspectos inéditos. Se ha hecho un amplio uso de las citas textuales de documentos de la época para referirnos a las obras que se ejecutaron en el período, por parecernos que, al no existir la mayoría de ellas, dichas referencias son el testimonio más directo que podemos presentar.

Creemos que la importancia mayor de este trabajo es tratar de reconstruir una época que, a nuestro ver, tuvo una importancia determinante en el desarrollo de nuestra capital, y que por diversas razones, muchas de sus obras han desaparecido.

Este breve estudio de la arquitectura y del urbanismo de esta época nos dirá también de sus costumbres y del ambiente habanero; porque la arquitectura concretiza las ideas, hace el ejemplo real y perdurable de una filosofía, de una historia, el urbanismo de un concepto; da al hombre su lugar en espacio y tiempo, porque en arquitectura la piedra, los espacios, son palabras, silencios, verdad irrechazable: oraciones de piedra y de historia.

En 1973, para graduarnos en la Escuela de Arquitectura, dos compañeros y yo escogimos este tema para realizar nuestro Trabajo de Diploma, con la tutela de quien fuera un excelente profesor, el doctor Juan Pérez de la Riva. Estos compañeros eran Horacio García y Benigno Enrique Núñez. Luego, a instancias del profesor Pérez de la Riva, comenzamos a alimentar la idea de publicar el trabajo realizado, por el interés que podía despertar el conocimiento de la época del general Tacón en el estudio del desarrollo de la Ciudad de La Habana.

Después de siete años de elaboración teórica y búsqueda de nuevos documentos que enriquecieran la obra —lo que trajo como consecuencia que se duplicaran las páginas—, en 1980 quedó concluido este trabajo que ahora presento a ustedes.

Para mí ha sido una tarea difícil. Pongo a consideración del lector estas páginas, que tratan de darle una imagen real de un tiempo tan importante en la historia de esta ciudad que hoy, para orgullo de todos, ha inscrito su Habana Vieja en el listado de Patrimonios de la Humanidad.

## ANTECEDENTES

La era contemporánea exporta a Cuba las ideas de desarrollo de la vida que llegan paulatinamente con viajeros o gobernantes, y ya a finales del siglo XVIII la Ciudad de La Habana comienza, junto con sus habitantes, a ponerse las vestiduras de una nueva época con nuevas necesidades.

España se encontraba, a finales del siglo XVIII, atrasada económica y políticamente en comparación con otras naciones europeas. Inglaterra, a finales de este siglo, era el estado más avanzado: económicamente, por sus relaciones de producción capitalistas, y políticamente, por su gobierno parlamentario. Mientras tanto, España padecía una monarquía absoluta.

Con la Declaración de Independencia y después una guerra de ocho años con Inglaterra aparece, en 1776, el primer estado democrático-burgués: Estados Unidos de América. España y Francia, tratando de debilitar el poderío inglés, ayudaron durante la guerra a los colonos americanos; de esa forma comenzó a abrirse una brecha de buenas relaciones España-Estados Unidos, que incidió en la entrada a Cuba de las primeras influencias norteamericanas.

De 1771 a 1776, fue capitán general el marqués de la Torre, quien logró establecer un régimen

de prosperidad que levantó el nivel de vida de la colonia. Con él. se inició la etapa de construcción civil en La Habana: comenzó la Casa de Gobierno, planeó la Plaza de Armas, construyó la Alameda de Paula, el primer teatro, inició los trabajos del Paseo Extramuros, que concluyera en 1798 el conde de Santa Clara, construyó un muelle, levantó puentes, fundó pueblos fuera de La Habana, arregló caminos, etcétera. Todas estas construcciones las realizó con la contribución material de los habitantes de la ciudad. Sin embargo, este volumen de obras no alcanzó la magnitud necesaria para corresponder al desarrollo y a las necesidades de la población a principios del siglo XIX, ni llegó a ser el plan organizado por el gobierno de Tacón, posteriormente. No obstante, serán los primeros pasos del inevitable cambio de piel con el que la comunidad habanera comienza a transformarse en sociedad. También comienza con él una etapa de ordenamiento y hay un incipiente desarrollo de la educación; además, se realiza un censo.

Estos cambios se vieron facilitados por la política colonial de Carlos III, quien gobernó España de 1759 a 1788. En 1788 se exoneró el azúcar cubana de derechos de aduana en el comercio entre Cuba y España, según el Reglamento para el comercio libre de España a Indias, lo que beneficiaba a los productores criollos.

La revolución francesa de 1789 es otro de los acontecimientos internacionales que incidirá en el pensamiento criollo. Las ideas revolucionarias que se ponen en boga en Europa, posteriormente llegarán al continente americano.

Haití, en 1791, inicia con una rebelión de esclavos su guerra independentista, pero su desa-

rollo económico se trunca con el incendio de los cafetales e ingenios. Con la terminación de la guerra emigrarán a Cuba muchos franceses. Los hacendados cubanos aprovechan las circunstancias y sustituyen el azúcar haitiano en el mercado internacional. De esta forma, se hacen su principal exportador y se incrementa el capital y la economía. Pero acogen el ejemplo de Haití con reservas: temían más a la rebelión negra que a las trabas del dominio español.

El fantasma haitiano fue usado por España para frenar el impulso de los criollos, que se dividirían con el tiempo en independentistas o esclavistas.

Desde la última década del siglo XVIII se observa un progreso creciente de la población, la riqueza y la cultura; comienza la corriente reformista, encaminada a la autonomía económica y política pero no a la independencia; las necesidades van en aumento. Don Luis de las Casas, que comenzó su gobierno en 1790, advirtió que el estado material de La Habana y su jurisdicción, a pesar de las mejoras ya producidas, no respondía a las riquezas que se desarrollaban en ella. Las Casas encontró un grupo de criollos de alto nivel intelectual que conocían el país y se rodeó de ellos; Francisco de Arango y Parreño, representante de los más recalcitrantes esclavistas de la época; Tomás Romay, médico, y Agustín Caballero, entre otros, quienes contribuyeron con empresas técnico-construccionales, y agregaron así nuevos elementos al cambio. La ciudad y sus hombres continuaban transformándose; la libertad de comercio con el extranjero, la libre trata de 1789 al 91, incidieron en el cambio. Las Casas fundó el **Papel Periódico de La Havana** y

creó la Sociedad Económica de Amigos del País en la capital, con la primera biblioteca pública; bajo su mando se instauró la Casa de Beneficencia, se realizó el censo de 1791 y se fundó el Consulado de Agricultura y Comercio.

Ya en estos momentos nos encontramos con una época caracterizada por la continuidad en el desarrollo constructivo y cultural de La Habana, y con las primeras manifestaciones de nacionalidad se detectan los rechazos del criollo a considerarse un español de ultramar.

En 1799 llegó a La Habana el marqués de Someruelos, quien gobernó hasta 1812; este fue el gobierno colonial más prolongado.

Al iniciarse el siglo XIX, Napoleón imperaba en Francia e impulsaba su guerra de conquista. Ocupó España en 1808 y esto repercutió en las colonias españolas, que recibieron hostilmente a los enviados franceses. En España se formaron las Juntas de Gobierno y también en América. Los criollos americanos, movidos por el sentir revolucionario que les llegaba de España, se dieron cuenta de que el momento era propio para deshacerse de franceses y españoles, y ya en 1810 las colonias españolas continentales, excepto Perú, se habían rebelado en pos de la independencia.

En Cuba no se formaron las Juntas, pero Someruelos comprendió que este espíritu de insurrección llegaría a Cuba, y para detenerlo, alteró una política de garrote hacia todo aquel que fuese sospechoso de ideas independentistas, con otra muy liberal hacia los grandes propietarios. El desarrollo de la nacionalidad se vio frenado según se vaciaban o llenaban los bolsillos de los hacendados. Someruelos, a pesar de que sirvió a los

criollos, se protegió de ellos y supo muy bien cuidar los mandos militar y político.

En 1811 se eligieron en Cuba los primeros diputados a Cortes; se reunieron en Cádiz y acordaron una constitución que comenzaría a regir en 1812 en las colonias, a las que el rey José Bonaparte no había podido imponer su autoridad. En 1814 retornó a España el régimen absolutista y el primer decreto de Fernando VII derogó la constitución de 1812. Los hacendados habaneros no se sintieron afectados por la restitución de la monarquía, pues muchas demandas que no habían sido atendidas durante el período constitucional se obtuvieron con el restablecimiento de la monarquía, en el gobierno del capitán general Cienfuegos y el intendente Ramírez. El monarca comprendía la importancia de tener a su lado a los hacendados cubanos. Sólo Cuba y Puerto Rico no habían fomentado un movimiento independentista. Fernando VII quería tomar a Cuba de base para sus expediciones contra las colonias de América y sacaba de la Isla sumas considerables.

En 1817 el desestanco del tabaco permitió su libre cultivo y tráfico. En 1818 la libertad de comercio y las reformas del sistema tributario elevaron el costo de los productos cubanos. En el Seminario de San Carlos se comenzó a enseñar Economía Política y hubo un desarrollo en el pensamiento de hombres relevantes como Félix Varela.

En 1819 se concedieron facilidades para repartir haciendas; se roturaron tierras para ingenios y cafetales y tomó auge la diversificación agrícola. En este año surcó las aguas de la bahía habanera el primer barco movido a vapor y comen-



zó a funcionar el primer trapiche de vapor en un ingenio cubano.

El desarrollo intelectual habanero se incrementó en estos años por la influencia de don José Díaz de Espada y Landa. Sus veinte y cuatro años de obispado, de 1804 a 1828, fueron muy beneficiosos para Cuba; influyó directamente en la educación, participó en planes de la Sociedad Económica de Amigos del País, apoyó el primer intento de vacunación masiva contra la viruela realizado en La Habana por el doctor Tomás Romay, y creó el primer cementerio público de la capital; a pesar de las múltiples trabas religiosas, la construcción del cementerio contribuyó al mejoramiento de la salubridad y fue, además, la primera obra de arquitectura de influencia neoclásica de que tenemos pruebas.

En 1820, con la revolución de Riego en España, se implantó de nuevo el régimen constitucional. En Cuba, se restauró la elección de diputados a Cortes, que permitía llevar la voz de los intereses de la colonia a la misma España. Ya en estos momentos encontramos en la Isla dos sectores en antagonismo: el sector mercantil peninsular, que aspiraba al monopolio del comercio en los muelles habaneros, y el de los productores cubanos. Fernando VII decretó la implantación de aranceles y restricciones comerciales que favorecían el primer cementerio público de la capital; a pesar de imposible su aplicación. Al establecerse el absolutismo en 1823, Fernando VII ratificó el libre comercio decretado en 1818, pero dictó un arancel de aduana que permitía al sector comerciante peninsular controlar el mercado cubano. En esta década se agudizaron las rivalidades entre criollos

y peninsulares y apareció la primera corriente independentista.

Con la estimulación de la colonización blanca producto de la emigración, entre 1816 y 1819 se fue gestando una clase media cubana. Esta población no recibió iguales beneficios que los grandes terratenientes y por ello sus demandas al gobierno colonial no fueron aisladas. El reformismo, como aspiración máxima de los productores criollos, fue sustituido por otra corriente más fuerte: la independencia, que se vio favorecida por los cambios que se sucedían en la metrópoli; una corriente en la que el papel principal no lo representaban los grandes terratenientes sino los intelectuales, los estudiantes y los trabajadores; a ella se trataron de incorporar desde un principio los negros, tanto libres como esclavos. Es en este momento en el que se impulsa la creación de las logias masónicas.

El año de 1820 es decisivo en el comercio negrero. En Viena, en 1815, se había aprobado una resolución que condenaba el tráfico negro entre África y las colonias americanas, instando a su prohibición. En 1817 Inglaterra había logrado la firma de un tratado con España, el cual abolía primeramente la trata al sur de Ecuador para hacer, a partir de 1820, la medida extensiva a otros territorios y abolir la trata totalmente. En Cuba, por razón de este tratado, la compra de esclavos aumentó y con ella la protesta de los hacendados, pero estos se calmaron cuando comprobaron que sólo se había operado una transformación en el método. Luego de 1820 la trata se mantuvo tan activa como siempre, sólo que su situación semiclandestina la hizo mucho más lucrativa. De esta forma se convirtió en el más repugnante ne-

gocio de la colonia, en el que participaron comerciantes, marineros, autoridades y hasta el capitán general.

La esclavitud imponía un sistema económico atrasado. Por ello, es de suponer que el pensamiento económico de Cuba nació a partir de las contradicciones entre esclavistas y liberales: con una forma de producción que hacía imprescindible la necesidad de esclavos —pero con el miedo al peligro que implicaba la rebelión negra— y un floreciente sistema capitalista que se incrementaba en todo el mundo.

Con la difusión de las grandes riquezas familiares aumentó la vida urbana rápidamente y se produjo una emigración del campo hacia las ciudades, de la cual La Habana fue la principal receptora.

La más importante de las organizaciones secretas organizadas en esta etapa fue Soles y Rayos de Bolívar en 1821, que tenía carácter independentista. El anexionismo, que ya venía perfilándose, cobró en estos años nuevos adictos; Estados Unidos logró que se produjeran las primeras reacciones anexionistas, y en 1822, según Ramiro Guerra (1974:25), encontramos la primera manifestación oficial de anexión; esta tendencia tuvo sus principales exponentes en La Habana. En tanto, los cubanos de ideas independentistas que tuvieron esperanzas en la ayuda norteamericana, recibieron el golpe de gracia con la Doctrina Monroe, en 1823, fecha en que también se desarticuló el intento separatista de Soles y Rayos de Bolívar.

En 1823 termina en España el régimen constitucional y se restaura el absolutismo. Ese mismo año comienza en la Isla de Cuba el gobierno de

Francisco Dionisio Vives, quien antes había sido ministro español en Washington.

Ya en 1824 todas las colonias españolas continentales se habían liberado; sólo le quedaron a España dos posesiones en América: Cuba y Puerto Rico. Este mismo año, por Real Orden, las logias masónicas quedaron prohibidas, aunque continuaron secretamente sus actividades a favor de la independencia. En 1825 Vives inauguró la Comisión Militar como una organización de represión política, que según su opinión, era necesaria en la colonia. Poco después, el 28 de mayo del mismo año, por Real Orden, se le concedieron los poderes que él mismo había solicitado y que revestían al capitán general de extraordinarias prerrogativas:

...para el importante fin de conservar en esa preciosa isla su legítima autoridad soberana y la tranquilidad pública, ha tenido a bien, conformándose con el dictámen de su consejo de Ministros, autorizar a V. E. plenamente todo el lleno de las facultades que por las reales ordenanzas se conceden a los gobernadores de plazas sitiadas [...]. (Pichardo, 1971:289.)

Comienza así en Cuba el régimen de las «facultades omnímodas», poderes que no se niegan a los posteriores capitanes generales hasta 1878.

Vives hizo que muchos cubanos ilustrados huyeran de su política de garrote: dictó la censura de prensa y literatura; condenó a muerte a Félix Varela por sus ideales independentistas, por lo que éste huyó a Estados Unidos, y persiguió y frustró conspiraciones independentistas. A la clase rica —especialmente la oligarquía municipal— le desagradaba el despotismo político de Vives,

pero no estaba dispuesta a poner en peligro sus posesiones, pues la independencia política sólo era posible a través de la insurrección. El temor a la rebelión de los esclavos hizo que colaboraran con las autoridades españolas para evitarla e hicieron una verdadera campaña ideológica contra la independencia.

Sin embargo, el gobierno de Vives, a pesar de su mando despótico (1823-1832), se caracterizó, fundamentalmente, por el desorden y el libertinaje, por el juego, por la abundancia de vagos sin existir crisis económica que justificara el desempleo, sino por el contrario, un auge tal en la economía, que permitía la existencia de ese consumidor marginal porque había una clase adinerada capaz de mantenerlo. La idea de desdén que se inculca en la población blanca hacia el trabajo manual, para ella denigrante, y la abundancia de días festivos, fueron recursos utilizados para tratar de mantener a los habitantes alejados de otras ideas peligrosas para España.

En tiempos de Vives el progreso constructivo no continuó el curso ascendente de años anteriores. Vives amplió la Carretera Central —como ya se llamaba el camino que cortaba a lo largo el territorio de la Isla— a 40 varas de ancho y algunas vías rurales a 20 varas para posibilitar las maniobras militares, pero de la Ciudad de La Habana se preocupó poco; remozó la columna conmemorativa de Cagigal; construyó el Templete; apoyó la construcción, por Martínez de Pinillos, de la Real Aduana; realizó el censo de 1827, y algunas otras obras sin mayor importancia, obras que, en su mayoría, se debían más a Pinillos que al propio Vives.

Martínez de Pinillos, intendente de hacienda, se había hecho cargo de ésta en 1825. Criollo adi-

nerado, se mantuvo en este cargo durante los gobiernos de Vives, Ricafort, Tacón y Ezpeleta.

En tanto, Estados Unidos, por temor a las represalias de Inglaterra y que Cuba fuera a parar a manos de ésta, decidió no hacer hincapié en la posesión de la Isla, pues prefería que estuviera en manos de España, débil y decadente, que en manos inglesas; de esta forma, puso en marcha su política de la fruta madura.

De 1827 a 1837 las relaciones entre Estados Unidos e Inglaterra se caracterizaron por la política de la distensión, la cual fue aprovechada por Estados Unidos para desarrollar un sistema de intromisión en el desarrollo interno cubano, puesto en práctica a lo largo de toda su historia, hasta el triunfo de la Revolución en 1959.

El régimen despótico, la reunión en Cuba de los elementos españoles más reaccionarios provenientes de las colonias liberadas, la incultura política del pueblo, la ayuda de la oligarquía al régimen colonial y el temor al negro frenaron, mientras tanto, los movimientos independentistas.

En estas circunstancias, comenzó el gobierno de la Isla don Miguel Tacón y Rosique.

## LA HABANA: SITIO Y CONDICIONES

Francis Robert Jameson, oficial de la Marina Británica y primer juez comisionado inglés en la Comisión Mixta para la represión del tráfico de negros, en su obra, **La Isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros**, escribió:

La ciudad de La Habana está situada como casi todas las ciudades de las Antillas, en la costa llana de una bahía. Al acercarse a

la ciudad por mar, se contempla una estrecha ensenada a cuya izquierda, hay alta prominencia rocosa coronada por una fortaleza, El Morro [...]. En la extremidad derecha de la ensenada existe un fuerte llamado la Punta [...]. En la rivera derecha detrás de la Punta, se encuentra la Habana, (Jameson, 1969: 26.)

La ensenada a que se refiere Jameson desapareció con el relleno del Malecón. El comisionado inglés nos dejó, en breves palabras, valiosas descripciones de la zona. Posteriormente, al referirse a los terrenos que rodean la ciudad, hace la observación de la erosión laminar de nuestro suelo, la cual, según el profesor Juan Pérez de la Riva, es la primera vez que se menciona en un texto.

La región que rodea a la Habana, dentro de un círculo de diez millas, es comparativamente estéril; desprovista de árboles, agotada y descuidada. La acción de las lluvias por más de un siglo sobre la desnuda superficie de la tierra ha empobrecido y desecado el suelo aquí y allá, en los valles umbrosos se ven sitios elevados [...]. (Jameson. 1969:42.)

La Habana era una ciudad dividida. Un concepto medieval de defensa la obligaba a adoptar un carácter más estático que el que exigían sus verdaderas necesidades: escapar de las murallas, ya obsoletas. El enemigo de España era, sobre todo, interno; los armamentos se habían desarrollado, extramuros iba cobrando importancia y era imposible defender por tierra intramuros sin detrimento de extramuros; además, su importancia económica la hace una zona imposible de despreñar.

La muralla ocasionaba también la incomunicación, desde el toque de retreta hasta el de diana, de las dos partes de la ciudad.

Ya desde fines del siglo XVIII, la necesidad de mejorar los servicios y la estructura urbana de La Habana se hizo más patente. En los siglos anteriores se habían preocupado por las fortificaciones, los cuarteles y las iglesias; se había insistido en el orden militar y en el religioso, pero en lo civil casi todo estaba por hacer. El aspecto de la ciudad era triste, con muy pocos lugares de recreo; se hacía imprescindible una moderna estructura para el tiempo libre.

La situación de las calles habaneras era uno de los problemas más agudos. En relación con esto nos dice José Antonio Saco:

...pocas de intramuros están empedradas todavía, y las de extramuros, que es donde reside la mayor parte de la población, se hallan todas sin más pavimento que el que les dio la naturaleza. En las grandes sequías, que allí se experimentan, el polvo es insostenible, y en la estación de las lluvias, que es cabalmente la de los fuertes calores, muchas calles se inundan de agua. [...]. (Saco, **Colección póstuma**: 56.)

En la ciudad de extramuros encontramos zonas pobladas en las que no se habían trazado calles; su forma de crecimiento, de «manchas de aceite», creaba núcleos apartados compactados en sí mismos. A un intramuros superpoblado se oponía un extramuros subpoblado en el que, sin embargo, los habitantes se hacinaban en zonas compactas de asentamientos poblacionales, que habían sido determinadas por la cercanía a puntos importantes como el Arsenal, la Zanja, las calles Jesús

del Monte, de San Luis Gonzaga, y el Paseo Extramural.

La Habana tenía, en 1827, según el censo o padrón realizado durante el gobierno de Vives, un total de 94 023 habitantes y una población eventual de 18 000 personas, mientras que en la Isla la población era de 704 942 habitantes; la población habanera constituía, aproximadamente, un 14 % del total de Cuba.

En La Habana la población se distribuía de la siguiente forma:

	Blancos	Mulatos	Negros
Intramuros	19 190	4 011	16 779
Extramuros	27 431	5 214	21 398
TOTAL	46 621	9 225	38 177

(Pastor, 1828.)

No había, en los finales del siglo XVIII, ordenanzas que normaran el diseño urbano, lo que ocasionaba el caos. El Ayuntamiento no exigía ni siquiera un replanteo preliminar de las calles para la ejecución de un proyecto, y mucho menos habilitarlo con algunas facilidades sanitarias. Muchas veces se construía primero el edificio y luego se trazaba la calle, razón por la que, en ocasiones, era una verdadera proeza encausar estas calles en la cuadrícula hipodámica. A las autoridades no les preocupaba el ornato público: en intramuros podemos encontrar, a principios del siglo XIX, junto a una casa hermosa, de grandes proporciones, una casucha miserable. Manzanas enteras se hallaban sin aceras ni alumbrado público. En 1817 encontramos el primer intento de reglamentar el trazado urbano en extramuros. En

él se dimensionó la cuadrícula de la zona comprendida entre las calles Calzada de la Infanta, el Paseo de Extramuros, Belascoaín y el mar.

No había, a comienzos del siglo XIX, en La Habana antigua ni en sus extramuros, barrios residenciales ni zonas dedicadas al comercio y a oficinas. La ciudad no estaba dividida en barrios aristocráticos y barrios pobres, pero la aristocracia, tendiente ya a diferenciaciones sociales a escala urbana, se instalaba en espacios preferenciales en las cercanías de plazas o vías principales. Es de manifestar también que algunas calles se caracterizaban por su mayor actividad comercial, como Muralla, y algunas eran más pobres que otras, como la del Ángel, pero las diferencias fundamentales se dan más bien por manzanas. Las oficinas y los almacenes se encontraban en las mismas casas de vivienda.

Jameson nos dice refiriéndose a intramuros:

Las callejuelas estrechas están flanqueadas por casas grandes de construcción sólida [...]. Cuando se trata de comercios las oficinas se encuentran en los altos. [...]. Es corriente aún en las casas de la nobleza que la planta baja se alquile a los comercios, o por lo menos se habiliten las esquinas de la casa con ese propósito. (Jameson, 1969: 28-29.)

Se encontraban también en algunas plazas, construcciones de madera, generalmente en muy mal estado, en las que se vendían disímiles artículos. Las estrechas calles de La Habana intramuros se veían constantemente congestionadas por los carruajes y los vehículos de carga. En 1800 encontramos referencias sobre 2 500 volantas que transitaban por La Habana. (Valle Hernández, 1977:94.) Ya en ese momento la estructura vial

de La Habana era incapaz de asimilar un número tal de carruajes.

El censo de 1827 consigna los datos siguientes:

	Qui- tri- nes	Vo- lan- tas	Ca- rre- tas	Ca- rre- to- nes	Ca- rre- ti- llas	Ca- ba- llos	Mu- las	Bue- yes
Intra	352	1 560	1	192	230	1 565	613	4
Extra	115	624	201	234	287	2 218	396	434
TOTAL	467	2 184	202	424	517	3 783	1 009	438

(Pastor, 1828)

La gran cantidad de vehículos que transitaban por La Habana, en especial los de carga, eran causa directa del mal estado de las calles habaneras. En un artículo escrito en 1830 *El Nuevo Regañón de La Habana*, revista caracterizada por sus comentarios y críticas agudos nos dice:

Tan difícil es hablar con algún acierto del piso de las calles de La Habana, como el andarlas con comodidad en estos tiempos. Unas malditamente empedradas y sin haberse compuesto jamás; todas son intransitables por la gente de a pie [...], incómodas e insufribles para los que van en carruage. Medio siglo hace que se están tratando de remediar tantos inconvenientes [...] se ha gastado dinero a manos llenas y todo sin fruto alguno. Las calles permanecen fatales. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:418-419.)

Luego de comentarnos la situación, va *El Regañón* a hablarnos de las causas que la provocan:

Unos maldicen el empedrado de guijarros redondos y tejas [...] con pocas veces que pase la rueda enzuchada de un carruage sobre cualquiera de semejantes piedras, pri-

mero la remueve, luego le hace dar una vuelta, y después la arroja fuera del lugar, dejando un bache que se hace disforme por la fácil dislocación de las piedras colaterales [...].

Otros, en fin, reniegan del cascajo suelto, de la falta de aceras enlosadas, de los monstruosos cabezotes y de otras muchas cosas, [...].

El zuncho de acero de las carretas, al sacar la piedra y en ocasiones arrojarla fuera, lo hacía con tal fuerza, que las pedradas eran causa de accidentes.

Como es de suponer, la gran cantidad de vehículos que transitaban por la ciudad agudizaban el problema. *El Regañón* nos informa:

Mientras que en el área estrecha y amurallada que forma esta ciudad, ruedan mil y más carruages de todos tamaños, es materialmente imposible que haya calles buenas, a lo menos por mucho tiempo y como para componerlas todas a la vez no hay ni puede haber recursos de un golpe, sucederá siempre que al paso que una o dos se compongan, se ha descompuesto diez o doce y quedamos en la misma dificultad. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:420.)

Por otra parte, las condiciones sanitarias eran pésimas a principios del siglo XIX, tanto intra como extramuros. La falta de cloacas en las calles, de sumideros en las casas, la ausencia de un servicio de recogida de basuras, el polvo levantado por la enorme cantidad de vehículos, los animales que deambulaban libremente por todo sitio, etcétera, ocasionaban epidemias y enfermedades: la rabia, el cólera, que en 1833 ocasionó

en sólo dos meses 8 000 muertos, en muchas ocasiones no eran atribuidos a sus causas reales.

La ciudad, desde 1592 hasta 1835, fue abastecida de agua a través de la Zanja Real. El estado de las aguas de la zanja siempre fue lamentable; eran ellas mismas en su curso una de las principales propagadoras de enfermedades.

El auge económico de La Habana a principios del siglo XIX y su considerable población en desarrollo hicieron necesario, y posible, la ejecución de las obras públicas que a partir de ese momento se suceden.

El siglo XIX nos ofrece la instauración de los postulados neoclásicos. Sus ideas se van a transmitir a todos los aspectos de la vida. Al movimiento de las fachadas barrocas se opondrá el planimetrismo y la simetría clásica; a los techos de tejas, el pretil; los órdenes clásicos solucionarán los problemas constructivos. El neoclasicismo comienza en extramuros con el Cementerio de Espada y en la década del treinta, durante el gobierno de Tacón, logra imponer su estilo.

## **COSTUMBRES IMPORTADAS**

A La Habana llegaron las influencias europeas, generalmente por vía de España, que participaba de las modas del Viejo Continente sin ser la creadora. Ahora bien, si las costumbres cubanas de principios del siglo XIX se formaron a partir de características generales de la Europa de entonces, desarrollaron en cambio otras muy peculiares, propias de nuestras circunstancias y maneras; en primer orden, porque mientras todos estos fenómenos se propagaban con creciente vitalidad en el Viejo Continente, a la América espa-

ñola no llegaban noticias exactas de su trayectoria, y además, las condiciones históricas diferían en ambos continentes. Mientras en Europa había naciones en que se fomentaba una burguesía libre de trabas, transformándose la técnica, las artes y el modo de vida, en Cuba se sentían las consecuencias de una doble oposición: el desarrollo desigual de Cuba y España, y a su vez, el atraso de esta última con respecto a los otros países europeos.

A fines del siglo XVIII y principios del XIX, encontramos en La Habana una cultura sumamente influida por la francesa: se vestía a la manera francesa y se bailaba igual. Antes de la emigración de Haití y la Louisiana, el minuet solamente era danzado por la aristocracia; con el arribo de los franceses, de su servidumbre, y de los españoles provenientes de la Louisiana, ya adaptados a sus costumbres, se hicieron conocidas de todos las músicas populares francesas y hasta se llegó a tocar la música española a la manera francesa.

Se acentuó también el gusto por la música culta y se creó la Sociedad Filarmónica. En la segunda década del siglo XIX llegaron a La Habana algunos maestros que brindaron sus conocimientos en la Academia de Música de Santa Cecilia, fundada por la Sociedad Económica de Amigos del País en 1816.

La pintura también sentirá la influencia francesa; primero Garneray, que pasa por La Habana en 1807, y luego Vermy, que arriba en 1815 para instalarse en la capital, la irán apartando de la manera española; Vermy creó la academia de pintura de San Alejandro, que dirigió a partir de 1818.

En la literatura, el romanticismo de Heredia brilló en estos años. En la arquitectura, el lujo ganó

los interiores de las casas, que se decoraron según el gusto francés.

Esto, por supuesto, tuvo su reacción y algún que otro español de ley no lo vio bien.

En el **Aviso de la Habana**, el 28 de septiembre de 1809, en «Costumbres», leemos:

...nuestro natural ha sido distinguido por su honrada sencillez, nada de afectación, hasta que el libertinaje francés conquistó, compatriotas, una gran parte de nuestras antiguas costumbres con un lamentable perjuicio. Ahora que detestamos de todo corazón las máximas de la nación degradada y que tenemos esculpido en mármol la felonía cometida en la augusta persona de nuestro adorado rey Sor. Fernando el Séptimo [...].

Pero como comenta Carpentier (1961:78), eran demasiado del agrado de los criollos estos modos franceses para apartarse de ellos sólo por fidelidad a Fernando VII, al que Napoleón le había arrancado la corona de España.

Así, en esta época se relacionaron entre sí la música, la literatura y la pintura. Costumbres ya familiares en el ámbito europeo como el teatro, el paseo y el café, se impusieron y tuvieron una importante incidencia urbana; algunos, con un difícil comienzo, pero lo mejor llegó a imponerse, y el habanero comenzó lo que sería una «nueva moda»: abandona la idea de salir a la calle sólo para lo imprescindible y comienza a salir para divertirse.

## EL CAFÉ

El café es una moda extranjera perpetuada en Cuba; una costumbre francesa que se hizo nues-

tra y en la que mucho tuvo que ver la rebelión de esclavos en Haití.

Nos dice Francisco Pérez de la Riva en su **Historia del café**, que la primera vez que se publicó en Cuba la fórmula para preparar la infusión fue en el primer número del **Papel Periódico de la Havana**, en el año 1971. (Pérez de la Riva, 1944: 175.) La realidad fue que aprendimos muy bien a tomarlo.

Sabemos que a comienzos del siglo XIX se exportaban, aproximadamente, 50 000 arrobas del grano, y ya en la tercera década del siglo la producción ascendía a dos millones de arrobas, de las cuales la mitad se exportaba y la otra mitad se consumía en la Isla. (Portuondo, 1965, T. I: 311.)

En la cuarta década del siglo XIX las exportaciones de café no se siguen comportando igual. En 1840, cuando el ferrocarril facilita la sustitución de los cultivos de las tierras dedicadas al café en La Habana por la caña de azúcar, aún así el consumo interno se mantiene y la costumbre se arraiga cada vez más.

El gusto por el café fue tal, que se multiplicaron los lugares en que la bebida se vendía al público. En ellos también era costumbre conversar y discutir los problemas de actualidad. Tomar el chocolate fue sustituido por tomar el café; sin dudas la infusión se adaptaba más a nuestro clima, y de paso se cambió la costumbre española.

El primer café, según José María de la Torre existía en la Plaza Vieja en 1772, en la esquina de la calle Mercaderes; era el Café de Tavern, conocido también por el Café de la Taverna. En 1804 ya existía, en el Campo de Marte, el Café de los Franceses, y en 1808, en la calle de los Oficios, el Café de las Copas, que se hizo famo-



so durante el período constitucional por reunir en él a los «más apasionados defensores de la libertad y la constitución». Más o menos por el mismo tiempo comenzó a funcionar el Café de la Dominica en la calle Obispo, que fue reunión de los criollos reformistas en 1812; en 1825, el Café de la Paloma, que fue popular por ser el lugar de cita de todos los americanos viajeros y comerciantes. También existían el Café del Comercio, en el puerto, donde se reunía la clase pobre, y el café El León de Oro, que se encontraba frente a la Plaza de San Francisco, famoso por su alegría y muy concurrido, generalmente, por ricos comerciantes. La Lonja era otro de los afamados cafés; sobre ella hemos encontrado, en una crónica de la época, del año 1831, un párrafo bastante representativo:

...entramos a la Lonja; allí, después que hubimos refrescado y hablado con varios conocidos, pasamos algún tiempo leyendo los papeles públicos y viendo jugar unas mesas de billar a jóvenes del comercio, que careciendo de objeto en que emplear con placer y decencia un par de pesos que les proporciona el buen desempeño de sus obligaciones, pasan la noche entretenidos en arriesgarlos a golpe de taco.

Salimos de este sitio para ir a la alameda de la Plaza de Armas [...]. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:470.)

#### EL PASEO O UN DÍA EN LA HABANA

...se levantan a las seis de la mañana las que recogen a las diez de la noche, que es el mayor número; pero a las que se acuestan después de esta hora no les amanece

hasta las siete o siete y media antes de desayunarse y después de comer no dan una puntada; la tarea de la aguja sólo las ocupa de las ocho o nueve que concluyen de almorzar hasta las dos o tres de la tarde, hora de comer. [...]. El espacio de tiempo que media de dejar la cama a que sirven el almuerzo, las que no se levantan para ir a la mesa, lo emplean después de tomar su taza de café, en limpiarse, vestirse y peinarse, o en leer el Diario, que a las siete está en todas las casas. Luego que han concluido de comer, y reposado un rato hablando, o durmiendo la siesta, que lo hacen pocos, se visten y adornan de nuevo, pero con sencillez, para sentarse en las ventanas de su casa a ser vistas, ver y contemplar con la mayor impavidez a todos los que pasan. En este sitio están desde las cinco y media hasta las oraciones en que con mamá o alguna otra, van a dar **la vueltecita en carruaje**. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:453-454.)

La moda de los paseos es otra de las modas europeas que llegan a La Habana a finales del siglo XVIII y adquiere verdadera popularidad a principios del siglo XIX. El artículo periodístico que antes reproducimos, perteneciente al semanario **El Regañón**, del año 1831, describe las costumbres de la mujer habanera acomodada. Los paseos en Europa llevaron implícita su función de paseo a pie; en Cuba esta función fue modificada por el **paseo alrededor en carruaje**.

El primer paseo de La Habana fue la Alameda de Paula. Los escritos de la época nos la presentan como un sitio romántico, que reunía un ex-

celente piso y la frescura y comodidad del sitio inmediato al mar. Fue el lugar de mayor vida de La Habana a finales del siglo XVIII, sobre todo los días de baile y retreta; sin embargo, otros días —y en esto contribuía mucho el ser paseo de a pie— era poco concurrida, sobre todo por las mujeres, que no acostumbraban a bajar de los carruajes. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:452.)

Luego, del otro lado de las murallas, en 1797, se terminó el segundo paseo con alameda central: el Paseo Extramuros, pero en éste la función **paseo en carruaje** adquirió mayor importancia que la función **paseo a pie**. Con la creación del Paseo Extramural se hace la costumbre de salir en carruaje hacia los extramuros a disfrutar del paseo y del paisaje. Cuando se pasaba por el Campo de Marte podía tomarse allí una taza de café.

En tiempos de Tacón estas salidas a los extramuros se incrementan aún más con la ampliación del Paseo Extramural y la creación del Paseo Tacón y el teatro Tacón.

Con la moda de los paseos y su construcción, el tener un carruaje se hizo indispensable para todas las familias acomodadas. La volanta y el quitrín, que hacen su aparición a principios del siglo XIX y se generalizan en la tercera década como un producto genuinamente cubano, resultaron indispensables a los habaneros que querían aparentar una vida bien.

Nos dice José María de la Torre que:

Introdujéronse a principios del siglo los quitrines que se hicieron más comunes desde 1820, aunque hasta 1836 no los hubo de alquilar. (De la Torre, 1857:120.)

La forma especial en que usó el paseo el habanero estuvo influida por sus métodos de vida. Acostumbrados a estar generalmente en su casa, no eran amantes de las caminatas —mucho menos la mujer, pues al menos el hombre trabajaba fuera. Muy cuidadosos de la etiqueta, salían de casa en su tiempo libre solamente a hacer alguna visita de cumplido, alguna que otra vez a una tertulia en alguna casa, de la que sólo disfrutaban los muy amigos, o a pasear, tres en una volanta si eran mujeres y sólo dos si eran hombres, porque otra cosa era de mal gusto.

En un artículo de **El Nuevo Regañón de La Habana**, del martes 9 de agosto de 1831, sobre los comentarios de un extranjero, leemos:

El domingo por la tarde he estado en el Paseo de la Alameda, al que me llevó mi amigo habanero en su carruaje. A las seis y cuarto salimos, y entramos al poco rato por la estatua de Carlos III. La reunión que componía este paseo me pareció muy brillante, pero me desagradó mucho que no se ocupasen más que de dar vueltas viéndose unos a otros las caras, diciéndose a Dios los que se conocían [...], todos los que venían de Europa miraban con mucho disgusto que las habaneras no gozaran de este hermoso sitio paseando por él a pie y muchos hijos del país que habían visto el Prado, las Tullerías etc., tenían el mismo deseo [...]. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:449.)

La cita anterior se refiere al Paseo de Extramuros, lugar donde se encontró primeramente la estatua de Carlos III antes de ser trasladada al Paseo Tacón.

Otro de los lugares frecuentados era la Plaza de Armas, donde todos los miércoles se ofrecía una función de retreta. Veamos esta cita de **El Regañón**, del martes 1º de noviembre de 1831:

Salimos de este sitio para ir a la Alameda de la Plaza de Armas; como no era noche de retreta con música sólo se veían en este ameno paseo algunos pocos hombres sentados a sus anchas en los bancos de piedra que los miércoles de luna, no son suficientes para todas las mujeres que concurren [...] descansamos un rato en uno de los asientos que dan al frente de la fuente rústica de la Fuerza: a poco rato la ronca y sonora campana reloj de este cuartel, anunció con toda su lentitud las diez de la noche y nos levantamos para retirarnos a nuestras casas. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:470.)

### FERIAS

Las ferias eran otro motivo de paseo y una costumbre que, a principios del siglo XIX, gozaba de popularidad; en ellas también incidieron las costumbres europeas. En un artículo periodístico de 1801, leemos:

La feria de Guanabacoa, con la festividad de la Candelaria, ha sido la única diversión que ha presentado el mes de alguna consideración. El numeroso gentío de La Habana que se dirigió a ella y la compañía de Cómicos franceses que asaron allí su Real fueron todos los objetos de novedad que hubo como si cada año no hubiese lo mismo.

Allí se inventó una nueva contradanza llamada el **abrazo fraternal patriótico de tres partes**. (Comisión Nacional de la UNESCO, 1965:172.)

Las ferias tuvieron, en el siglo XIX, el carácter de diversión masiva, donde asistían distintas clases sociales. En un artículo de **El Regañón** del mes de septiembre de 1831, leemos:

Las ferias duran por lo regular nueve días en cada barrio, y en todos se observa mucho gentío. Las que se hacen en el pueblo de Regla, que comienzan el día 7, víspera del de la Virgen, son las primeras y más concurridas [...]. Las de la Merced, que siguen a estas, ocupan el segundo lugar; y las del Ángel y el Monserrate, se consideran como las más inferiores. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:459.)

Tacón, sin embargo, no promovió la costumbre de la feria como hizo con el paseo y el teatro, más bien trató de erradicarla como tal. La reunión de varias clases sociales pensamos que podía haberlo preocupado tanto como los desórdenes que se producían en estas fiestas, donde el juego de azar era común.

En su **Relación del Gobierno Superior y Capitania General...**, escribió:

Bajo la palabra ferias [...], se consentía en la capital la reunión de mesas de juego en las calles y plazas contiguas al santuario donde se celebraba alguna función eclesiástica. La concurrencia era también escitada por las músicas y bailes de las casas donde se ponían las mesas de juego, y en estas

diversiones estrepitosas se encontraba el germen de la disipación y de todo género de excesos. La frecuencia de estas ferias [...] aún en los claustros de los conventos, escitaba por cierto una idea poco conforme a las leyes y pragmáticas, y mal avenida con el orden público. (Tacón, 1838:6.)

### EL TEATRO

El teatro no fue, como el paseo y el café, una costumbre aceptada desde el principio; para ello había que tener una tradición cultural en este sentido, de la que Cuba carecía.

En un artículo de **El Regañón**, del 2 de agosto de 1831, leemos:

El Gobernante Marqués de la Torre, que fundó el primer teatro regular en esta ciudad, y en el mismo paraje que existe en el día, para sostener la concurrencia a las comedias tuvo que valerse de todos los recursos de su genio social. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:443-449.)

Se refiere al Principal, también conocido por Coliseo o Teatro de la Alameda, situado en el extremo de la Alameda de Paula, entre el mar y la calle Oficios; el texto se escribe durante el gobierno de Vives.

Según relaciona este artículo de **El Regañón**, después de finalizar el gobierno del marqués de la Torre, en 1776, el teatro comenzó una rápida decadencia; los principales cómicos se marcharon a Nueva España —entiéndase México— y los empresarios quedaron perdidos e incapaces de sostener la empresa por falta de recursos. Tuvo que abandonarse al fin el Teatro de la Alameda en

tiempos del sucesor del marqués de la Torre, Diego José Navarro, y a causa de amenazar con la ruina lo echaron abajo y se dispersaron los pocos actores que quedaban.

La Habana no tuvo en mucho tiempo más representaciones teatrales que las que se brindaban esporádicamente en casas particulares, en general llevadas a cabo por aficionados y a veces muy ridículas, según las crónicas de la época.

En 1880 el gobernador marqués de Someruelos (1799-1812), «deseoso de proporcionar esta diversión de los pueblos cultos» (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:443.), accedió a la propuesta del empresario don Eustaquio de la Fuente, de reedificar el Coliseo, que estaba reducido a solar, y convertirlo en un teatro provisional para hacer funciones.

El gobierno facultó al empresario para escoger un terreno propicio y allí construir el teatro provisional. El especulador, teniendo en cuenta el auge que tomaba el Paseo de Extramuros y sus aledaños, escogió para tal una parte del original Campo de Marte.

Veamos qué se escribía el 4 de noviembre de 1800 en tiempos de los hechos, en **El Regañón**:

El teatro. Este nuevo establecimiento ha comenzado en el mes de Septiembre formándose al fin del campo de Marte en el lugar que estaba el circo un gran bujío de yaguas donde se representan escenas teatrales y cuanto se quiere. Cada vez que veo esta grande obra se me representa uno de aquellos grandes teatros de la antigua Roma y la causa es la uniformidad que tiene con ellos en su figura y en todas sus disposiciones, sin más diferencia que la levisima de en los

de aquella república eran las paredes de cantería, la figura semicircular, la gradería magnífica, los vomitorios o salidas proporcionadas a la gente que podía concurrir, la disposición de los asientos sabiamente observada, los pórticos para libertarse de las lluvias repentinas bien resguardadas y cómodos, y últimamente tenían hasta su jardín para divertirse antes del espectáculo; en el nuestro las paredes son de tabla podridas e indecentes, la figura de su área es las tres cuartas partes de un círculo, la gradería de tabloncillos que en cargando un poco de gente amenazan ruina, las salidas no son más que dos [...], la disposición de los asientos es de tal modo por no desperdiciar el terreno que no puede verse menearse del sitio que ocupa, sin incomodar a todo el género humano agregándose la mezcla que hay de toda clase de personas sexos, los pórticos, en donde se debe recoger la gente en caso de lluvia repentina, son ningunos a menos que se llamen así a los palcos y la gradería cubierta tan poco a propósito para este lado, como cualquiera que los vea, lo puede imaginar; últimamente el jardín es el campo raso sin resguardo alguno, ni para el lodo, ni para las lluvias. En todo lo demás es igual hasta en la cubierta que entre los antiguos no era más que un toldo y eso ya lo tenemos. Sólo hay una cosa sensible, según mis observaciones y es que las comedias se van marchando por la posta de la Ciudad, porque el primer establecimiento de coliseo en la Habana fue en el callejón de Jústiz, después pasó a la alameda interior, después al fin de la calle de Jesús María y ahora están en el campo

de Marte. Yo desearía que no se tratase de quitarlas de aquí, porque temo y con razón que la primera mudanza que se haga va a parar el coliseo a Jesús del Monte, o cuanto menos más allá del Horcón, según el paso que lleva. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:67-68.)

Este artículo, además de la comparación irónica, criticará los espectáculos como faltos de calidad en actores y en argumentos:

En verdad que no hay actores, pues aunque a muchos no les falte disposición, no han tenido reglas que los dirijan, ni modelos donde imitar y juzgar el verdadero buen gusto en la declamación [...]. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:69.)

Estos mismos hechos se comentaron más tarde, en enero de 1832, de la siguiente forma:

...pero el especulador, por una de aquellas faltas imperdonables que cometen los que emprenden negocios que no entienden, después de haber vacilado en la elección del sitio intramuros, escogió el menos apto para el caso [...]. (Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:487.)

Nosotros pensamos que esta no fue la razón del fracaso del proyecto, pues ya los extramuros, aunque no habían llegado al florecimiento que alcanzarían posteriormente, en los tiempos de Tacón, eran muy concurridos; el nuevo Paseo Extramural y el Campo de Marte, eran el corazón de esta importante zona. Las razones estaban, fundamentalmente, en el mal acondicionamiento del lugar, y en sus malos actores y empresarios:

el tipo de representación muchas veces no era del agrado del público y las obras eran tan malas como los mismos actores. Por todos estos factores, el circo-teatro se dismanteló. Sólo seis años después de este comentario de *El Regañón*, el teatro Tacón, también en extramuros, seña un acontecimiento para la población habanera.

En 1802, en *El Regañón de La Habana*, encontramos un proyecto, que basándose en tres puntos fundamentales, se proponía la formación de un buen teatro:

1ro. Un fomento continuado por parte del Gobierno.

2do. La buena elección de los Dramas o Comedias.

3ro. Instrucción de los Actores.

(Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1965:372.)

Con el fracaso del teatro del Campo de Marte y con la idea de tener un teatro a toda costa, el gobierno de Someruelos abrió proposiciones para tal efecto y logró dar inicio, a costa de contribuciones voluntarias, al teatro Principal, en la Alameda de Paula. Mientras, se hizo en la misma alameda un teatro provisional a donde fueron a parar los cómicos del fallido coliseo.

Ya en 1808, el teatro Principal, al que también llamaron de la Ópera, se había concluido. Con la conquista de España por Napoleón (1808), en la Península se abandonaron los teatros y se dispersaron los cómicos, muchos de los cuales vinieron a reunirse en La Habana —buenos artistas del canto y del verso— y dieron alguna brillantez a la escena a partir de 1809. Ya en esta primera dé-

cada comenzó a cambiar la actitud del público ante el teatro, y a pesar de que tenía sus altas y sus bajas, el gusto por el mismo se desarrolló gradualmente.

El Diorama, inaugurado por Vermay en los terrenos del antiguo Jardín Botánico, en extramuros, fue otro de los teatros que brindaron sus representaciones al público habanero en 1830, pero sólo tuvo verdadera envergadura antes de la creación del teatro Tacón, con el cual el habanero desarrolló un verdadero gusto por las representaciones teatrales, aprovechándose en el mismo la posición privilegiada del Campo de Marte y el Paseo Extramuros; verdaderamente, el teatro se le escapó por la posta a la ciudad y se quedó en el Paseo Extramuros, y sería ya entrado el siglo XIX una de las costumbres predilectas en La Habana; dentro de él, la ópera fue su mejor exponente.

En 1841, al construirse el café Eucariza, la esquina del paseo de Isabel II —antes Extramuros— y San Rafael adquirió mayor esplendor, debido esto a la fusión de dos actividades: teatro y café.

En conclusión, que el habanero rompe la tradición **vida dentro de la vivienda** con la llegada de las nuevas influencias puestas en boga bajo la nueva era. Son estas las primeras costumbres cotidianas que se desarrollan en el ámbito urbano y no en las casas privadas. Compartir este **espacio popular** hizo al ciudadano empezar a superar las trabas propias que imponía su educación española y entablar relaciones con la realidad de la nación, lo que contribuiría sobremanera a sus ideas nacionalistas.

En el siglo XIX creció entre los criollos adinerados el afán por la implantación de nuevas técnicas, y con ello, los Estados Unidos comenzaron la imposición de normas técnicas como instrumentos de dominio.

El comercio entre España y los Estados Unidos se hacía a través de Cuba pero, verdaderamente, quien producía las materias primas era la Isla. Ya en la década del treinta Estados Unidos era un importante comprador del azúcar cubano; unos años antes, en 1799, Cuba le exportaba el 86,3 % de su cosecha azucarera. (Moreno Fragnals, 1978, T. II: 123.) En la misma década del treinta, Estados Unidos era nuestro único comprador de mieles y, en 1821, Cuba le vendió el 45 % del café que ellos consumieron. (Moreno Fragnals, 1978, T. II:145-146.)

El desarrollo comercial que comenzó en el siglo XVIII abrió la brecha para la entrada de los nuevos inventos. Estados Unidos vendió a José Ricardo O'Farrill un barco de vapor para el tráfico de cabotaje entre Matanzas y La Habana. Moreno Fragnals nos dice que:

...las únicas locomotoras y equipos ferrocarrileros, así como la mayoría de las máquinas de vapor que Estados Unidos logra colocar en el mercado mundial en la década de 1830 estuvieron dedicadas a Cuba. (Moreno Fragnals, 1978, T. II:150.)

Comenta Zoila Lapique que el **Noticioso y Lucero de la Habana**

...compró una prensa mecánica en los Estados Unidos en 1834, innovación para el

periodismo cubano, ya que con ella podían tirarse hasta mil quinientos ejemplares por hora. (Lapique, 1979, T. I:117.)

También se negociará en los Estados Unidos el sistema de limpieza de la bahía habanera (Archivo Nacional, Junta de Fomento, 105/4525 y 105/4532) y se contratarán técnicos norteamericanos para la ejecución del ferrocarril de Villanueva. Estos y otros muchos inventos llegaron a La Habana provenientes de Estados Unidos.

Todas las costumbres de que hemos hablado en este capítulo estaban apoyadas por la cantidad de extranjeros domiciliados en La Habana. Según el censo de 1841, habían 17 398 europeos y 1 579 provenientes de América, para un total de 18 977 extranjeros. De estos, 15 986 eran españoles, seguidos en número por los norteamericanos, que eran 668 y los franceses, 623.

## EL FIN DE UNA ESCALA. EL NEOCLASICISMO

Aunque desde la cuarta década del siglo XVIII el barroco comienza a decaer en Europa, no es hasta principios del siglo XIX que hace su aparición oficial en Cuba el neoclasicismo, para dar paulatino deceso a nuestro barroco, que agoniza en su culminación, no por cansancio, pues no abundan los ejemplares estilísticos para monopolizar el gusto, sino más bien producto de un nuevo siglo, con nuevas ideas y acontecimientos, que exigirá raciocinio y moderación, tanto en política, como en comercio y en las artes. Si bien una razón primaba en el naciente paladar artístico internacional que llega a nuestra Isla, no es menos cierto que un hecho natural mermaba la prolife-

ración barroca cubana: nuestra piedra, conchífera, de grano grueso y llena de oquedades, permitía poco ser trabajada a la manera borrominesca; además, nuestro artesano, de cincel limitado, no fue más allá de las suaves ondulaciones del Palacio del Capitán General o del sencillo Palacio del Intendente, luego del Sègundo Cabo, con algún que otro atrevimiento en la Catedral de La Habana, su máximo exponente. De esta forma, no hubo una oposición demasiado fuerte al nuevo estilo, más acorde a nuestra piedra, si no a nuestro carácter.

Por otra parte, la emigración francesa procedente de Haití, que traía consigo nuevas costumbres y maneras, las relaciones con Europa, y la libertad de comercio decretada en 1818, son algunos de los factores que contribuyen al cambio, y nuevos son los vientos. Los adinerados criollos viajan a Europa y admiran las Trece Colonias liberadas; nuestros intelectuales se dejan llevar por la pujanza literaria de Francia e Inglaterra, y las modas francesas campean por La Habana en las primeras décadas del siglo:

Que hasta el pan y el turrón quiera de Francia,

que con París me muele y me geringue  
y a flaca bolsa chupe la sustancia  
el modisto francés Monsieur La-brinque.

(La Moda, sábado 17 de julio de 1830.)

A las causas de magnitud general se añade una última del orden particular de La Habana, y es la llegada a la colonia del obispo Espada, hombre esclarecido de nuevas ideas, amante del progreso, y que arriba al país nutrido de la estética europea.

Emilio Roig de Leuchsenring escribió, refiriéndose a él:

Celosamente atendió al ciudadano y reparación de los templos —él no creyó necesario construir otros nuevos—. Sus preferencias, claro está, iban todas al estilo neoclásico: el estilo de la claridad, de la majestuosa serenidad, de la razón, en fin. (Roig, 1963, T. III:165.)

El clasicismo habanero constituyó, sin dudas, un híbrido de las diversas tendencias europeas. Usó el hierro con formas versátiles y caprichosas propias del barroco —que ya formaba parte de la personalidad cubana—, y este material, junto con la cantería en los complementos arquitectónicos, contribuyó a la desaparición de la madera en balaustradas y barandas. Referente a los órdenes, los grecorromanos fueron utilizados ampliamente en el neoclásico habanero, pero también tenemos ejemplos de influencia neogótica, como la Estación de Villanueva, en la década del treinta. Combinándose en la mayor parte de los casos, los órdenes clásicos con las influencias renacentistas, el dórico se empleó, generalmente, con la omisión del triglifo y las metopas del friso; además, se usó profusamente el toscano.

La arquitectura privada, la vivienda, se hizo más amplia y señorial y mezcló en su interior el gusto francés. En estas primeras décadas del siglo XIX continuó desarrollándose la planta en forma rectangular con patio central, inspirada en los palacios italianos, aunque con la ya introducida forma arcaizante en las arcadas del patio, sostenido en La Habana por columnas y no por pilas-tras. La arcada más usual fue la romana, pero nuestros patios, más pequeños, preferían la flo-



rentina por ser más ligera. En la portada, de grandes dimensiones, armonizan, combinándose, las líneas verticales con las horizontales en un estilo austero; los balcones corridos, con barandas de hierro fundido o forjado. En el patio interior, enclaustrado, una fuente o un pozo al centro.

El especial interés por el pórtico columnar afrontonado, tan común en Europa y Estados Unidos, en nosotros no ocurre. Los frontones en edificios de La Habana neoclásica son muy pocos; solamente conocemos, en las primeras cuatro décadas del siglo XIX, la existencia de cuatro frontones en edificios habaneros: en intramuros, en el Templete (1828); en extramuros, en la capilla del Cementerio de Espada (1804), en el Asilo de Mendigos (1830), que estaba anexo a la Casa de Beneficencia, por Belascoaín y el de la Quinta Fernandina, en la barriada del Cerro. La característica repetida en nuestros edificios neoclásicos es, sobre todo, el portal columnar arquitrabado y con menos frecuencia arqueado, que logra la integración del conjunto arquitectónico a la escala urbana. La columna es, sin duda, el elemento arquitectónico en que se hace mayor énfasis.

Carpentier nos ha dicho:

...en algunas ricas mansiones que aún han conservado su traza original, la columna es elemento de decoración interior, lujo y adorno, antes de los días del siglo XIX, en que la columna se arrojara a la calle y creara —aún en días de decadencia arquitectónica evidente— una de las más singulares constantes del estilo habanero: la increíble profusión de columnas en una ciudad que es

emporio de columnas. [...]. (Carpentier, 1966: 54.)

De principios del siglo, podemos citar: el Cementerio de Espada, 1804; el Templete, 1828; la Casa de Dementes, 1829 —al lado del Cementerio; la Real Aduana, 1829; el Asilo de Mendigos, 1830, y la Capilla de la Beneficencia, 1830. Fue a partir de 1832 y durante el gobierno de don Miguel Tacón, que se multiplicaron los ejemplos de arquitectura neoclásica, fundamentalmente de carácter público. Debemos aclarar, sin embargo, que este estilo, que tuvo en La Habana a lo largo del siglo XIX hermosos exponentes en la arquitectura privada, los tuvo escasos en su inicio. Las construcciones privadas, las viviendas, tienen su mayor esplendor en la segunda mitad del siglo XIX, aunque existen algunos ejemplos anteriores: la Quinta de los condes de Santovenia, comenzada en 1832 y terminada en 1841, en el Cerro; la casa de don Joaquín Gómez, construida en intramuros entre 1830 y 1840, en la calle Obispo esquina a Cuba y alguna otra, pero el esplendor de la casa neoclásica se desarrollará luego de la construcción del Palacio Aldama, que a pesar de ser posterior a La Habana de Tacón, no podemos, por su valor, dejar de mencionar al tratar el tema del neoclasicismo.

En la etapa neoclásica de la arquitectura habanera florecieron los paseos: estatuas, fuentes, escalinatas, fueron sus elementos decorativos.

En contraste al parecido conceptual entre el diseño urbano que impone Tacón en extramuros y el que L'Enfant pretende dar a la ciudad de Washington, las semejanzas de las arquitecturas cubana y norteamericana no son decisivas; sólo ejemplos adaptados a nuestras características,

como la Estación de Villanueva y la planta de la cárcel de Tacón. La arquitectura norteamericana, a diferencia de la nuestra, resucitó formas antiguas y las relacionó con dimensiones para las que no estaban hechas; opuso volúmenes macizos a huecos; usó indiscriminadamente el frontón; mezcló con frecuencia el neogótico con los órdenes grecorromanos, etcétera. Sí encontramos una característica común: la búsqueda del efecto en perspectiva, conseguida con la repartición de series de arquería.

En estos principios del siglo XIX, mientras en Europa florecen ya los aires del eclecticismo, llega al fin a La Habana el estilo neoclásico y encontramos los primeros ejemplos. Esta es una de las razones de la casi ausencia de un clasicismo puro en la capital, dándole siempre a éste un carácter ecléctico donde se mezclan, además, las influencias estilísticas fundamentales de varios países, las cuales llegaban muchas veces de forma directa y otras muchas a través de España, que también participaba de una gran variedad de corrientes.

Si algo podemos reprocharle a la etapa de formación neoclásica de la arquitectura habanera, es la remodelación de los interiores de la Catedral de La Habana llevada a cabo por el obispo Espada, porque impidió la posibilidad de admirar y estudiar sus interiores originales.

#### LA NECRÓPOLIS DE LA HABANA

El crecimiento de la población y la falta de funcionalidad de las iglesias para llevar a cabo los enterramientos, por el poco espacio de que disponían, fue la causa fundamental de que La Habana construyera su primer cementerio. Carlos III,

en 1776, había dictado una prohibición de sepultar en las iglesias y Carlos IV, en 1804, dictó reglamentaciones con el fin de dar término a la resistencia que ponían los pueblos para construir cementerios. (Redondo, 1899:39.) En La Habana, la necesidad de hacer un cementerio se discutió en el seno de la Real Sociedad Económica (García de Coronado, 1888:8); en 1804, bajo algunas protestas populares, pues la tradición de enterrar en las iglesias estaba muy arraigada, se comenzó la construcción del cementerio; si bien la obra salió adelante y los vecinos acabaron por aceptarla, esto se debió, en gran medida, al auspicio del obispo Espada. Según García de Coronado, «El ltmo. Sor. Obispo de Espada y Landa asistía diariamente a la inspección de las obras» (1888: 13) y en 1806, con la inauguración de la Necrópolis de La Habana, termina en la capital la costumbre de enterrar en los templos.

Gordon explica en su trabajo **Datos históricos acerca de los cementerios de la ciudad de La Habana**, las razones por las que el área usada para los enterramientos en las parroquias era insuficiente, lo que traía por consecuencia el descubrir todos los años las sepulturas. (Gordon, 190: 11.) Esto producía fetidez en los templos, que se agudizaba si se desencadenaba alguna epidemia. Tomás Romay, en su trabajo **Memoria sobre las sepulturas fuera de los pueblos**, aseguraba que son precisos tres años para exhumar los cadáveres, opinión de la que aún hoy muchos participan.

La Necrópolis de La Habana, mucho más conocida por Cementerio de Espada, se hallaba en el barrio extramural de San Lázaro, a una milla al oeste de la ciudad y en las inmediaciones de la costa. Algunos escriben que Allet fue su contra-

tista (Pezuela, 1863a, T III; 153), y según otros, su arquitecto; el terreno asignado al cementerio lo replanteó el capitán Adrián de Armas, el 4 de octubre de 1804. (Gordon, 1901:13.)

El terreno tenía 19 780 varas cuadradas. Según Gordon, el costo inicial del cementerio fue 39 000 pesos (1901:13), y según Pezuela, 46 868 pesos. de los cuales 12 250 los dio el señor Allet y el resto el obispo Espada y algunas familias ricas de la época que ofrecieron sus donativos. (1863a, T III:153.) La obra del cementerio ocupaba un área de 150 varas de Norte a Sur y 100 varas de Este a Oeste (Gordon, 1901:13): 15 000 varas cuadradas, aproximadamente 10 440 metros cuadrados de área, lo que a razón del número de sepulturas para que estaba previsto el cementerio, 4 600 (García de Coronado, 1888:11), equivalía a sólo 2.2 metros cuadrados por sepulcro, lo que representa el 50 % aproximadamente, de la norma usada en la actualidad. Esta fue una deficiencia con la que la necrópolis nació y en 1833, con motivo de la epidemia del cólera morbo, hubo que aumentar su área, a pesar de lo cual siguió estando en déficit.

El rectángulo determinado para el cementerio estaba dividido por dos calles perpendiculares entre sí en cuatro partes, una de las cuales conducía, de la puerta hasta la capilla, entre dos filas de almendros. (Pezuela, 1863a:153.) Los dos almendros colocados junto a la entrada, a cada lado, fueron sembrados, uno por Vermay y otro por el obispo Espada.

En el grabado que acompaña a este trabajo se puede ver, detrás de la portada, la construcción de la capilla. La calle estaba pavimentada con lasas de San Miguel.

La portada tenía 10 varas de frente y estaba compuesta por cuatro pilastras de orden toscano; la puerta era un arco de medio punto en el ático con dos arcos rectos balaustrados. En la parte superior de la puerta se leía, en letras doradas:

A LA REBELIÓN

A LA SALUD PÚBLICA

El Gobernador

Marqués de Someruelos — Juan de Espada

Obispo de La Habana

Año de 1805

ET EGO RESUCITABO EUM IN NOVISSMO DIE

JOAN, C VII

(García de Coronado, 188:12)

También, encima de la puerta, un grupo de bronce representaba el Tiempo y la Eternidad. De la portada se llegaba directamente a la capilla, la que era «...sencilla y de buen gusto» (Pezuela, 1863a:153) y tenía «...un sello peculiar de templo antiguo». (García de Coronado, 188:12.) Esta capilla tenía en su fachada principal un frontón y cuatro columnas de orden toscano.

En este tiempo la iglesia estipulaba que los cementerios debían llevar cinco cruces, una central y una en cada uno de los lados del cuadrilongo. En el Cementerio de Espada, la cruz princi-

pal no se hallaba en el centro, sino en la capilla que estaba colocada hacia el Norte, y en vez de cuatro cruces se colocaron cuatro obeliscos de imitación a jaspe negro. El crucifijo dentro de la capilla era de marfil, sobre una cruz de ébano, y dominaba el altar, que era también de gran sencillez, según todos los autores que hemos consultado. En las paredes de la capilla aparecían ocho matronas con los ojos vendados y un vaso de aromas en las manos, alegorías todas deladoras de nuevos sentidos que tomaban vida en la apariencia de la arquitectura neoclásica, en una ciudad que apenas dejaba el barroco. El ánfora perfumada, típicamente clásica, el equilibrio y la simetría de la portada enmarcada por pilastras de orden toscano, la limpieza del diseño nunca recargado, el diseño de la capilla, confirman nuestra ubicación de la obra en el período neoclásico, y la justeza de considerarla su primer exponente en la arquitectura habanera. Así comenzaba este estilo en la capital, no por intramuros como había pasado hasta ese momento con los anteriores, sino por extramuros, con una nueva semiótica funeraria que sustituía la cruz por el frío obelisco y hacía alusión a la medicina, para equiparar así la religión a la realidad del Tiempo, la Muerte y la Ciencia.

Hasta 1840, según Pezuela, habían sepultado en el Cementerio de Espada 151 896 cadáveres, todos en el suelo. (1836a:152.) No se construyeron nichos para las tumbas hasta 1845, en que el primero lo compró el conde de Villanueva. Veinte años después, el Templete serviría de epílogo a esta etapa formativa del neoclasicismo que comenzó con el Cementerio de Espada.

## EL TEMPLETE

Las características neoclásicas de los primeros años del siglo XIX presagian la imagen clásica de nuestra arquitectura. Los elementos ondulantes persisten como si la alegría barroca, reflejo concordante con nuestra idiosincrasia, se negara a la realidad del fin.

El Templete fue construido en tiempos del capitán general Francisco Dionisio Vives, que al ver el estado de abandono en que se encontraba el lugar donde se había efectuado la primera misa del asiento occidental de La Habana, según la leyenda, y el descuido en que se hallaba el obelisco levantado por Cagigal, decidió erigir este monumento con fondos públicos y contribuciones de los vecinos. El obispo Espada lo inauguró con una misa el 19 de marzo de 1828; al día siguiente el francés Eugenio Roberston hizo, enmarcada en las fiestas, la segunda ascensión aerostática que se efectuaba en Cuba.

No haremos descripciones de este monumento, que además existe para regocijo de todos; el Templete no necesita análisis, pues es notoriamente neoclásico; sus seis columnas dóricas con zócalos áticos y su frontón, le dan su apariencia de pequeño templo antiguo; nos han dejado constancia de esta obra Imberno, Pezuela, Weiss, Roig, pero sólo nos han relatado su origen o se han limitado a describir columnas, capitales y frisos; la historia ha discriminado un detalle que justifica nuestro espíritu: los frutos de piña o ananás que coronan los pilares de la enverjadura, tropi calizando la sobriedad clásica, presencia americana en el arte de estilo que se gesta en Europa. El Templete sella, con este detalle, la asimilación del arte ultramarino con connotaciones propias,

dándole a nuestra arquitectura neoclásica una nueva dimensión: **la tropical.**

## FACULTADES OMNÍMODAS

### EL GOBIERNO DE TACÓN Y SUS DISCREPANCIAS CON VILLANUEVA

En Cuba, las facultades omnímodas conferidas a Vives y Ricafort dejaron siempre la esperanza de que un nuevo gobierno traería nueva vida. Cuando se esperaba que con Ricafort se obtendrían libertades y derechos, una Real Orden del 21 de marzo de 1832 otorgó a éste las facultades que antes habían concedido a Vives. Ricafort fue relevado por don Miguel Tacón, liberal progresista en España y amigo de Martínez de la Rosa, quien propugnaba la política del garrote para la colonia; definitivamente, otra Real Orden del 26 de mayo de 1834 atribuyó a Tacón las mismas facultades que a sus predecesores.

En 1833 había muerto Fernando VII, dejando heredera a su hija, Isabel II, de sólo tres años. Por esto fue necesario una reina regente, su madre María Cristina. La reina tuvo que enfrentar casi de inmediato, a la muerte del rey, una guerra civil; el hermano de Fernando, el príncipe Carlos, quien se consideraba verdadero heredero de la corona, fue entonces símbolo del sector más reaccionario español: los carlistas, defensores del absolutismo y detractores del régimen constitucional.

La reina, a pesar de sus inclinaciones absolutistas, se rodeó de los únicos que podían apoyarla: los liberales, e implantó un discreto régimen constitucional, con un Consejo de Regencia en el

cual Tacón tenía buenos amigos, y Martínez de la Rosa, el Presidente del Consejo, era uno de ellos. (Pérez de la Riva, 1963:15.) El nuevo capitán general era liberal en España, que no quería decir liberal en Cuba, y para los liberales los criollos se dividían en dos grupos: los independentistas y los que, sin serlo, eran, en tanto, detractores de la constitución. En resumen: todos eran enemigos.

El resultado del doble rostro del liberalismo peninsular de Martínez de la Rosa, fue la designación de Tacón como capitán general de la Isla de Cuba. El 31 de mayo de 1834, a bordo del navío de la línea San Francisco de Paula, alias Soberano, llegó a La Habana don Miguel, que según Pedro José Guiteras:

...era de buena estatura, seco de carnes, de rostro sereno y grave, seño en el mirar y profundamente disimulado en la expresión de su fisonomía; cuidaba mucho de la compostura de su exterior y tenía la virtud de ser metódico y laborioso en las atenciones del gobierno; la idea exagerada que se había formado de su autoridad hacía resaltar su altivez y reserva [...] su temperamento impresionable lo hacía con frecuencia esclavo de la ira, era severo en extremo cuando se trataba de hacer cumplir sus órdenes [...]. (Guiteras, 1927, T. II;124.)

Del liberalismo de Tacón se especuló mucho entre sus contemporáneos en La Habana. Lo cierto es que desde su primer discurso desalentó a la mayoría y definió su política hacia los habitantes, a quienes dividía en buenos o españoles y malos o criollos. Como es lógico, esto alentó la llama de la desafección.

Domingo del Monte escribía a Gener, el 29 de abril de 1834:

Ha llegado el señor Tacón, sin haber traído ninguno de los decretos de reforma de la Reina Cristina. ¿Qué tal? Escriba usted fuerte a Matanzas, digo, a Martínez de la Rosa, y dígame Ud. que se desprenda de todo principio de política oscura y miserable respecto a la Isla de Cuba, porque si no, no hará más que matar la gallina para sacar el huevo de oro, cortar el árbol para coger el fruto. (**Cen-tón epistolario...**, T. II: 53.)

Tacón mantuvo la censura de imprenta decretada por Vives y Ricafort; reprimió, sin existir partidos políticos contrarios; trató de excluir a los criollos del poder y se valió de la deportación como medio tranquilizador, y acabó con el juego y el libertinaje, que se habían impuesto en tiempos de Vives. Junto al orden llevó las botas, y se buscó con sus taconazos la enemistad de los afectados y ya intranquilos adinerados criollos. De Domingo del Monte son estas palabras:

El nuevo Capitán General era hombre de bien, aunque apasionado, rígido en extremo y justiciero, pero profeso a la arbitrariedad [...] Llegó imbuido en preocupaciones antiamericanas, sinceramente persuadido de que la más leve innovación en sentido liberal había de ser precursora de revueltas y origen de la independencia de Cuba. (Morales y Morales, 1901: 115.)

Los criollos más destacados opositores de Tacón fueron reformistas: Luz, Saco y Del Monte.

El destierro de Saco, en 1834, le hizo a Tacón perder el terreno ganado con las reformas en el orden social. Saco, en su folleto **Justa defensa de la academia cubana de literatura**, había criticado a Juan Bernardo O'Gaban y a don Antonio Zambrana, amigos personales del intendente. Su fama de líder, apoyado por este hecho, fue justificación para el destierro. Sobre esto nos dice Juan Pérez de la Riva:

Este banal episodio en el cual Tacón fue un simple instrumento de Villanueva y de ciertos hacendados cubanos, contribuyó más que ningún otro, a cimentar su reputación de feroz tirano que los historiadores burgueses han transmitido a la posteridad. (Pérez de la Riva, 1963:23.)

Tacón limitó la expresión de palabra, como ya era costumbre en los gobiernos anteriores; clausuró la **Revista Bimestre Cubana**, organizó la censura y nombró como Censor Regio a José Antonio de Olañeta. En **Carta de un patriota** aparece detallada la organización de la censura mantenida por Tacón:

Hay dos censores, quienes siempre son abogados. Carecen de sueldo y pensión y ambos son nombrados y depuestos al arbitrio del Capitán General. Existe además otro censor militar, creatura también de S. E. cuyo nombramiento recae en uno de sus ayudantes o en otro oficial de los más adictos a su persona. Los manuscritos se presentan a uno de los censores que llamaremos civiles y si obtiene el paso, después de severo escrutinio, puesto que una sola palabra que desagrade a S. E. los expone al furor de las

facultades extraordinarias, entonces se someten al censor militar, quien con absoluta omnipotencia altera, borra, o niega el pase concedido por el censor civil. Finalmente [...] se presenta al Capitán General, quien le lee, no le lee, o niega la impresión. (Moles y Morales, 1901:8-9.)

Indiscutiblemente Tacón era un freno a la oligarquía criolla, y ésta no perdió tiempo en difamar su obra, a pesar de la censura. Los atributos de terror que achacaban a Tacón, a pesar de su carácter de dictador, se han demostrado a veces como banales; las cifras de prisioneros y muertos de su gobierno son inferiores, comparativamente, a las de los tiempos de Vives y Ricafort, aunque no es menos cierto que aumentaron los presos por la llegada a La Habana de los carlistas desterrados de España. (Pérez de la Riva, 1963:29.)

La elección de diputados a Cortes, en 1836, fue otro de los choques de Tacón con la oligarquía criolla, pues como el cabildo controlaba estas elecciones, fue irremediable el enfrentamiento con el capitán general. Los candidatos con el beneplácito de Tacón eran O'Reilly, la Sagra y O'Gaban; el Ayuntamiento, sin embargo, proponía criollos: Juan Montalvo, Domingo del Monte y Escovedo.

Al fin, saldría elegido por La Habana, Escovedo. En Santiago de Cuba sería elegido nada menos que Saco. Pero los diputados elegidos nunca representarían a Cuba. España dictó otra ley, en 1837, por la cual las provincias de Ultramar eran gobernadas por leyes especiales, y Tacón, según Pérez de la Riva, tuvo relación directa con este hecho. (1963: 55)

Las rivalidades de Tacón con el Ayuntamiento tuvieron su epílogo con las acusaciones hechas a Tacón en el Juicio de Residencia.

Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, que a la llegada de Tacón trató de hacer buenas migas con él, al poco tiempo ya se había dado cuenta de que no era posible que los dos llevaran la voz cantante. Tacón, con su mando civil y militar, no permitía la competencia a su poder, y menos por un criollo. Las discrepancias entre uno y otro eran ya manifiestas. El Intendente de Hacienda, criollo con una larga hoja de servicios en la administración de la colonia, ejercía desde 1825 su cargo y no quería intromisiones en su poder; su posición ventajosa y su buena reputación e influencia en la corte lo hacían sentirse seguro y con derecho insustituible en el cargo de intendente. En tiempos de Vives y Ricafort estos se cuidaron de tropiezos con él, pues no desconocían la reputación con que contaba en España este astuto representante de la aristocracia criolla. Al advenimiento de Tacón al poder, todo parecía indicar que continuaría la decana ley del intendente, pero muy fuerte era la personalidad del capitán general como para quedarse en segundo plano, y así las cosas, comenzaron las discrepancias con Pinillos.

Durante el gobierno de Tacón se inició un proceso de saneamiento social que repercutió en el futuro de la Isla; ladrones, asesinos y vagos fueron perseguidos; acabó con la tolerancia al juego de tiempos de Vives; reprodujo Bandos del Buen Gobierno; prohibió portar armas, etcétera, y logró, según él, de esta forma, ganarse la opinión de los extranjeros que «...consideraban y temían esta isla como un punto donde los saltea-

dores y bandidos imponían la ley al propietario y retraían a algunos a visitarla». (Tacón, 1838:7.)

Otros documentos de la época, que hemos consultado, nos corroboran lo antes planteado por Tacón. Estas circunstancias influyeron en que se desarrollara un incipiente turismo en La Habana, con incidencia en la estructura de la ciudad, al crearse servicios para los visitantes. De ello tenemos prueba en la carta que envió Tacón el 15 de marzo de 1836 al Secretario de Estado:

Los extranjeros vienen de todos los estados del Norte de América en número excesivo, a pasar en esta Ciudad la temporada de los fríos, sin que ahora los arredre el puñal del asesino en un pueblo donde antes era frecuente aquella arma. Se establecen nuevas Casas de posada, de que antes se carecía; [...]. (Pérez de la Riva, 1963:221.)

A Tacón, sin embargo, no se le escapaba ningún detalle. En su respuesta a la Real Orden del 21 de junio de 1836 en que se le informaba de la elección de Madden como superintendente de negros africanos, Tacón le reiteró al Primer Secretario de Estado en España su preocupación por las actividades de Inglaterra y Estados Unidos para terminar el dominio español en Cuba.

Nunca me cansaré de llamar la atención hacia puntos de tanta importancia y trascendencia pública. Ellos están enlazados con la política de un gabinete, que no debe perderse de vista, a fin de que las medidas que se adopten, propendan en cuanto sea posible a conservar la integridad de la Monarquía. Terrible conflicto es el de estas posesiones españolas de las Antillas, y por lo que

puedan importar, acompaño igualmente el reciente discurso del ex-Presidente de los Estados Unidos, Mr. John Quincy Adams, [...]. (Pérez de la Riva, 1963:255.)

Por su interés, reproducimos un fragmento del discurso de Quincy Adams, pronunciado el 25 de mayo de 1836, que adjuntaba Tacón en su carta:

Supongamos señores que anexaremos Texas a los Estados Unidos; no pasaría un año sin que nos viésemos envueltos en una guerra por la conquista de la Isla de Cuba. ¿Cuál es su condición actual? ¿Está todavía bajo la protección nominal de España? ¿Consumiéndose en una guerra civil por la sucesión del trono. ¿Creer Uds. que cualquiera que sea su resultado, puede ella retener la posesión, aunque sea nominal, de Cuba? Esta isla necesita una ayuda más eficaz que la que puede brindarle España, después de haber perdido todas sus colonias continentales. (Pérez de la Riva, 1963:258.)

Como hemos dicho, a Tacón no se le escapaba ningún detalle, y no le fueron inadvertidos los intereses norteamericanos con respecto a anexarse a Cuba. Pero Tacón no mostraba, sin embargo, la cara oculta de sus propias relaciones con Estados Unidos, cuando acusó públicamente a Villanueva de favorecer el contrabando con los vecinos del Norte y proteger indebidamente las inversiones extranjeras. (Pérez de la Riva, 1963:46.) La amistad personal de Tacón con Trist, cónsul norteamericano en La Habana, quedó demostrada con el incidente de Lorenzo en Santiago de Cuba y el apoyo que dieron al capitán general los cónsules norteamericano, inglés y francés. Los



negocios que mantuvo Tacón con Trist —de los que el gobierno norteamericano estuvo al corriente, pues las protestas acusando a Trist de participar en la trata con don Tacón llegaron a Washington—, fueron jugosos. Trist ayudó al sindicato negrero en que Tacón participaba; Estados Unidos, que era la única potencia que se negaba a reconocer el derecho de registro, proveyó de papeles, a través de su cónsul, a 61 de los 71 barcos que entraron a puerto cubano, en 1838, dedicados a la trata. (Foner, 1966, T. I: 196-197.)

Todo esto, aunque España no lo conociera en detalle, lo permitía y lo apoyaba porque sacaba del negocio pingües ganancias.

Carlos Marx, refiriéndose a estos hechos, escribió:

...el Capitán General de Cuba, el Ministro del Interior, la camarilla y, si los rumores eran ciertos, hasta la familia real, habían establecido un impuesto especial para los negros y vendido licencias para traficar con carne humana a tantos doblones por cabeza. (Marx, 1978:99.)

La realidad fue que en 1835 entraron más negros a Cuba que en cualquiera de los otros años del período esclavista. (Pérez de la Riva, 1979: 42.)

Por el temperamento del vizconde de Bayamo, se trasluce que las causas del conflicto con Villanueva radicaban en hechos tan concretos como los referentes a la jerarquía política, y estaban determinados por el pensamiento económico de cada uno. Su época no fue ajena a esta rivalidad; Domingo del Monte, en carta a su cuñado en París, el 4 de noviembre de 1837, escribía:

El Capitán General y el Intendente están por fortuna empeñados en una lucha encarnizada; de lo cual resulta cierto desahogo al resto de la población que descansa de tanta tropelía y tanto prurito de gobernar como tiene este camuezo. El origen de la desavenencia entre las dos potencias beligerantes dicese que viene de muy atrás: achacándolos unos a un desaire que hizo la Sra. de Pinillos al Vizconde de Bayamo; otros opinan que éste fue el causante de todo por haber faltado a ciertas etiquetas cortesanas; de aquí se asegura que pasaron a mayores, a competencias y reclamos, a conflictos de jurisdicción y atribuciones administrativas, hasta que la contienda en pavoroso crescendo, acalorándose ha llegado a términos tales que por un tris me zampa el Vizconde al Conde en un barco de guerra y lo envía a España bajo partida de registro si éste no se agacna y cede. (Pérez de la Riva, 1963:85.)

Sean cuales fueran los pretextos usados para comenzar las malas relaciones, la verdadera causa no podía ser más que una: Tacón no comprendía el adelanto técnico que se desarrollaba en el mundo, y cuando lo hacía, no era más que en su propio provecho o en el de los españoles; propiciador de la trata y enemigo del capitalismo criollo, no duraría mucho en sucumbir. De ello nos dirá Juan Pérez de la Riva:

En el plano de las relaciones sociales la época de Tacón fue un período de transición. El triunfo del industrialismo en el azúcar era aún reciente, pero bajo su impacto la esclavitud se transformaba rápidamente, perfilándose ya el cuadro sombrío de la plantación

de los años cincuenta. Tacón, sin embargo, se mantuvo hombre del siglo XVIII, no supo ni quiso comprender al industrialismo, miraba con desprecio a los ferrocarriles y a toda la ferretería anglosajona y se negó a considerarle mayor importancia. En su sentido trascendente el choque de Tacón con Villanueva significaba el conflicto de dos siglos, de dos modos de producción diferentes, y en él la suerte del General como campeón de un capitalismo español, comercial y manufacturero, no tenía alternativa. (Pérez de la Riva, 1963:95.)

Domingo del Monte se equivocaba cuando creyó que sería el vizconde de Bayamo, Tacón, quien mandaría a Villanueva en un barco para España. La independencia en la administración de la Hacienda en un momento de auge económico, y el control que sobre todas las operaciones económicas tenía Villanueva, lo hacían más importante que el capitán general.

El conflicto con Villanueva se materializaba, además, en las obras que ambos patrocinaban; a la fuente de Neptuno, la de la Gran Habana o de la India; a un paseo, un camino de hierro; al remozamiento del Palacio de los Capitanes Generales, el del Palacio de la Intendencia. Ambos gastaron recursos en propaganda; Pinillos se valía de algunos intelectuales criollos y Tacón, a falta de estos, recurría a redactores peninsulares y extranjeros, quienes enaltecían su persona y cuanto hacía en la Isla, como por ejemplo, Ramón de la Sagra, que desde los primeros días de su mando se dedicó a enaltecer el espíritu del capitán general. No obstante, aunque Tacón favoreció la construcción de diversas obras, el orden

en que mantuvo la capital no gozó de la simpatía popular; sin dudas era tirano y sentía mucho desprecio hacia los nativos ricos y poco se esforzaba en ganarse sus simpatías.

Martínez de Pinillos era muy valioso para España; los intereses que representaba superaban los frutos que podía brindar el capitán general, y Tacón, que creyó haber ganado a Villanueva, en 1835, una batalla trascendental —con el recibo de la Real Orden que le confería las atribuciones de gobernador civil, lo que le hizo escribir que: «la posición del Gefe de la Rl. Hacda. no se iguala la del Capn. Gral. ni goza de este género de importancia.» (Pérez de la Riva, 1963:150.)—, perdió la última contienda. La disputa se fue haciendo desigual y pereció el más débil. El conde fue quien se deshizo del vizconde. No fue fácil, pero un día España, con un lenguaje prudente y cortés, le mandó la destitución a Tacón.

Y el pueblo también le dio su despedida:

Plácemes al pueblo habano,  
Se le dan a centenares,  
Pues va surcando los mares,  
La muda de su tirano:  
Al fin el gobierno humano,  
Tomó la resolución  
De separar a Tacón.  
¡Hombre de fatal memoria!  
De quien hablará la historia  
Peor que lo hace de Nerón.  
Adorada Patria mía,  
Del corazón estimada  
Ya no serás más vejada,  
Con tan cruda tiranía;  
Ya que cesa esta agonía,  
Todo apenas se derogue.

A San Cristóbal que abogue,  
Con el cielo soberano  
Para que en el océano  
Don Miguel Tacón se ahogue.

(Desahogo poético de un habanero..., 1838:5.)

Más tarde, el gobierno de Madrid se asustó del poder de Martínez de Pinillos, apoyado en hacendados y terratenientes cubanos, sin el contrapeso de un capitán general como Tacón. Así, primero por problemas personales y después porque lo destituyeron, Pinillos se vio forzado a abandonar la Intendencia por un tiempo. En 1843, cuando regresó al cargo, guardó mayor discreción y dejó de construir como en el tiempo de Tacón pero aumentó las contribuciones de la colonia a la metrópoli. En 1851 regresó a España con el cargo de Consejero de Ultramar y allí murió, en 1853.

#### PASIÓN CONSTRUCTIVA

Desde el gobierno del marqués de la Torre, pasando por el de don Luis de las Casas, ningún otro gobernante como Tacón emprendió semejante plan de construcciones a escala de la ciudad. La fuerte personalidad del vizconde de Bayamo, su ímpetu unido a la asesoría de los hombres de los cuales se rodeó, le facilitaron la realización de cuanta iniciativa concebía su gobierno: el marqués de las Delicias, José Estava, ferrolano que le facilitó dinero a Tacón para sus obras y uno de los principales en el negocio de la trata; Manuel Pastor, de Cádiz, miembro del Real Cuerpo de Ingenieros, inspector de fortificaciones de la Isla; Francisco Marty, comerciante muy rico, otro de los principales en el negocio de la trata, y quien, con capital privado, costó la construc-

ción de la Pescadería, el mercado Tacón y el teatro; Viada, rico comerciante catalán; Joaquín Gómez, gaditano rico y comerciante de esclavos, fue miembro de la Junta de Notables organizada por Tacón, en 1837, para proponer las leyes especiales que regirían en la colonia, además, tuvo el título de Patrono de emigrantes españoles y fue administrador de los fondos dedicados a las obras públicas; José Ildefonso Suárez, abogado, oidor de la Real Audiencia, asesor general interino de la Capitanía General; Ramón de la Sagra, periodista, botánico, científico y una de las personalidades más relevantes de nuestra etapa colonial. Éstos, entre otros, formaron parte de la camarilla taconeana.

Varias pueden ser las causas de su pasión constructiva. La política paranoica es una posibilidad, pues al tratar de reafirmar su personalidad, petrificaba su poder en las obras que construía en la Vieja y Nueva Habana. Muchas veces los gobernantes autoritarios han tenido el mismo desafogue por el ornato ostentoso; he ahí a Pedro el Grande de Rusia, a Napoleón, y de menor orden, pero también como tirano, a Machado. El conflicto personal con el Intendente también pudo contribuir a tal iniciativa de construcción; de sobra se conoce que a lo largo de sus cuatro años de mandato no cesaron las desavenencias y que ambos patrocinaban obras. Tacón da otra posibilidad: «...mi único fin consiste en el mayor bien del distrito a mi mando, en mantener el decoro de la autoridad, en conservar esta colonia unida a la Metrópoli con lazos, si fuera posible indisolubles...»; él ordena y construye, todo según su hipótesis, para que se le vea con buenos ojos; se presenta como el gobernante que hace progre-

sar al país, sólo por sus condiciones personales; pretende ganarse a la corte y, aunque despótico, desea ser visto por los naturales y vecinos de la Isla como un hombre de ley preocupado por el bien de todos. Es indudable que Tacón gobernó en un período de prosperidad económica, y la prosperidad de la capital, que de forma autosuficiente él se atribuía por entero, tenía causas económicas muy concretas, fundamentalmente, la continua alza de precios de que gozó el azúcar: de 1830 a enero de 1835 su costo era de 8 reales la arroba; ya en abril del mismo año era de 11.25, y en agosto de 1836 asciende a 15 reales fuertes. (Moreno Fraguas, 1978.)

Tacón, para desarrollar su obra constructiva, tuvo que emplear otros medios que no fueran las Rentas Reales administradas por el conde de Villanueva; así, se valió de donativos, de la implantación de contribuciones, del capital privado de los contratistas, de la venta de bozales y emancipados. Por ejemplo, los esclavos capturados en fuga, cimarrones urbanos, no eran, en su mayoría, asesinados como antes de su mandato, sino que se reunían en el Depósito de Cimarrones; de allí pasaban a trabajar para el gobierno colonial en sus obras de construcción hasta que sus amos se presentaban a reclamarlos: pero como a éstos no se les enviaba ninguna comunicación, la mayoría de las veces tardaban bastante en enterarse. Los emancipados —negros provenientes de África en barcos capturados por buques ingleses, que se suponía eran libres— eran vendidos por Tacón en provecho de sus obras y de sí mismo. Por otra parte, los dueños debían pagar por el negro mientras usaban su trabajo y le enseñaban su oficio; al término del aprendizaje estos negros debían ser libres, pero este término nunca

llegaba, pues la ley era burlada con dinero e influencia. En otros casos, el mismo emancipado se vendía más de una vez, pero si se demoraba la venta de alguno, el capitán general lo empleaba en el trabajo de sus obras públicas, en las que también utilizaba a los desterrados carlistas y a los presos en general.

Villanueva no facilitó ni ayudó al desenvolvimiento de las obras de Tacón. Desde que comenzaron sus desavenencias, el dinero que manejaba servía para costear las suyas propias en competición con las del capitán general y para cumplir las demandas de la metrópoli, llena de deudas por las luchas de los carlistas.

Tacón tuvo muchos contratiempos. A la burguesía naciente, que estaba ocupada en su lucro, les molestaba abrir pozos para las aguas residuales; a los criollos les humillaba la pérdida del poder de que antes disfrutaban; a Villanueva le incomodaba que Tacón se lucrara con sus negocios y a éste, que el Intendente lo hiciera más que él. La pasión constructiva, sin embargo, se convirtió en negocio para muchos, entre ellos Pancho Marty, que sacó grandes utilidades de sus contratos.

Tacón, por su parte, pasó sus últimos días disfrutando las pesetas que le dejó el negocio de la trata y recordando, quizás, la larga lista de obras que dejó por estas tierras, para perpetuar su memoria, oponerse al Intendente o para «el mayor bien del distrito a su mando».

Recordemos, por último, las palabras de Madden: «Tacón dejó la colonia como una especie de civilización de piedra y mortero [...]» (1964: 104.)

## DE UNA CIUDAD VALOR DE USO A UNA CIUDAD VALOR DE CAMBIO

Entre las cosas más sobresalientes ocurridas durante el gobierno de don Miguel Tacón, podemos citar el desarrollo de una estructura de servicios en la Ciudad de La Habana. Aprovechando el avance tecnológico de las nuevas potencias industriales, en nuestra ciudad se experimentó un cambio también en los servicios, mediante la introducción de nuevas técnicas que influyeron y definieron, en algunos casos, el ulterior crecimiento urbano.

De esta forma, lo mismo los representantes de la oligarquía municipal, con el Intendente a la cabeza, que los del poder español, con Tacón al mando, se disputaban financiar y ejecutar obras, que además de necesarias, se perfilaban como una buena fuente de ganancias, y hacían coincidir así la ciudad valor de uso con la ciudad valor de cambio que ya se perfilaba.

En estos años se concentraron muchos esfuerzos en cuanto al saneamiento de La Habana; revalorizando estos trabajos, podemos decir que ésta fue la primera ocasión en que el gobierno colonial se preocupó por la polución ambiental a escala de la ciudad, y tanto en los trabajos de dragado de la bahía, en las obras de salubridad pública en la capital, como en el acueducto, me-

diaron intereses económicos y en ocasiones rivalidades personales.

Mucho antes de la toma de posesión de Tacón, el conde de Villanueva tenía perfecto conocimiento de los adelantos técnicos que se experimentaban en norteamérica, por medio de la abundante información y los contactos con técnicos norteamericanos que le proporcionaba don Francisco Tacón, hermano del capitán general y Ministro de España en los Estados Unidos; el sueldo del ministro, los gastos de la Legación, así como del consulado español en los Estados Unidos, eran pagados directamente desde La Habana por el conde de Villanueva, con cargo a los intereses fiscales de la ciudad.

Villanueva realizó tres obras fundamentales en los servicios: la limpieza de la bahía, el ferrocarril y el acueducto Fernando VII.

De ellos, los dos últimos son los ejemplos más sobresalientes de estructuras de servicio realizados durante este período y todos debieron su ejecución al conde de Villanueva. Estos trabajos habían sido planteados a la Junta de Fomento mucho antes de que don Miguel Tacón llegara a La Habana; el conde de Villanueva, que ya gozaba de respeto y poder económico, los apadrinó sin demoras.

### LIMPIEZA DE LA BAHÍA

La preocupación de limpiar los fondos de la bahía habanera ya había hecho al marqués de la Torre, en 1773, destinar 2 gánguiles a este servicio, y en 1815, el Real Consulado tomó el acuerdo de establecer un pontón para este objetivo. (Pezuela, 1836a:68.) En 1827 el conde de Villanueva comenzó las gestiones para la compra de pon-

tones de vapor; al efecto se contactó con Juan H. Eveleth (Archivo Nacional. Junta de Fomento 105/4525.), pero nada se resolvió, y sólo se dictaron reglamentaciones respecto a los desechos que arrojaban los barcos fondeados en el puerto. (Pezuela, 1863a:68.)

No fue hasta 1831 en que las gestiones de Villanueva culminaron en un contrato, y en 1832 se instaló una draga de vapor que podía limpiar hasta la profundidad de 30 pies con 4 gánguiles. Estos barcos, que sacaban la basura del puerto, no brindaron el resultado esperado y en 1833 se reemplazaron por otros (Pezuela, 1863a:68) que se enviaron a la Isla por piezas y aquí se ensamblaron. (Archivo Nacional. Junta de Fomento /4537.) Los nuevos gánguiles eran en forma de bateas; se adquirió, además, un vapor remolcador y se reparó la draga. Desde la compra de la draga hasta la reparación hecha en 1833 al sistema, los gastos fueron de 163,000 pesos fuertes, aproximadamente.

En 1834 fue necesario reparar las calderas del remolcador, que comenzó a presentar dificultades y se le realizaron a la draga nuevas reparaciones. (Pezuela, 1863a:68.)

Todas estas gestiones se realizaron en Estados Unidos y fueron apoyadas por el Ministro Plenipotenciario de España en ese país, don Francisco Tacón, hermano del capitán general.

Tacón escribía a Villanueva, el 3 de febrero de 1835:

Muy Señor mío: Cuando recibí el oficio de V.E. de 11 de octubre y la copia del acta de la Real Junta de Agricultura y Comercio de esa ciudad, que la acompañaba navegando para Francia el teniente Martínez en el pac-

quebot del Havre que salió de New York el 16 del mes citado; y deseando yo contribuir por todos los medios que estén a mi alcance a cuanto ceda en utilidad del Real Servicio y prosperidad de esa siempre fiel y preciosa Isla, me ocupé desde luego en enterarme de lo resuelto por la Junta del boque de vapor remolcador y demás embarcaciones que se piden para poner en movimiento el Pontón de Cristina y lograr el importante objeto a que está destinado. (Archivo Nacional. Junta de Fomento 105/4532.)

Y como todos los sistemas anteriores no habían dado el resultado esperado, Francisco Tacón escribía:

Fácilmente conocí que las instrucciones que trajo Martínez relativas al citado buque remolcador y cuatro bateas; los presupuestos que este oficial remitió; su dictámen informando acerca de las mencionadas embarcaciones y de la máquina de vapor; todo debía alternarse por la esencial circunstancia de que el buque remolcador, no era ya para hacer un servicio dentro del puerto, sino para sacar al mar tres o más lanchas con cargas de tres mil quintales cada una. Que estas lanchas tampoco podían ser bateas como antes se había pensado, pues debían tener quillas, forma y solidez necesaria para vencer y resistir la marejada, como también los demás obstáculos que se presentasen en su salida al mar para la descarga [...]. (Archivo Nacional. Junta de Fomento 105/4532.)

Como vemos, la dificultad mayor no radicaba en la draga de vapor —la de 1832 era la única que

se había instalado— sino en cómo deshacerse de lo dragado, pues los sistemas experimentados no habían brindado un buen resultado. Para realizar las averiguaciones con relación a este negocio, Francisco Tacón contó con la asesoría del comodoro barón comandante de la Marina de Filadelfia. Al final de su carta, Tacón escribía a Villanueva:

Las contrata las he celebrado a mi nombre para economizar el gasto de comisiones que hubiese exigido cualquiera que hubiese dado el suyo por la responsabilidad, y con el propio objeto he podido conseguir no se me esija fiador [...]. (Archivo Nacional. Junta de Fomento 105/4532.)

Villanueva, el 6 de marzo de 1835, escribía a la Junta de Fomento de la Agricultura y el Comercio:

Acompaño a V.E. el oficio y documentos que ha recibido del Sor. Ministro plenipotenciario de S.M. en los Estados Unidos de América con relación a la contrata que él ha celebrado para construir allí un buque de vapor remolcador y las demás embarcaciones que son necesarias al servicio del pontón Cristina. (Archivo Nacional. Junta de Fomento 105/4225.)

Martínez de Pinillos, de cuya lealtad al régimen colonial no podemos dudar, se sentía atraído por los beneficios de la nueva era industrial y los avances acaecidos en el vecino país del norte; el Intendente trató de incorporar estas estructuras de servicio a La Habana, convirtiendo de hecho su figura en la representación del capitalismo industrial cubano.

Pero en relación con la limpieza del puerto, el botar la basura dragada seguía siendo una gran dificultad. En 1836 la Real Junta de Fomento se encargó directamente de todas las gestiones que se hacían anteriormente a través de la Real Hacienda. La Junta decidió subastar el servicio de limpieza del puerto, y en 1838 el contratista Carlos Drake se adjudicó el negocio bajo el pago de 5 centavos por cada pie cúbico de broza que sacase de la bahía. (Pezuela, 1836a:68.)

### EL FERROCARRIL

En 1830, sólo cinco años después de estar funcionando el nuevo invento en el mundo, Juan Agustín Ferrey y el marqués de la Cañada Tirry plantearon a la Sociedad Económica la idea de proyectar un ferrocarril; la misma agradó tanto al conde de Villanueva que le dio todo su respaldo, y en 1833 solicitó una aprobación para que la Junta de Fomento concertase en Londres el primer empréstito de 1 500 000 pesos. ((Pérez de la Riva, 1963:152.) Pinillos sabía que con el ferrocarril se lograría un abaratamiento considerable en la conducción de los frutos del **hinterland**, así como de los productos que allí se producían.

No obstante el interés de Villanueva, la obra estuvo, por períodos, completamente paralizada. Durante los años del mandato de Tacón, éste, en abierta intromisión, objetó la realización de la empresa e incluso solicitó la dirección de la Junta de Fomento.

En carta al Ministro de lo Interior en España, el 1º de mayo de 1835, Tacón escribía:

El prestigio de la autoridad es el primero y más importante de todos los cuidados y a gran distancia del globo. supremo deben cre-

cer siempre las consideraciones hacia el primer Gefe de la Isla. Pero aunque nada de lo dicho existiera, ¿podría ser conforme el qe. el Capn. Gral. Gob. Superior de la Isla y único responsable de la seguridad pudiera desempeñarla ignorando qe. pueden abrirse canales de navegación y qe. se trata de construir caminos qe. al paso qe. facilitasen las comunicaciones y transportes con el interior y las costas, era indispensable convinar como el primero de los intereses y conveniencia pública, el qe. ellos no aventurasen la seguridad o franqueasen la entrada y salida de los enemigos qe. intentaran invadir, cuando pr. el contrario no sería nuevo en los sistemas de defensa la necesidad de destruir algos. de los ya formados y multiplicar obstáculos ¿podría dejar de ser contrario a estos principios el qe. sin un conocimiento. intervenc. se haya resuelto la construcción de un camino de hierro qe. todavía ignore su dirección y hasta donde haya de extenderse sin qe. llegase a mi otra noticia oficial qe. la de pedirse el pasaporte pa. qe. salgan a levantar los planos sobre el terreno los Ing. Anglo americanos qe. al efecto han sido contratados? Circunstancia sola qe. pugna en gran manera con lo prevenido en las Re. ordenanzas del Ejto. y Leyes de estos Dominios. qe. es preciso no olvidar si ha de conservarse lo qe. de ellos quedan bajo la dominación Española. (Pérez de la Riva, 1963: 150-151.)

Y para concretar perfectamente la cuestión Tacón manifestaba:

Tampoco me domina el estímulo de conveniencia propia o ambición de atribuciones. Mi único fin consiste en el mayor bien del distrito a mi mando, en mantener el decoro de la autoridad en conservar esta colonia unida a la Metrópoli con lazos (si fuera posible) indisolubles y en una palabra en el mejor Servo. de S.M. la R. Goba. en cuya Rl. consideración se servirá V.E. poner todo lo referido, no solo pa. convencer su Rl. ánimo de la necesidad en qe. me he visto de suspender pr. ahora la ejecución de dha. Rl. orn. sino también en la qe. exista de restituir a esta Ca. Gl. la presidencia de la Junta de Fomento [...]. (Pérez de la Riva, 1963a:151.)

Tacón utiliza la situación para pedir la presidencia de la Junta de Fomento y para ello escribe que desconoce los detalles de la obra, cuando realmente la Junta lo mantenía informado sobre el trazado de la línea del ferrocarril. Lo único que logró Tacón en sus intentos de obstaculizar la construcción fue que, a pesar de la opinión generalizada de que el ferrocarril debía pasar por la falda de la Loma de Aróstegui donde se encuentra el Castillo del Príncipe, y apoyándose en la idea de que esto dificultaría la defensa del castillo, hizo que sus contrarios estuviesen obligados a dirigir el ferrocarril por la Factoría.

Pero antes de ocurrir todo esto, ya Tacón había sufrido la primera derrota en sus discrepancias con Villanueva, pues a su petición de la presidencia de la Junta le habían contestado, por Real Orden del 25 de Junio de 1835, que «...sin hacer novedad por ahora, continué cada una de las autoridades de esa misma Isla en el ejercicio de las funciones, que les eran propias antes del esta-



blecimiento de los gobernadores civiles». (Pérez de la Riva, 1963:153.)

Domingo del Monte, quien vivió los hechos, los comentaría en carta escrita a José Luis Alfonso, el 21 de julio de 1836:

Lo único que ha ocurrido después de mi última, ha sido la oposición de S.E. Tacón-Bey a que el carril de hierro cruzase por sus jardines, advirtiéndote que cuando se hicieron los proyectos de las distintas líneas por donde se podría traer a la ciudad el camino de hierro, él convino con la Comisión y con el ingeniero en preferir la que pasaba por allí. Pero cata que el amor propio del Bey y de su Visir Pastor, se resintieron al palpar que iba a ponerse en contraste la obra utilísima, y rápida y económicamente, llevada a cabo del ferro-carril, con la ostentosa y costosísima del paseo militar, y se han valido de cuantos subterfugios han podido oponerse al plan aprobado [...]. En fin se ha elevado a España el expdte. y de allá vendrá que se apruebe lo que ha hecho S.E. Entre tanto se ha parado el camino será preciso gastar 60000 ps. más pa. emprender otra línea por el capricho del Capr. Gral.

(Revista Biblioteca Nacional, 1909. T. III: 43-44.)

Pero Del Monte, observador atento de los hechos porque su familia tenía vivos intereses en la construcción del ferrocarril, le explicaría a su cuñado, en una nueva carta el 7 de agosto de 1836, refiriéndose a Manuel Pastor, coronel de ingenieros y miembro de la camarilla de Tacón:

...; la causa es que Pastor y Ca. han calculado que prefiriendo la línea de la Factoría,

podían ellos ocupar como rematadores el muelle y los almacenes y henchirse de millones de pesos con los 18 ó 20 años que se le concederá de privilegio en la contrata. (Revista Biblioteca Nacional, 1909, T. II: 144.)

Esta obra, por tanto, constituyó un enfrentamiento de dos intereses: la aristocracia criolla encabezada por Villanueva, que apoyaba la construcción del ferrocarril mediante la inversión de capital inglés para aumentar sus riquezas, y el poder colonial representado por Tacón y su camarilla, que meditaba ante el empuje creciente de la sacarocracia. El ferrocarril se construiría en La Habana mucho antes que el primer ferrocarril en España (1848). Solamente existían, cuando se inauguró el de Cuba: en Inglaterra (1825), en Estados Unidos (1829), en Francia (1832) y en Alemania (1837). (Roig, 1963, T. I:229.)

El ferrocarril fue inaugurado el 19 de noviembre de 1837 con un primer tramo Habana-Bejucal (Revista Bimestre, núm. 40, 1937. En el Primer Centenario de los ferrocarriles cubanos 1837-1937.); con él las discrepancias de Tacón y Villanueva llegaron a tal extremo, que se acusaron públicamente.

El ferrocarril vino a resolver un problema grave para la sacarocracia, pues los terrenos donde se podía desarrollar la industria azucarera se alejaban cada vez más del puerto habanero. El *hinterland* se iba poblando, y por otra parte la ausencia de bosques en las cercanías del puerto —los cuales producían la energía necesaria en los ingenios y habían sido objeto de una tala indiscriminada— eran factores de alejamiento. El ferrocarril fue quien permitió a la industria azucare-

ra —que no resistía largos transportes en carreteras en función de la relación del costo de ese transporte y del de su producto— trasladar la materia prima a la capital, donde estaban sus almacenes y el puerto de embarque, y propició la expansión de la misma, hasta Matanzas.

La Habana debe su fortuna, primero a su puerto y su situación geográfica, y luego al ferrocarril; en el primero, se aprovechó un recurso natural, en el segundo, se transformó una circunstancia en recurso. A Tacón le llegó su hora junto con el ferrocarril, y esto fue parte del origen de su enfrentamiento con la oligarquía municipal. Para La Habana, que tenía un peso considerable en relación con el resto del país, el ferrocarril sería un factor importante en su desarrollo, y con el de ella, el de la Isla.

La estación del ferrocarril de Villanueva estaba formada por dos edificios principales separados por el área del ferrocarril y poseía las mismas características de las estaciones construidas a tal efecto en los Estados Unidos. La fachada era completamente simétrica: dos arquivoltas sostenidos por seis columnas dóricas, en cuyo centro abría sus hojas hacia el Campo de Marte una puerta ojivica. En este edificio se mezclaron elementos clásicos y góticos, patrón muy utilizado en Norteamérica. De esta forma, en la Estación de Villanueva se incorporó a nuestra arquitectura neoclásica la influencia norteamericana. La fotografía del grabado de la época que incluimos en este trabajo permite apreciar estas cuestiones.

Las causas de esa influencia están posiblemente señaladas en esta opinión de Madden, cónsul inglés en tiempos de Tacón:

Yo estaba presente en 1937 en la inauguración del primer ferrocarril de La Habana y

Güines. Tengo razón para saber que esta gran empresa se la debía, únicamente a la gran energía y acometividad norteamericanas. El empréstito para el ferrocarril había sido hecho en Inglaterra, pero los proyectistas, los corredores de acciones, los ingenieros y los superintendentes eran americanos. (Madden, 1964:106.)

#### EL ACUEDUCTO FERNANDO VII

Los conquistadores españoles, en 1519, trasladaron la primitiva población de San Cristóbal de La Habana, de la desembocadura del Río Mayabeque hacia el Río Casiguaguas, Chorrera o Almendares, por ser más salubre el lugar. Más tarde se trasladaron para el Puerto de Carenas, y a pesar de las desventajas de esta nueva ubicación —insuficiente abastecimiento de agua—, prefirieron trasladar el agua desde el Casiguaguas o Almendares por medio de lanchas y botes, en pipas y en caballería de botijas.

Este abastecimiento, deficiente, era absorbido casi todo por los barrios. La población de la ciudad empezó a perforar pozos criollos, pero estos, debido a la naturaleza cavernosa de la roca calcárea, eran algo salobres. También se acarreo agua del arroyo de Luyanó, que desaguaba en la bahía, y que más arriba del puente Alcoy tenía agua potable, pero en tiempo de seca resultaba muy escasa.

Posteriormente se construyó un depósito de agua para los barcos al otro lado de la boca del puerto, en el pescante del Morro, que se llamó del Jagüey, y un pozo para la población en las inmediaciones del Campo de Marte, que se llamó la Noria.

Este primitivo abastecimiento de agua resultaba escaso, tanto para la población, como para los barcos en el muelle, y en tiempo de seca, proporcionaba todo tipo de piraterías y contrabandos con el agua.

En 1592, el rey propuso construir una zanja para traer a la población de San Cristóbal las aguas del Río la Chorrera, alegando para ello las dificultades que confrontaban los vecinos de la villa para trasladar el agua valiéndose de los barcos que tocaban puerto y, además, por la cantidad de vidgas que había costado el sistema de cargar el agua en botes. De esta forma se construyó la primera obra civil destinada a brindar un servicio a la población y con esta obra, según Pezuela, «...se cobra la primera contribución en Cuba: Impuesto de la Sisa de la Zanja». (1836a:125.)

La Zanja fue el único acueducto que abasteció a La Habana durante doscientos cuarenta y tres años (Fernández y Simón, 1950:15), pero sus aguas, que corrían a cielo abierto se mezclaban con todo tipo de impurezas y ocasionaron plagas y epidemias.

En 1771 el marqués de la Torre, que había recorrido las capitales europeas, prohibió que se bañasen gentes y reses y se lavaran ropas en la zanja que conducía las aguas de consumo público, pero esto no siempre se cumplía.

El siglo XIX, con el antecedente de la Revolución Industrial y el nuevo concepto de **plumber** creado por los ingleses, despierta los intereses de saneamiento de la oligarquía criolla y el gobierno español en relación con el acueducto, y se redactan los primeros proyectos de conducir a la ciudad las aguas de la Zanja Real por tuberías de hierro fundido.

El primer proyecto se realizó en el año 1824, cuando era comisario de fuentes de la ciudad don Andrés Zayas. El proyecto tenía como objetivo la instalación de una cañería desde los terrenos de los Molinos del Rey hasta el Campo de Marte y, de esta forma, se conducirían las aguas de la zanja hasta el casco de intramuros, soterradamente, sin sufrir contaminaciones, y se proveería de agua a presión a determinados lugares de la población. Todo esto fue autorizado, pero no llegó a realizarse.

Debido a que aquel proyecto no fue realizado, el capitán general don Dionisio Vives y el superintendente de hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, propusieron a la reina la construcción de un acueducto que reemplazase a la Zanja Real. Por Real Decreto de 11 de enero de 1831, se fijaron las bases para la obra, que comenzó el 18 de junio de 1831 y terminó en 1835, con un costo de construcción e importaciones de materiales a Estados Unidos de 808,724 pesos y 4 reales. (Pezuela, 1863a: (124.)

Este acueducto, que se denominó de Fernando VII, consistía en la toma del agua del Río Almendares, cerca de la Represa del Husillo, lugar en que el líquido era más puro por no existir en los alrededores núcleos urbanos ni industrias.

El agua pasaba primero por telas metálicas que evitaban el paso de cuerpos flotantes. Después, y aprovechando la altura, las aguas represadas caían de más de 6 pies en el primer filtro, que con un espesor de arena de 1 pie y medio —entre arena gruesa y fina—, las limpiaba; de ahí pasaba a un segundo estanque, del mismo tipo, donde se volvía a filtrar. Finalmente, el agua entraba a la tubería de distribución: primero era de 18 pulgadas de diámetro, de hierro fundido hasta

el cerro, y después, de 14 pulgadas desde la Calzada del Monte hasta la Puerta de Tierra. En su parte recta de tubería, el acueducto tenía una longitud de 7 1/2 kilómetros. En la Puerta de Tierra se ramificaba y surtía de agua al recinto amurallado. (Pezuela, 1863a:125.)

En la estación de las lluvias el líquido llegaba a la ciudad turbio y malsano, porque la llamada casa de filtros, que no era más que el estanque de decantación y los dos de recepción, se inundaba con las aguas.

El servicio del acueducto Fernando VII se destinó para el consumo humano y la Zanja Real continuó usándose para los demás usos. La obra del acueducto tampoco brindó los servicios que se esperaba; proyectado para una capacidad de 4 000 metros cúbicos por día, por errores cometidos al determinar los diámetros de la tubería, así como por la presión de agua en cada punto, su capacidad real disminuyó a 3 850 metros cúbicos (Pezuela 1863a:125), dando un consumo per cápita de 18 litros por habitante, lo cual resultaba insuficiente. Además, en el proyecto no se previó la necesidad de dejar una reserva de agua contra incendios, que en esta época eran abundantes; las aguas del acueducto se usaron frecuentemente con estos fines, lo cual fue una de sus ventajas, a pesar de que esto afectaba el consumo de la población.

No obstante las deficiencias que presentó la instalación del acueducto, su construcción constituyó un indiscutible paso de avance en el progreso de la ciudad. Al distribuir sus aguas a través de tuberías a presión por las diferentes calles de La Habana, abasteció a hospitales, cuarteles y otros edificios públicos, además de prestar ser-

vicio individual a muchas viviendas; los propietarios comenzaron a realizar instalaciones de agua, y ya en 1838 se habían recuperado, por el pago de estas instalaciones, 22,019 pesos.

La obra del acueducto se realizó bajo la dirección del coronel de ingenieros Manuel Pastor.

El capitán general don Miguel Tacón no puso obstáculos a la construcción del acueducto de Fernando VII; él lo inauguraría durante su mandato.

### PROBLEMAS DE LA CENTRALIDAD URBANA

Extramuros ya se había desarrollado desde el Paseo Extramural hasta Belascoaín —que a partir de 1911 se le denominó Padre Varela—, cobrando fuerzas con las ordenanzas de 1817. Con la llegada de don Miguel Tacón a la Ciudad de La Habana, se experimenta una nueva semiología urbana, que se manifiesta en los símbolos de poder y en las estructuras de tiempo libre.

Con este cambio de escala se origina también un nuevo centro en los égidios de la ciudad, en los que no se había construido debido a las ordenanzas militares, y desde los cuales partirán los nuevos ejes directrices.

Este nuevo centro extramural residirá en los terrenos del Jardín Botánico y el Campo de Marte, y dio inicio a una gran batalla entre dos urbanistas sin carteras: el intendente general de hacienda, conde de Villanueva y el capitán general don Miguel Tacón. Esta guerra, como un juego de ajedrez, empezó por la ocupación del centro para un posterior despliegue de fuerzas. Este trabajo, en el que tratamos de dar una idea del desarrollo urbano de nuestra ciudad durante el período de gobierno del capitán general don Mi-

quel Tacón, está íntimamente relacionado con lo anecdótico, ya que si bien existían condiciones económicas, sociales y políticas favorables para el progreso de nuestra ciudad, las rivalidades entre Tacón y Villanueva aceleraron, en gran medida, este desarrollo. Nuestra interpretación marxista de este momento histórico nos lleva a tomar partido con una apreciación que Marx hizo, según la cual, si la historia fuese sólo economía política sería más fácil que una ecuación de segundo grado.

#### INICIO DEL NUEVO CENTRO DE LOS ÉGIDOS

Tacón abrió el fuego al delimitar los terrenos del Campo de Marte; le colocó una reja y lo remodeló interiormente. Al polígono militar le abrió majestuosas puertas en cada punto cardinal, coronadas por escudos de armas, y las denominó con los nombres de relevantes figuras; a la entrada principal le dio su nombre, compartimiento lógico de todo buen megalómano.

Puerta del Norte: llamada de Cortés

Puerta del Sur: llamada de Pizarro.

Puerta del Este: llamada de Tacón.

Puerta del Oeste: llamada de Colón.

Con el nombre respetable  
de Hernán Cortés, y Colón,  
ha confundido Tacón  
el suyo, tan detestable.

Mas imprudencia no es dable,  
en su orgullo, y sus detalles  
estraño es, de que en los valles  
no lo mandara poner  
como se ha llegado é hacer  
en Puertas, Plazas y Calles.

(Desahogo poético de un habanero..., 1838:13.)

Por otro lado, Villanueva encargó a Italia la famosa Fuente de la India, modelada por el escultor Guiseppe Gaggini en magnífico mármol de Carrara. En cuanto llegó al Puerto de La Habana, ordenó ponerla frente por frente a la Puerta de Tacón, en enero de 1837. Al Intendente General de Hacienda no le bastó esto y después de adjudicarse el triunfo en las discrepancias sostenidas con Tacón sobre el ferrocarril, en noviembre de 1837 los depósitos del camino de hierro ocupaban ya casi la totalidad de los terrenos del Jardín Botánico, acontecimiento que se celebró con una aparatosa fiesta inaugural. Toda la aristocracia se dio cita en la Estación de Villanueva para ver ese nuevo invento, esa máquina ruidosa que les haría partícipe de la nueva era industrial duplicando sus ganancias, y entre esa acalorada gritería, al son de trompetas y cohetes, se verían, entre las exigües brazas de humo del ferrocarril, las Puertas de Tacón bajo un eclipse de Sol.

A Tacón sólo le quedaba, frente al Paseo Extramural, la esquina de San Rafael, también del Jardín Botánico. Sin pérdida de tiempo solicitó los servicios de su camarilla y se puso de acuerdo con Francisco Marty para la pronta construcción de un teatro, jamás visto en la historia de esta ciudad. El teatro Tacón se construyó en 1838.

El poder colonial quedó evidenciado una vez más con este gran teatro, donde los adinerados criollos y españoles asistieron a ver las grandes revelaciones culturales europeas. El teatro Tacón opacó totalmente al teatro Diorama, situado al fondo, y dio inicio a la popularidad de una de las esquinas más famosas de La Habana nueva: la esquina del Louvre.

Pero a Tacón no le bastaba semejante obra y mandó abrir otra puerta de Monserrat cerca de

la que ya existía a la salida de la calle O'Reilly, donde los conjurados de la conspiración Hermanos de la Cadena Triangular y Soles de la Libertad, según un anónimo que recibió el 23 de julio de 1837, querían volar su coche cuando pasara. De esta forma, Tacón creó la digna salida de intramuros, para su sobrio coche negro, que venía del Palacio de los Capitanes Generales para dirigirse al teatro Tacón.

La competencia entre Villanueva y Tacón hizo que en esta época se construyera mucho y rápido en La Habana. Cuando el vizconde de Bayamo fue retirado de la Isla, un aristócrata habanero, Aldama, construyó un palacio al fondo del Campo de Marte, en 1844, que entre las más valiosas novedades de la época, poseía un baño.

#### LUCHA POR LA PREPONDERANCIA URBANA

Estos dos obstinados, que empezaron con buenas migas y al final fueron enemigos a muerte, tenían un denominador común: promover nuevas estructuras en la ciudad para revalorizar el orden colonial. Y todo esto sin olvidar que el criollo conde de Villanueva, con la Gran Orden de Carlos III, la Gran Orden de Isabel la Católica y sus cargos de Tesorero General del Ejército y Hacienda en Cuba, Superintendente de la Real Hacienda de la Isla de Cuba y Puerto Rico y Presidente de la Junta de Fomento, entre otros, no representaba otro **status** que el colonial. Cada uno a su forma, aunque uno fuese español y el otro cubano, perseguían satisfacer las necesidades de los habitantes adinerados, dando por resultado una nueva escala urbana. Pero había una contradicción: el orden de Villanueva sólo podía ser el de los españoles de Ultramar, criollos que,

en fin, también eran los dueños de los medios de producción y reclamaban acceso al poder; el orden de Tacón era el de los españoles de la Península y su nueva estructura urbana era, en concepto, reaccionaria, puesto que sus ejes recreativos eran, asimismo, ejes represivos; a la recreación que el Paseo Tacón ofrecía a los criollos se iba por el mismo camino que al Castillo del Príncipe y al teatro Tacón por el mismo que a la Cárcel Nueva, y en ambos casos, era indispensable pasar por el Campo de Marte o Militar y ver el ejército allí estacionado.

Sin dudas Tacón hizo un esfuerzo ilimitado por mantener su preponderancia en el orden constructivo ante Villanueva, pues su estructura símbolo trata de rescatar de manos de la aristocracia criolla, que exigía poder y riquezas crecientes, las formas urbanas. Durante su gobierno y pese a las contradicciones con Villanueva y la oligarquía criolla, Tacón fomentó un urbanismo que trazó los ejes fundamentales de la expansión futura-inmediata, para formar el embrión de un vasto plan regulador de la ciudad, al que tal vez, si Tacón hubiera gobernado más tiempo, habría llevado aún más lejos.

#### DE L'ENFANT A FORESTIER

Una de las influencias de la naciente potencia de los Estados Unidos de América, de la cual Tacón no se apartó, estuvo implícita en su plan de desarrollo urbano de La Habana. Tacón, esclavista y representante del poder colonial, copió conceptualmente el plan director del distrito de Washington realizado por el urbanista francés barón Pierre L'Enfant; he ahí una de las causas que lo llevarían a su fracaso perspectivo.

L'Enfant, después de haber estudiado la topografía del distrito de Washington y sus principales accidentes geográficos, diseñó un proyecto urbano en el cual los edificios principales estaban colocados en los lugares más predominantes; al analizar sus visuales, subordinaba a un sistema jerárquico de vías los ejes determinados por la situación de estos edificios. De esa manera, ubicó el Capitolio en la colina Jenkins, situada casi en el centro geográfico de la zona a la que calificó como «a pedestal for a monument». (American guide series, 1937:91.) En el otro extremo de la ciudad, formando un ángulo de 90 grados, ubicó la Casa de Gobierno, «the White House». A partir del Capitolio trazó una avenida de 400 pies de ancho y cerca de 1 milla de largo, adornada con jardines, y la interceptó al final de su recorrido con otra avenida que provenía de la Casa de Gobierno. (American guide series, 1937:91.)

Veamos la carta enviada a Washington por L'Enfant el 22 de junio de 1791:

Habiendo determinado primeramente algunos puntos principales, con respecto a los cuales yo deseaba subordinar el resto; seguidamente hice una distribución regular con calles que formen ángulos rectos de norte a sur y de este a oeste. (American guides series, 1937:92.)

Las directrices del plan de L'Enfant, creadas para el aprovechamiento de la topografía del lugar y con una gran carga simbólica, fueron copiadas conceptualmente por Tacón y llevadas a la ciudad habanera sin establecer un verdadero plan regulador a escala de la región.

Tacón no era L'Enfant, sino un gobernante que adaptó los ejes del proyectista francés para el

distrito de Washington, a nuestra ciudad. Así, al tomar por asalto la escala urbana, Tacón se perpetuaba no sólo en objetos aislados de la arquitectura habanera, sino también como remodelador de su urbanismo. Su miopía urbana lo llevó a hacer verdaderas proezas para conseguir su objetivo, como por ejemplo, el paso superior construido en la calle San Luis Gonzaga.

Al acometer el crecimiento urbano en extramuros, Tacón observó que existían ya las siguientes estructuras: el Paseo Extramural, el Castillo del Príncipe sobre la Loma de Aróstegui en las afueras de la ciudad, una calle no en muy buen estado: San Luis Gonzaga, y en la zona en que convergían el Paseo de Extramuros y San Luis Gonzaga: los terrenos del Campo de Marte.

Tacón determinó como una de las directrices de la expansión urbana el Paseo Extramural; lo remodeló y amplió, y lo culminó al construir la Cárcel Nueva o Cárcel de Tacón, sin dudas ubicada en un lugar predominante, a tal extremo, que según sus contemporáneos no parecía una cárcel. En las fotos de grabados originales de la época que incluimos en este trabajo, se puede apreciar cómo su fachada negaba su función.

El otro extremo del Paseo Extramuros llegaba a los terrenos del Campo de Marte. Tacón construyó allí el Campo de Marte o Campo Militar, con toda la simbología de sus trofeos militares y de su función: efectuar los ejercicios de la tropa. L'Enfant, por su parte, llamó a los espacios abiertos en las intercepciones de dos o más vías «Plazas de estado»; éstas abarcaban todo el distrito de Washington y tenían también carácter simbólico. (American guide series, 1937:92.)

Establecer el eje que formaría un ángulo de 90 grados con el que estaba ya determinado fue

algo más que difícil. San Luis Gonzaga tenía la importancia de la ubicación de la vía, pero sin embargo, su estado era lamentable; mal empedrada y de ancho irregular en algunas zonas. Tacón decidió establecer el eje San Luis Gonzaga, —Paseo Tacón, que culminaba con el existente Castillo del Príncipe; de esta forma, resultó una línea recta del Príncipe al Campo de Marte. Para esto construyó el Nuevo Paseo Militar o Paseo Tacón, y para lograr una calle recta y sin desniveles en la Calzada de San Luis Gonzaga, construyó un paso elevado. Aledaño a esta directriz, en los terrenos de los Molinos del Rey, Tacón estableció la residencia de reposo de los capitanes generales y el Jardín de Tacón o Jardín Botánico —hoy conocido por Quinta de los Molinos. Así, este eje integraba dos puntos ya fijados: residencia y fortaleza.

También había sido de interés para Tacón la intercepción de la Calzada de Galeano —su ancho, ubicación y el tener arboleda contribuían a su carácter de vía importante— con la de San Luis Gonzaga, y en los terrenos de la Plaza del Vapor mandó a construir un mercado que tenía una de sus fachadas por San Luis Gonzaga, o sea, en la directriz San Luis-Paseo Tacón.

A la mitad del otro eje, el Paseo Extramural, Tacón construyó el teatro Tacón, sellando de esta forma —con el teatro y la cárcel mayores de América Latina— la importancia de la vía. Ambas construcciones fueron símbolos en contradicción de un gobernante que pretendió hacer coincidir la tiranía y la diversión.

Pero el afán constructivo del capitán general no había comenzado por extramuros. Ya antes de ampliar el Paseo Extramural y construir el teatro Tacón, había puesto énfasis en el Palacio de

los Capitanes Generales, el cual perdía paulatinamente su símbolo de poder al ampliarse la ciudad hacia extramuros. Para fortalecer la relación entre el Palacio y extramuros, Tacón pavimentó las calles Obispo y O'Reilly hasta llegar a la Puerta de Monserrate; ésta, a su vez, la construyó doble para facilitar la descongestión del tráfico y, además, estableció una circulación diferenciada: O'Reilly como salida de intramuros y Obispo como entrada a intramuros.

La cantidad de carruajes en una estructura urbana no condicionada para ello, comenzaba a hacerlos inoperantes en intramuros y hasta en las alamedas, mucho antes del gobierno de Tacón. El Paseo Extramural, que tenía, aproximadamente, 1 1/2 kilómetro de largo, quedaba congestionado por completo con la asistencia de sólo el 10 % de los carruajes que existían en la ciudad —2 651, según el censo de 1827. Si una volanta tiene, aproximadamente, 9 metros de largo incluyendo la bestia, más la separación entre carruajes, nos da un promedio de 12 a 14 metros utilizados. Los viajeros que llegaban a La Habana, señalaban de continuo la gran cantidad de coches que transitaban por la capital en esta época. En 1846, según el censo, existían 2 649 carruajes, pero la estructura urbana permitía un tráfico algo más racional en extramuros.

Ya cuando se ejecutaban las obras llevadas a cabo por Tacón, contrastaban con las estructuras creadas para la clase dominante las zonas urbanas conformadas por viviendas de surgimiento espontáneo y las pequeñas estancias agrícolas en los alrededores de las vías de comunicación entre La Habana y el **hinterland**. La Habana, así, se desarrolla de lo planificado a lo espontáneo y



viceversa. Mientras la aristocracia buscaba espacios abiertos ocurría otro proceso: la clase pobre se hacinaba a su alrededor.

Tacón quería condicionar la ciudad a una estructura rígida, representativa del sistema colonial y de su poder personal, pero, por otra parte, quería que esta estructura fuera funcional. En este momento se reafirma un proceso que se había iniciado con el siglo: el proceso de concentración y dispersión que caracterizaría luego el desarrollo de la ciudad.

Si el urbanismo taconiano no tuvo porvenir, fue porque tendía a una polarización autocrática. Los habaneros prefirieron la dispersión como una manera de oponerse a su simbolismo. De esta forma la contradicción consistió en querer trasponer el cuadro washingtoniano, racional e independiente, en el irracional y autoritario cuadro cubano. Pozos Dulces es en el Vedado el antitácón, y creemos que sin proponérselo decide el fracaso de un urbanismo que nació condenado por las contradicciones que dividían a la población de la ciudad. Tacón y Pozos Dulces son los dos polos entre los cuales debe escoger la burguesía periférica años después, y con vacilaciones apenas, se decidiría por el Vedado, y la gran Avenida de Carlos III cedió su importancia y fue dejada a los chinos cultivadores de legumbres y a los vendedores de tabaco.

Carlos III, como ya se conocía el Paseo Tacón, fracasó porque representaba para los criollos, con razón, el asimilismo autoritario, pero su destrucción material era imposible. No se podían objetar las ventajas de la vía Reina-Carlos III, antes conocida por San Luis Gonzaga-Paseo Tacón, pero la ciudad se desarrolló en otra dirección, con más libertad.



1. Retrato de Miguel Tacón y Rosique, capitán general de la Isla de Cuba de 1834 a 1838, visconde de Bayamo, marqués de la Unión de Cuba, Caballero Insigne, Orden Toison de Oro.



48. Sellos de tabaco: en el primero se aprecia la indumentaria característica del Cuerpo de Serenos de La Habana; en el segundo se observa una vista del teatro Tacón.

Hemos llamado a esta parte del trabajo **De L'Enfant a Forestier**, porque luego del gobierno de Tacón y el plan urbano que éste desarrolló —semejante conceptualmente al de L'Enfant—, habrá que esperar hasta el período de mandato del dictador Gerardo Machado y Morales y su secretario de obras públicas, Carlos Miguel de Céspedes —quien invitó, en 1925, al urbanista francés Forestier— para encontrarnos un plan urbano comparable al de la época de Tacón, estructurado y con su carga simbólica. He ahí a otro tirano disfrazado de arquitecto.

Forestier y su equipo proyectaron un plan director de La Habana, con una estructura de vías que vinculaban entre sí las construcciones monumentales, símbolos del poder político y económico a una escala regional. (Centro Técnico Superior de la Construcción, 1971:59.) El incipiente plan urbano fomentado por Tacón, con su intención de apropiarse de la escala urbana, cobra actualidad en las ideas de Forestier. La integración de puntos como la Plaza Cívica —hoy Plaza de la Revolución—, la Terminal de Ómnibus, el Castillo del Príncipe, la Universidad y el Monumento del Maine, triste símbolo de la república mediatizada, era uno de los objetivos de la estructura planteada.

La propuesta de Forestier, al igual que el plan de Tacón, se había realizado en base a los intereses del Estado, sin la participación de los habitantes en dicha decisión. El plan de Forestier, aunque materializó algunos de sus elementos urbanos de importancia en el ulterior desarrollo de nuestra ciudad, no logró llevarse a cabo según el carácter detallado de la propuesta; sólo se hicieron realidad ideas aisladas, que generalmente no implicaban cuantiosas inversiones del Estado ni

expropiaciones de terrenos a propietarios particulares opuestos a la realización del plan «...por su incidencia negativa sobre la pequeña propiedad privada y su escasa identificación con el contenido simbólico y funcional de los trazados monumentales». (Centro Técnico Superior de la Construcción, 1971:58.)

## LA HABANA Y SU NUEVA JURISDICCIÓN

### LA REGIÓN

La Habana fue, desde principios de este siglo, la principal fuente económica de toda la colonia. Ella, que se había desarrollado como puerto de escala desde el siglo XVI, ya a comienzos del XVIII había promovido con el servicio del puerto una acumulación tal de capital, que cuando cesó esta función alrededor de 1780, aproximadamente, había suficiente capital urbano para promover el cultivo cafetalero apoyado en la emigración haitiana (1794-1804). La expansión de la industria azucarera, que era la principal fuente de riqueza en La Habana, se vio muy limitada; ya no había espacio para grandes cultivos en el **hinterland**, que se iba alejando, pero sin embargo, se podía desarrollar el café que soportaba fletes costosos. Los ingenios necesitaban de los bosques donde encontraban el combustible del que obtenían su energía, y cada vez necesitaban de un área mayor para la siembra de la caña; estas dos cuestiones promueven la tala y los alejan del puerto.

La ganadería, que también necesitaba grandes áreas, se había expandido a finales del siglo XVIII en extramuros y extendido al **hinterland**: Bejucal, Santiago de las Vegas, etcétera. El café fue des-

plazado a zonas aún más lejanas como Melena y San Antonio de las Vegas. Ya en 1815 el **hinterland** estaba poblado de cafetales, desde Bejucal hasta Jaruco.

La jurisdicción de la capital deja entonces, esto es, desde 1817, de ser un centro de agricultura comercial pues sólo tiene un ingenio y carece totalmente de hacienda de ganado, de cafetales y de vegas, conservando sólo cierto desarrollo hortícola o de estancias diversificadas y un buen número de potreros de ceba. (Le Riverend, 1960:238.)

En 1822, con la autorización para la venta de realengos, se facilitó el aprovechamiento de esas tierras intermedias en la agricultura. El incremento que había tenido el cultivo del tabaco deviene en el desenvolvimiento de su industria, que de 1819 a 1836 alcanza un verdadero desarrollo fabril.

Poco a poco, el café ganó terreno frente al azúcar por su mayor rentabilidad, pero Estados Unidos, que era el principal comprador de café cubano, encontró en Brasil un mercado con mayores ventajas, esto sumado a su interés de que Cuba se dedicara a la producción azucarera. En 1830, con la crisis de las exportaciones cafetaleras a Estados Unidos, muchas plantaciones de café dejaron de existir. Estos terrenos, en un primer momento, fueron aprovechados en la ganadería, pero después, con la introducción del ferrocarril y con éste la reducción en los fletes, el cultivo del azúcar penetró en el interior de la provincia, alejándose del puerto.

Como vemos, las primeras décadas del siglo XIX constituyeron un período característico en la historia de La Habana. Los cambios económicos, so-

ciales y políticos, más la explosión demográfica, provocaron transformaciones, tanto jurídicas como urbanísticas.

Si entre 1817-1827 el crecimiento de la población fue de 1 100 habitantes/año, entre 1827-1838 fue de 3 500 habitantes/año. (En Bohemia, «Desarrollo de la población habanera», 12 de noviembre de 1965.) Pero si la ciudad crece, mucho más lo hacen las áreas rurales de La Habana. Este crecimiento tuvo una causa fundamental: la entrada de negros a la Isla, que eran ubicados, en su mayoría, en el **hinterland**, pues la esclavitud rural absorbía el mayor número de brazos.

Si la población de la capital y sus arrabales representaba, en 1781, el 16 % de la población total de la Isla, en 1827 equivalía al 14 %, y en 1841, con los extramuros y Regla, al 17 %. (Pérez de la Riva, 1975:308.) La razón de que el crecimiento urbano relativo se mantuviese prácticamente estable, la encontramos en la expansión de núcleos periféricos en el **hinterland** habanero, que en tiempos de Tacón se extendía desde Guanajay hasta Colón, Bejucal, Jaruco, San Antonio de los Baños y Santiago de las Vegas asimilan este crecimiento.

El siglo XIX comenzó como una etapa de ordenamiento: el establecimiento de los partidos a finales del siglo XVIII, con su delimitación territorial y sus atribuciones jurídicas, fueron reglamentaciones necesarias para poder llevar a todas las zonas el orden colonial. Debido a la situación socio-económica de la región, estos cambios se hicieron intensos y variables. Le Riverend nos dice en **Biografía de una provincia**:

Los ajustes de los partidos fueron constantes [...] desde 1820 hasta 1860 la región ha-

banera está sufriendo fuertes modificaciones agrarias y desplazamiento de población. Hacia 1838 los arreglos parecen tornarse más intensos e importantes. (Le Riverend, 1960-263.)

Estos cambios notables coincidieron con la última etapa del mandato del capitán general Miguel Tacón.

### LA CAPITAL

A comienzos del siglo XIX el Estado, muy ocupado por mantener la siempre fiel Isla de Cuba, fue incapaz de desarrollar un plan regulador para el crecimiento de la ciudad, que creció de forma anárquica, con el uso incorrecto de la cuadrícula hipodámica y la violación, en ocasiones, de las Leyes de Indias.

Esta es la situación que encuentra Tacón al bajarse del navío San Francisco de Paula, alias **Soberano**, el 31 de mayo de 1834, situación que le facilitaría su forma y estructura de gobierno. En su correspondencia privada dirigida al Ministro de lo Interior de España, el 31 de octubre de 1834, leemos:

Mas, como las miras del gobierno no deben circunscribirse únicamente a proteger propiedad y seguridad personal de los gobernados, he creído a los otros objeto de utilidad, salubridad, comodidad y ornato qe. nunca deben esceptuarse de la influencia benéfica de la autoridad. (Pérez de la Riva, 1963: 112.)

La influencia de Tacón, en este sentido, fue de intramuros a extramuros; al parecer la sentencia popular de «si vives como Vives vivirás» (Calca-

ño, 1878:693) no le fue aplicada y trató de que se acordaran de él, pero en otro sentido.

Las capitales europeas habían comenzado, a fines del siglo XVIII, a cambiar su perfil urbano sobre la base del naciente capitalismo —Revolución Industrial—, que provocó la concentración en las urbes de las nuevas clases proletarias en busca de trabajo. En La Habana, aunque ocurre un fenómeno similar en el siglo XIX, no se produce por los mismos motivos: el auge económico y la trata clandestina, la ampliación de su **hinterland** debido al avance de las comunicaciones y a la revolución agrícola, fueron las causas principales. Hubo, a su vez, varios factores que incidieron en el perfil urbano de La Habana de la época:

- Su característica de ciudad portuaria se convierte, al cabo de los siglos, en elemento determinante para su organización política.

- El incremento de las actividades portuarias comerciales por el intercambio con Estados Unidos e Inglaterra, que transforma la función de puerto-escala en puerto-embarque.

- El superpoblamiento de intramuros, posible de resolver sólo con el crecimiento extramural.

- La emigración.

- La localización en La Habana y su **hinterland** de las actividades productivas y la concentración de riquezas en manos de la oligarquía criolla residente en la capital.

- El establecimiento del ferrocarril.

- La concentración del poder político y militar español en la capital, apoyado por el sector comercial peninsular, que se manifiesta en la

creación de elementos urbanos representativos de ese poder.

A partir de la existencia de La Habana de Tacón, cuando la ciudad sale verdaderamente a extramuros y comienza a desplazar su centro, el desarrollo de la capital fue muy rápido, al igual que el de sus núcleos urbanos periféricos, que formaron un todo con ella. En el resumen del censo de 1841, leemos:

Este censo de población se ha circunscrito a la plaza y seis barrios extramuros hasta el puente de Chaves; mas como los censos anteriores, y principalmente en el de 1827 se incluyeron los partidos del Horcón, Cerro, Regla, y Casa Blanca, se pone a continuación el total de los siguientes partidos anexos a La Habana y que realmente forman un conjunto de población con ella; aunque se encuentren especificados en su respectivo lugar. (Censo 1841:26.)

Según este censo, la población de los partidos ya mencionados, más la de Jesús del Monte y Luyanó, era de 25 010 habitantes; si incluimos la población de los barrios extramuros y la eventual, el total de habitantes en la ciudad era de 184 508.

Según el censo de 1846, existía también un desarrollo urbano en los alrededores de la bahía:

El puerto tiene un canal de 1 500 varas de longitud y de 350 de ancho, conduce a la bahía o fondeadero que forma una concha, encontrándose sobre la margen oriental del caserío de Casa-Blanca fundado en 1780, y el pueblo de Regla que data de 1687; es de los más capaces, seguros, concurridos y de-

fendidos del globo, y en él hay establecido un pontón de vapor para su limpieza teniendo un gran fanal o linterna giratoria construída en 1844, cuya luz se descubre desde 5 leguas. (Censo 1846:44.)

Este puerto, antiguamente llamado Carenas porque en él carenaron las naves del capitán Sebastián de Ocampo cuando lo descubrió, fue en múltiples ocasiones escenario de batallas, tomas y entregas. Espectador del continuo levantamiento de fortificaciones para su defensa fue, a finales del siglo XVIII, sitio de fomento para una serie de actividades portuarias, que fueron la génesis del gran cambio físico del puerto durante el siglo XIX.

Debemos aclarar, que si bien se incrementó la actividad portuaria, la escala de la flota en la Isla había cesado desde finales del siglo XVIII, lo que sumado al desmonte de los bosques que produjo la falta de madera, antes muy abundante, determinó la casi total reducción de la construcción de barcos en el Arsenal.

Período	Barcos construidos
1724 - 1796	109 (Valdés, 1813: T I, 319.)
1796- 1852	3 (Pezuela, 1863a, T. III, 148.)

En el siglo XVIII el Arsenal había tenido una producción de barcos tan elevada —producto, en gran medida, de las guerras en que España se vio envuelta—, que determinó el nombre de un barrio, el del Arsenal, y la puerta del mismo título en la muralla. Sin embargo, en la primera mitad del siglo XIX sólo se construyeron tres barcos; ya los bosques se habían agotado y no era posible mantener la producción del siglo XVIII.

Con el advenimiento de nuevas técnicas se abren también otras perspectivas. Aparecen nuevos piratas, pero no con bodegas llenas de pólvora, sino cargadas de productos novedosos a precios bajos y con variados descubrimientos. Estos piratas eran los dignos representantes del sistema capitalista, que amparados en la libertad de comercio buscaban nuevos mercados para los productos de la Revolución Industrial. Todo esto, en su mayoría, se importaba por el puerto habanero, y éste asume, de hecho, una nueva función: la de recibir todas estas mercancías que luego traspasaba al resto de la Isla; las exportaciones de los productos agrícolas también se hacían, en gran parte, a través del puerto; es por eso que éste adquirirá un nuevo valor: el comercial.

El segundo puerto más importante de la Isla en 1836, según Ramón de la Sagra, era el Puerto de Matanzas. Una comparación con el Puerto de La Habana arroja lo siguiente:

	Importación	Exportación	TOTAL ps.
Habana	13 374 343	9 609 858	22 984 201
Matanzas	1 151 851	1 997 852	3 149 703

(Sagra, 1836:32.)

Como puede observarse, la importancia del puerto habanero era incuestionable.

#### REGLA

En 1687, al oeste de la bahía y en los terrenos del ingenio Guaicanamá, se fundó una ermita de guano. El ingenio, inaugurado en 1598, fue el primero que se construyó a escala mayor y sus aparatos estaban movidos por bueyes y no por hombres, (Torre, de la, 1857: 140.) En sus alrededores

se nuclearon los primitivos habitantes atraídos por las labores que allí se realizaban. En el año 1733 ya aparecían, en las orillas de esa parte del litoral, algunas barracas de pescadores dedicados a la reparación de redes y embarcaciones. Más tarde, debido a la posición respecto a la bahía y al aumento progresivo de las nuevas funciones de importación y exportación de mercancías en los muelles del lado opuesto, se originó un fuerte movimiento pendular entre estos dos puntos y Regla se convirtió, al igual que los extramuros, en una ciudad dormitorio: a pesar de tener una manufactura especializada en la producción de envases de azúcar, una gran mayoría de sus habitantes trabajaba en los muelles de las márgenes opuestas. Según el censo de 1846 el pueblo de Regla, que era cabeza del partido del mismo nombre, contaba con un vecindario de 6 662 habitantes: 5 071 eran blancos, 644 libres de color y 947 esclavos. (Censo, 1846:59.)

Además, Regla tenía las siguientes características: Viviendas: 413 mampostería; 524 madera; 123 guano; 1 060 total. Construcciones fabriles: 20 talleres de envases de mieles y azúcar; 1 carenero; 1 astillero; 8 muelles; 1 fundición de vapor; 1 fábrica de losa. Servicios: 1 hospital o casa sanitaria; 1 hospital de convalecientes extranjeros; 2 alambiques de gas y aguardiente; 1 matajero; 3 boticas; 12 zapaterías; 3 tiendas de ropa; otros servicios de menor importancia. (Censo, 1846:49-5P.)

Podemos observar que el número de viviendas per cápita era alto: 1 por cada 6,2 habitantes.

Si comparamos el 13,2 de población libre o esclava de color con el 50 % existente en La Habana, rápidamente nos percatamos que Regla no se caracterizaba por el trabajo esclavo, sino por

el asalariado; en ese momento era uno de los núcleos más blancos de la población de la Isla.

### CASA BLANCA

En el lado este de la bahía se funda, en 1780, el caserío de Casa Blanca. Este pueblo, a diferencia de Regla, tiene un origen directo en las actividades portuarias; por ello su fundación se remite a 1780, cuando la Real Hacienda inaugura un astillero y un almacén, atendidos por varios presidiarios y empleados. Posteriormente, ya en 1846, la población había evolucionado debido a las incesantes necesidades de mano de obra; así, se llegó a poblar toda la falta de la loma con 51 casas de mampostería, 69 de tabla y guano y algunos establecimientos de servicios. (Censo, 1846:46.) La playa se llenó de almacenes de madera y efectos para arenar y carenar los buques y con talleres de todas clases relativos a estos servicios. Su población, según el censo de 1846, era de 894 habitantes —sólo un 11,9 % de la de Regla—, de los cuales 447 eran blancos, 98 de color libre y 319 esclavos, para un 44 % de población de color. (Censo, 1846:46.)

Si analizamos la evolución de estos barrios rurales, podemos darnos cuenta que Casa Blanca, que tenía un siglo de atraso en relación con Regla, no pudo acrecentar su población como aquella. Faltaba el espacio dedicado a la actividad cívico-religiosa, importante en nuestro período colonial, y que siempre estaba relacionada con los antecedentes de todo asentamiento poblacional para su posterior oficialización. Regla poseía dos plazas y una iglesia; Casa Blanca no tenía ni plaza ni iglesia.

De esta forma la Ciudad de La Habana, limitada por un accidente geográfico: la bahía, y por una construcción militar: la muralla, desarrolla y expande su actividad determinada por dos polos contrapuestos. El primero, con carácter económico —Casa Blanca—, basado en el fomento de la actividad portuaria y los asentamientos poblacionales que demanda este tipo de labor. El segundo —Regla—, de carácter demográfico, basado en la descongestión de la superpoblada zona de intramuros y en la organización definida por las directrices del crecimiento de la ciudad en extramuros, que en sus primeros períodos fue ciudad dormitorio —ya que todavía no se habían desarrollado las actividades económicas fuera de las murallas— hasta que con el tiempo adquirió un peso económico determinante.

#### DESARROLLO DEL ARRABAL

Cuando en 1740 se termina el recinto amurallado de la ciudad, ya se habían establecido los primeros asentamientos poblacionales en el arrabal habanero. El gran muro que dividía, sin defender, comenzaba a hacer crisis, y lo más paradójico: el arrabal era negado por aquella muralla.

En 1749, cuando España rompió con Inglaterra, se abrieron fosos y estacadas, se destruyeron fábricas de extramuros y el Campo de Marte se usó como Campo Militar. Inmediatamente que terminó la guerra, extramuros volvió a poblarse, hasta que en 1765 el entonces director de Ingenieros, capitán don Silvestre Albanza, puso en plan las ordenanzas militares que prohibían fábricas, cercas, vallados, zanjas, etcétera, ni siquiera árboles, a una distancia de 1 500 varas del ca-

mino cubierto por dichas ordenanzas; además, se demolieron todas las construcciones comprendidas desde la Puerta de Tierra hasta la iglesia de Guadalupe, edificada en 1716 frente al Peñón por un tal Francisco Cañeto. Esta ermita, de techo de guano, se construyó de mampostería en 1842.

El barrio del Arsenal, que surge por la fuerte actividad del arsenal en el siglo XIX, quedaría incorporado más tarde al fuerte barrio de Jesús María; la ermita de Jesús María y José quedó terminada en 1753. A pesar de las ordenanzas, disputas e incendios —que este barrio padeció tres en menos de un siglo—, la fuerza de expansión vital fue tal que conllevó a la formación del otro lado de la ciudad.

Las limitaciones que imponía la muralla al crecimiento de La Habana fueron advertidas desde principios del siglo XIX, pero no es hasta el 22 de mayo de 1863 que se da la aprobación oficial de demolerla, y se hace hecho en agosto del mismo año. Para esta demolición existió una razón, si no tan funcional, sí muy lucrativa, pues la zona de la muralla era muy ventajosa para nuevas construcciones y la oligarquía municipal quería este espacio. Por otra parte, el gobierno colonial español también salía beneficiado, pues vendía solar y piedra. Sin embargo, entre disputas de uno y otros, no fue hasta finales del siglo XIX que se decidió la solución.

El Campo Militar, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, debido a los cambios que se imponían en la época —donde al no haber peligro de guerra inminente las actividades económicas absorbieron la atención general— cedió su importancia al desarrollo de la ciudad, legando torrenos a calles y construcciones. En 1798 el Paseo Extramural, junto con las calles Salud, Jesús



del Monte y San Luis Gonzaga dividen la plaza en tres grandes zonas que la definen como cruce de importantes vías y, sobre todo, como zona donde ocurre la intersección de los ejes a partir de los cuales creció La Habana de Tacón, la de extramuros: el Paseo Extramural, existente desde finales del siglo XVIII y luego conocido por Isabel II, y el eje San Luis Gonzaga, luego conocido como de la Reina, que se prolongaba con el Paseo Tacón.

Los primeros asentamientos característicos del suroeste son espontáneos y su único orden son los elementos físicos ya existentes: la Puerta de Tierra, de la cual partía una calle que se bifurcaba en dos caminos, uno denominado de San Antonio, por el ingenio de ese nombre, y otro, que era el camino al Monte. Paralelo a ellos se difundieron los asentamientos poblacionales, pero lo efímero de sus construcciones determinó una cuadrícula caprichosa que no obedecía a trazado oficial alguno, o sea, un trazado laberíntico formado por calles estrechas y tortuosas.

Las características de estos asentamientos no podían ser otras debido a la absoluta espontaneidad, lejos de los égidios, sin control ni ordenanzas sobre ellas; estaban ocupados por las más bajas clases sociales, en los terrenos más malos. En **Los tres primeros historiadores de la Habana**, leemos:

Esta línea imaginaria designa la división de dos pendientes o derrames naturales, la una al S. hacia la Bahía, y la otra al N. y al Océano. Este terreno reunido forma tres barrios, al E. y al S. el de Jesús María, al centro siguiendo la línea divisoria al N. el de Guadalupe, y al NO. el de San Lázaro. Cerca de

la mitad de la superficie del terreno de Jesús María es de aluvión o de rehinchos artificiales extraídos de la bahía. De todos los barrios extramuros, éste es el más insalubre, y la razón es muy sencilla: el piso está formado de los restos de plantas marinas y pantanosas y de la basura que han conducido por mucho tiempo los carros de la ciudad y suburbios, y que se han empleado en segar los terrenos que las mareas cubrían otras veces. (1876, T. I:138.)

Esta zona se convirtió en lugar de los guapos de la época, los majos de entonces, con el pañuelo bajo el sombrero y el cuchillo en la cintura.

El siglo XIX se caracterizó por su actividad en la renovación de las ordenanzas urbanas; el progreso urbanístico de extramuros debió, en gran parte, a las Reales Ordenanzas de 1817, en las que se dispuso la alineación y ensanche de los barrios, bajo la dirección del coronel del Real Cuerpo de Ingenieros Antonio María de la Torre. Con estas ordenanzas comienza el orden de la parte noroeste, y el golpe de estaca se oye hasta los terrenos vedados del litoral, en los alrededores de la existente Calzada de San Lázaro.

A todos los asentamientos poblacionales espontáneos existentes dentro de la amplia zona que comprendía desde San Luis Gonzaga —luego llamada Reina— a San Lázaro, y desde el Paseo de Isabel II a Belascoaín, con los barrios de la Punta, Colón, Monserrate y San Leopoldo, se les hizo un trazado hipodámico, en algunos lugares tan imperfecto como La Habana intramuros; así ocurrió en zonas aledañas al Paseo Extramural, en que antes de estas ordenanzas de 1817

ya existían instalaciones de alguna importancia. En otras zonas el trazado tuvo menos imperfecciones, como en las cercanías a Belascoaín, donde casi no existían construcciones. Pero en los terrenos en donde no se construyó de inmediato los reglamentos no fueron respetados por algunos propietarios y aparecieron imperfecciones.

Las vías de extramuros eran anchas y las aceras tenían una amplitud aceptable. Las calles no tenían césped ni arbolado, que era privativo de los paseos, excepto Galeano, que tenía árboles desde principios de siglo y luego la Calzada de la Reina, a la que se le sembró el arbolado en 1844.

El ancho de la Calzada de la Reina era de 16,5 metros; el de San Lázaro 15 metros y las calles de segundo orden podían tener hasta 10 metros de ancho.

A principios del siglo XIX se señalaron las esquinas de las manzanas con una estaca, cosa que benefició mucho, ya que si bien el tránsito de extramuros era más fácil que en intramuros en el sentido de la descongestión, la orientación era muy difícil; a esto contribuían los distintos nombres de las calles.

Ya la ciudad había traspasado el camino de San Antonio y ampliaba su radio de acción. La oligarquía imperante, deseosa de encontrar lugares más saludables, descongestionados y más particulares para el desarrollo de sus actividades de tiempo libre, creó los pueblos de temporada: Guanabacoa, Cerro, Marianao, etcétera, verdaderos núcleos periféricos.

En 1807 el Cerro se constituyó en poblado; al principio la iglesia consistía sólo en una nave de madera con techo de guano y hojas de palma, pero pronto el Cerro aceleró su crecimiento y fue

escogido por los ricos para sus residencias campestres. La temporada del Cerro comenzaba en mayo y terminaba a los tres o cuatro meses, durante los cuales se reunían allí numerosas familias. Sin embargo, los vecinos mantenían ciertas reservas o aislamiento, sin la confianza que existía en otros pueblos de temporada, como era el caso de Guanabacoa.

Bachiler y Morales comenta refiriéndose al Cerro:

...cada cual en su casa, cada cual con sus amistades, un piano en la sala y las costumbres de la ciudad, no le dan a esta temporada el fresco aire de confianza que se disfruta en Guanabacoa. (**Paseo pintoresco**, 1841:192.)

Guanabacoa se convirtió, en los albores del siglo XIX, en un sitio de recreo. La elevación del suelo y la benignidad del clima la distinguieron.

Marianao fue otro de los pueblos de temporada; Fernando Inclán Lavastida nos dice que:

El descubrimiento del manantial dio por resultado que fuera mayor la afluencia hacia Marianao de las familias habaneras y público en general.

Marianao pasó a disputar al Cerro, Jesús del Monte, Calabazar y los Puentes, la preferencia de que venían siendo objeto por los temporadistas. Muchas de las familias que solían venir todos los veranos optaron seducidas por las bellezas del lugar, radicarse definitivamente. (Inclán, 1952:37.)

De esta forma se va definiendo la nueva configuración de lo que sería para nosotros, hoy, la Ciudad Habana.

La Habana, según el censo de 1846, estaba conformada de la siguiente manera:

16 barrios intramuros: San Francisco, Santa Clara, Santa Teresa, Ursulinas, Espíritu Santo, Paula, San Isidro, Belén, Santo Domingo, San Felipe, Monserrate, San Juan de Dios, Santo Ángel, San Telmo, de la Casa de Gobierno y de la Fuerza.

6 barrios extramurales: San Lázaro, Peñalver, Guadalupe, Jesús María, Chávez y Colón, al que en el censo del 41 llamaban de la Nueva Cárcel.

6 barrios rurales: Casa Blanca, Regla, Jesús del Monte, Horcón, Cerro y Puentes Grandes; este último no aparecía entre los partidos anexos a La Habana en el censo del 41.

En 1841, durante el gobierno del capitán general Gerónimo Valdés, las capitanías de partido existentes en extramuros se convirtieron en los seis barrios extramurales antes citados. A partir de 1851, todo el contexto urbano que antes relacionamos se convirtió en parte integrante, jurídicamente, de la capital, aunque podemos asegurar que ya mucho antes lo venía siendo, si no de forma oficial, así de hecho.

La provincia de La Habana se define con dos zonas muy bien diferenciadas: la Ciudad de La Habana, económicamente poderosa por su desarrollo fabril y por la importancia de su puerto, que conlleva también una gran actividad en sus almacenes; y la zona rural determinada por el **hinterland**, que ha alcanzado nuevas dimensiones debido al surgimiento del ferrocarril y de las vías de comunicación; aquí es donde se manifiesta el potencial azucarero y agrícola, en general.

Le Riverend en **Biografía de una provincia**, escribe:

Hay desde luego un paralelismo en el desarrollo industrial general. La capital depende de la producción de frutos exportables que tiene la región, pero en ella la riqueza comercial y la concentración de los terratenientes que rehuyen vivir en la campiña, crea un mercado de gran importancia para el desarrollo industrial. [...].

Desde 1790 la ciudad está dominada por sus afanes económicos. Interesan las cajas de azúcar, los bocoyes de miel, los sacos de café, las cotizaciones, los buques, entradas y salidas, las refacciones y las tasas de interés, el privilegio de los ingenios y los seguros. El verdadero desarrollo fabril se inicia por el tabaco. Mientras en 1818-1819 hay 387 tabaquerías, la mayor de las cuales agrupa 16 operarios, en 1826 ya hay una que emplea a 40 obreros, y en 1836 ha disminuido el número de fábricas aumentando sin embargo la cifra de asalariados. (Le Riverend, 1960-88-89.)

No podemos dejar de mencionar en cuanto al **hinterland**, un hecho importante para su ampliación. Éste fue la Real Célula del 4 de abril de 1794, con la cual comenzó a trabajar la Junta Económica del Real Consulado, que tenía como objetivo principal el fomento de la agricultura y el comercio en la Isla e iniciar la construcción de caminos, puentes y canales de navegación.

A partir de 1816, el Real Consulado emprendió la tarea de llevar a cabo la realización de un nuevo proyecto, aunque cifándose siempre a la zona que estaba cultivada en la jurisdicción; debían hacerse transitables los caminos que llevaban al **hinterland**, por lo que el Real Consulado acometió

la ejecución de las vías que desde la capital se dirigían a las poblaciones de Güines, Batabanó, Guanajay y Matanzas.

Hasta el gobierno de Tacón, dentro del contexto capitalino las actividades sociales, políticas y religiosas se desarrollaron en la congestionada zona intramural, donde se habían levantado los principales edificios y plazas en un eje Norte a Sur que, según Abel Fernández y Simón en su trabajo **La Habana de ayer, apuntes de urbanismo histórico**, fue el primer eje de expansión urbana. La clase dominante realizaba sus actividades en plazas y calles angostas de intramuros. El Paseo Extramural estaba alejado del centro y no contaba a su alrededor con estructuras urbanas que apoyaran su función. El ámbito comenzó a no ajustarse a las nuevas exigencias de la sociedad habanera; de acuerdo con el avance económico y territorial, se produjo un aumento de las necesidades de la oligarquía municipal, que buscaba espacios urbanos y arquitectónicos que dignificaran más su **status** social. España, por otro lado, necesitaba reafirmar su poderío en la Isla y Tacón trató de lograrlo, simbólicamente, con las nuevas estructuras urbanas. En el contexto urbano de intramuros sólo existía un espacio de cierta escala mayor: la Alameda de Paula, pero completamente desvinculada, y que por encontrarse bordeando la bahía sus visuales no siempre eran del agrado de la aristocracia.

La necesidad de un cambio de escala debido a la expansión territorial de La Habana y a la expansión jurídica, el avance económico y el empesamiento del poder colonial en mantener la

siempre fiel Isla de Cuba, contribuyó a desarrollar un urbanismo de lineamientos neoclásicos que tomó como punto de partida el eje existente del Paseo Extramuros y creó otro eje, el de San Luis Gonzaga-Paseo Tacón.

### EL JUICIO DE RESIDENCIA Y LA OBRA CONSTRUCTIVA DE TACÓN

Las discrepancias de Tacón con Villanueva tuvieron un feliz final para este último cuando Tacón, por «el mal estado de su salud» (Pérez de la Riva, 1963:88.) debió dejar la Capitanía General de la Isla. Pero para que todo no quedara ahí, el Ayuntamiento presentó una demanda de siete cargos contra Tacón, el primer capitán general a quien le ocurría tal cosa. Después de haberse ido Tacón para España, su apoderado en La Habana, José Antonio de Olañeta, tuvo que hacerle frente a la demanda. Entre los siete cargos presentados por el Ayuntamiento, los primeros cuatro se relacionaban directamente con su obra constructiva.

El primer cargo era sobre San Luis Gonzaga: el puente a lo largo de una calle; el segundo, sobre el traslado de la Fuente de los Leones, construida por el conde de Santa Clara y conocida por Pila Seca; el tercero, sobre las casillas del Mercado de Cristina; el cuarto, sobre el sistema de Macadams de empedrado de calles y la máquina que mandó a hacer Tacón para ejecutar dicho sistema; el quinto, por haber dispuesto la venta de los terrenos de la Ciénaga para usar el dinero, 21 000 pesos, en pagar la deuda de la manutención de presos; el sexto, por no aprobar el cambio, hecho por el Ayuntamiento, del comisario del

barrio de San Felipe, y el séptimo, por haberse adjudicado la potestad de nombrar una persona que se dedicara a cobrar la deuda activa del Ayuntamiento

La situación problemática entre Tacón y la oligarquía municipal, que antes ya planteamos, se confirma en la introducción dirigida a Tacón y hecha por el **Comercio de la Habana**, en la edición del Juicio de Residencia cuando habla de su defensa:

Atléticas fuerzas parecían necesarias para lograrlo, si se considera el número y clase de los adversarios, su gerarquía social, los instrumentos de todas clases de que echaron mano, los talentos de tantos hombres de letras de que dispusieron, el tino y tacto **sui generis** que distingue a muchos de estos argos del foro, y especialmente la circunstancia de que al ausentarse del país Don Miguel Tacón, se organizó y llevó a cabo un plan profundamente combinado de antemano [...]. (Olañeta, 1839:6.)

Tacón, sin embargo, no fue sentenciado culpable de ningún cargo, y no sólo fue absuelto, sino que el tribunal amonestó al abogado que presentó la acusación. El Ayuntamiento no estuvo conforme con esto y apeló al Tribunal Supremo de España. En la «Expresión de agravios» presentada por el procurador leemos:

...desde las primeras actuaciones se descubre una visible parcialidad del juez a favor del general residenciado: como a pesar de la recusación a que por lo visto dio lugar continuó conociendo de la causa: como la sentencia no se limita a absolver a aquel [Ta-

cón], sino que se estiende a castigar al Ayuntamiento demandante [...]. («Espresión de Agravios», 1839:5.)

Los españoles residentes apoyaban a Tacón y el comercio imprimió la parte de los expedientes del juicio seleccionados antes por Olañeta. En fin, Tacón salió absuelto y en las respectivas sentencias al cargo sobre la Calzada de San Luis Gonzaga —calificada de desacierto perjudicialísimo, con la petición de que se demoliera— el juez contestó que el Ayuntamiento no había logrado probar ese desacierto; el de la Fuente de los Leones, que Tacón mandó a quitar de la Alameda Extramuros pensando ponerla en el Paseo Militar, el juez concluyó que ciertamente en su lugar de origen era inútil porque no daba agua; sobre el Mercado de Cristina quedó demostrado que el aumento del valor de sus casillas fue debido a que se remataran al mejor postor; sobre el sistema de pavimentación de las calles y la máquina para ejecutarlo, se aclaró que esta última era «una obra de experimento o ensayo» (Olañeta, 1839:192) proyectada por el ingeniero Nicolás Garrido, y que si se utilizó y dejó de servir, el tiempo de trabajo «desquito con esceso el costo de su construcción». (Olañeta, 1839:192.)

El primero y cuarto cargo estaban referidos a situaciones que encerraban, quizá, un error de la época. Hoy en día las instalaciones trituradoras de piedra se proyectan teniendo en cuenta la gran resistencia que deben poseer y son industrias que radican en un lugar determinado. Una máquina para hacer macadam, como la de Tacón, que además de su trabajo propio con la piedra debía resistir cambios de ubicación según la necesidad de la labor, es seguro que no durase mu-

cho y con razón. La Calzada de San Luis Gonzaga, por su parte, si no fue un error de concepto, puede haberlo sido de puesta en práctica. A esto, posteriormente, dedicaremos una parte de nuestro trabajo.

La visión de Tacón llegó a nuestros días como uno de los capitanes generales más tiranos de nuestra época colonial. Su obra siempre fue desvirtuada; esto comenzó en su misma época y su Juicio de Residencia lo corrobora. Tacón, si déspota y tirano, fue también organizador y constructor, aunque la oligarquía criolla de la época, la misma que comenzó a escribir nuestra historia, no lo quisiera aceptar; si lo recordamos por lo primero, debemos hacerlo también por lo segundo.

En sus cuarenta y cinco meses de gobierno el plan de Tacón, aunque no logró una escala regional, sí tuvo un orden muy lógico, por lo que podemos considerarlo producto de un programa y no de la casualidad. Ordenaremos la obra de Tacón según los años de su mandato: de 1834 a 1838.

1834 - 1835: **Servicios Públicos, Orden Público**

En 1820 Francis Roberto Jameson, escribía:

En diversas partes de la ciudad hay grandes espacios cuadrados llamados plazas, en los que funcionan los mercados, allí se encuentra, alrededor de las cuatro de la mañana, un número increíble de montunos [...] con productos del país de veinte millas a la redonda. (En *Revista de la Biblioteca Nacional* No. 3, 1969.)

El proyecto y la edificación de mercados en la ciudad fue el primer paso de la política constructora del gobierno de Tacón en La Habana. Las funciones de compra y venta, que se realizaban

hasta el momento en construcciones espontáneas de madera, tarimas o simples carretillas, muchas veces a la intemperie, pasaron a efectuarse en sólidos edificios de mampostería y sillería. Estas obras fueron financiadas por miembros de la camarilla de Tacón, quien fomentó este sistema de contrataciones en el transcurso de su gobierno.

#### MERCADO DE CRISTINA O MERCADO DE FERNANDO VII

Estaba ubicado en Intramuros, en la llamada Plaza Vieja —antes la llamaron Nueva—, también llamada Plaza de Fernando VII. El proyecto de construcción fue presentado por don Antonio Díaz Imbrechts con un plano y una memoria de don Nicolás Garrido, coronel de ingenieros. La contrata de la obra se otorgó a Díaz Imbrechts y a Manuel Pastor. El proyecto se aprobó por Real Orden el 27 de mayo de 1835 y el 23 de junio se agregó el expediente del mercado, el cual había sido dirigido a la Reina el 28 de febrero de 1835. Este mercado estaba dedicado a carnicería en intramuros.

De él nos dice la Sagra:

El mercado de la plaza de Fernando VII, tiene cuatro frentes [...]. Las casillas tendrán un tablero o mostrador, un arcón, un picadero y los utensilios necesarios para asear los huesos y cortar la carne con limpieza. Un depósito de agua en cada una facilitará el lavado y conservará constantemente limpias todas las piezas. Abiertos los portones, quedan estas casillas a la manera de tinglados, sostenidos por pilastras de piedra para que la ventilación no se interrumpa de modo alguno. El centro continúa ocupado

por la fuente, y entre ella y los cuatro frentes de casillas, queda un espacio suficiente para paseo. Las piezas altas se hallan destinadas para viviendas de los vendedores [...]. (Sagra, (1835:12.)

Con la construcción de este mercado Tacón confrontó dificultades, pues se le acusó de que su edificación perjudicaba a las casas aledañas a la plaza, por el este; estas eran las de José Suárez Argudín, la del conde de San Esteban de Cañongo, la de Gabriel Cárdenas y la de Juan Montalvo —tío de Montalvo, el diputado a Cortes por La Habana; esta última casa era, de todas, la de más bajo puntal, por lo que se consideró la más afectada. Tacón dio entonces la siguiente explicación:

...porque no escediendo la altura de las casillas del mercado ni aun de las rejas del balcón de la casa más baja, ni se impide la luz ni la trasmisión del aire libre. Además desde las casas en cuestión a las que se construyen para mercado, hay un largo intervalo o Calle de grande amplitud que permite el tránsito de carruages y el tráfico con más desahogo que en la generalidad de las Calles de esta población. (Pérez de la Riva, 1963: 130.)

Es de notar, además, que en ninguna de estas casas vivían en ese momento las personas mencionadas, todas representantes de la aristocracia criolla.

Este mercado, al igual que los siguientes, se edificó por contrata, y del peculio de los empresarios a quienes «...se reintegrarían con el usufructo de los alquileres de las casillas durante cierto número de años» (Olañeta, 1939:124), des-

pués de los cuales la obra debía pasar al Ayuntamiento. El mecanismo empleado en el negocio de los mercados sirvió después a Tacón para todo tipo de obra, «base que escluye la inversión de fondos públicos, y en la cual también se levanta la riqueza sucesiva del de propios». (Olañeta, 1839:124.)

La vista de una de las fachadas del mercado que se incluye en este trabajo, deja ver su estilo neoclásico.

#### MERCADO DEL SANTO CRISTO O DEL CRISTO

Estaba ubicado en intramuros, en la entonces llamada Plaza del Cristo o Plaza Nueva, en Teniente Rey desde Villegas hasta Bernaza, al lado de la iglesia del Santo Cristo. Según las mediciones hechas al plano, tenía 128 varas de largo.

Este mercado consiste en una sola línea de casillas, con arquería por uno y otro lado, donde los compradores pueden permanecer al abrigo del sol o de la lluvia. La distribución interior y los materiales empleados en esta obra, son en todo semejante a los de la Plaza de Fernando VII. En cada uno de los tres mercados dichos se ha construido una casilla independiente, con el mayor gusto y descencia, para el Regidor encargado de la policía y de la rectificación del peso, para que no sean engañados los compradores que por lo jeneral son esclavos o jente de color [...]. (Sagra, 1835:12.)

Antes de Tacón comenzar su obra existía ya en esta plaza un mercado, entonces el más concurrido de intramuros. De ella Tacón escribía al final de su mandato:

...la correspondiente a la plazuela del Santo Cristo, concluida ya, no solo ha llenado mis deseos, sino que también puso complemento a los fines propuestos en la construcción. (Tacón, 1839.)

La contrata de este mercado estuvo a cargo del coronel de ingenieros Manuel Pastor y de Díaz Imbrechts, quienes presentaron al marqués de Esteva y a Narciso García Mora como fiadores. Todos eran amigos íntimos de Tacón. (Pérez de la Riva, 1963:131.)

En este trabajo incluimos una fotografía de una de las vistas del mercado del Santo Cristo, de un grabado realizado en la época; en él, se puede apreciar su estilo neoclásico.

#### PESCADERÍA

Estaba ubicada en intramuros, en la embocadura del puerto, y en los terrenos aledaños a la Catedral de La Habana, muy cerca de lo que fue la Cortina de Valdés. Se le había hecho expediente desde 1804, pero treinta años después aún no se había realizado nada. A esta instalación se le llamó Boquete de la Pescadería y se le consideraba, antes de la construcción de esta obra, de carácter provisional.

Tacón, el 31 de octubre de 1834, escribía al Ministro de lo Interior refiriéndose a la Pescadería y al Mercado de Fernando VII, antes de la ejecución de sus obras:

Ambos puntos están desaseados; ambos despiden una fetidez insufrible. En vano se habían creado antiguos y voluminosos espejidos para su rectificación. Todo ha que-



dado en proyectos [...]. (Pérez de la Riva, 1963:115.)

Tacón hizo realidad el proyecto y la obra se terminó en 1835. En carta al Ministro de lo Interior del 2 de mayo de 1835, decía:

En cuanto a obras públicas, se ha concluido la pescadería, e igualmente el mercado que se ha levantado en la Plaza del Sto. Cristo [...]. (Pérez de la Riva, 1963:145.)

El contratista de la obra fue Francisco Marty, que obtuvo con ella la libertad de acción en el **monopolio del pescado**. Frente a la pescadería se hallaba el depósito de hielo.

El edificio de la Pescadería, de estilo neoclásico, fue descrito por La Sagra en su **Breve noticia de los primeros meses de mando del Esmo. señor D. Miguel Tacón...**

El nuevo edificio, ofrece un frente regular de un bello orden toscano con 16 pilares de sillería /la fachada tenía 55 varas según mediciones hechas al plano /; en fondo es de 26 pies y en toda su extensión por el centro corre un mostrador de mampostería, que deja por un lado espacio a los vendedores y por el otro a los compradores, cubierto aquel de grandes losas de mármol, donde se coloca el pescado.

El pavimento está todo enlosado, de modo que es fácil conservarlo perfectamente lavado, sin que se forme depósito alguno, ni de humedad no de inmundicias. Un segundo cuerpo está destinado para habitación de los vendedores, y contribuye a la hermosura de este edificio, en cuya construcción el con-

tratista ha empleado escelentes maderas y materiales, escediendo en más de triple cantidad la suma del presupuesto estipulado [...]. (Sagra, 1835:11.)

Pancho Marty construyó, al mismo tiempo que la Pescadería, en el muelle de Luz, un vivero para conservar el pescado vivo. De él nos dice Pezuela:

El de don Francisco Marty y Torrente es un establecimiento carenero de víveres y destinado exclusivamente al ramo de pescadería, como depósito general de las varias rancherías de este propietario, y a las carenas de las embarcaciones mayores y menores que se emplean en aquel tráfico. Tiene una casa de alto de mampostería y azotea con 4 almacenes y 3 cuartos de mampostería con piso alto, otros 5 de tabla y teja, un varadero y un grande colgadizo de tres naves; tiene una línea de terraplen de unas 200 varas de frente por 25 de ancho poco más o menos con un muelle de madera sobre estacas, un almacén de tabla y teja sobre el mismo, un corral de tortugas y cuarto de baño. (Pezuela, 1863a, T. III: 67.)

Como vemos, no sólo se mejoraron las condiciones en la venta de pescado.

Este trabajo incluye una vista de la fachada principal del edificio de la Pescadería; los terrenos donde ésta se levantaba están hoy, en parte, ocupados por la Avenida del Puerto.

#### MERCADO DE TACÓN

Estaba ubicado en extramuros, en la Plaza de Vapor, en la manzana comprendida entre Águila, Dragones, San Luis Gonzaga Reina y Galeano. Este

mercado se conoció también con el nombre de Mercado del Vapor. Este nombre se debió a una fonda, propiedad de Francisco Marty, en la cual había un cuadro de Neptuno, primer barco de vapor que vino a La Habana en 1819. Existía desde 1817, pero estaba compuesto por casillas de madera en muy mal estado. Las obras para el nuevo mercado se aprobaron por Real Orden el 27 de mayo de 1836. El proyecto de este mercado se desarrolló en forma rectangular, encuadrado en una doble arquería. Todos los departamentos contaban con una instalación de agua y tenía dos fuentes. Al centro de la plaza se construyó la carnicería.

De esta obra nos dice el propio Tacón:

la obra debe levantarse dentro de la plaza, y esta circunstancia ocasionaría el que las arruinadas Casillas que la circundan y son de propiedad particular, formase un triste contraste con el edificio proyectado en el interior. Pero los propietarios de las referidas posesiones de la circunferencia, secundando mis planes y deseos, se ofrecieron voluntariamente a edificar a su costa por un plano dado; y el resultado es, que se levantan dos obras, una exterior ejecutada por los propietarios y para ellos; y otra interior por contrata, que es objeto del expediente. (Pérez de la Riva, 1963:218.)

La contrata de la construcción del mercado fue rematada al mejor postor, que fue el coronel don Manuel Pastor. Aquellos propietarios humildes que no pudieron entrar en el negocio de la referida obra exterior fueron desposeídos, y Tacón explicó así la situación:

Intervino también mi autoridad en el arreglo de terrenos y en la compra de aquellas localidades cuyos dueños no pudieron fabricar. (Tacón, 1838:13.)

Con este mercado Tacón logró resolver en extramuros las funciones de carnicería, pescadería y mercado en general, que en intramuros se encontraban resueltas en distintas plazas. Esto venía a resolver una necesidad de primer orden de la población extramural, y era algo así como un adelantado de los supermercados de nuestro tiempo. Bachiller y Morales, en su *Paseo pintoresco por la Isla de Cuba*, nos dejó una interesante descripción de este mercado:

En los portales de la plaza que da frente a la ancha calzada de San Luis Gonzaga y del puente de Galeano se han colocado porción de vidrieras, de quincallería y objetos de baratillo. Bellamente iluminados por faroles y quinqués colgantes de las tiendas de lencería [...]. Los alquileres que exigen los dueños por sus casillas son muy crecidos aprovechando la estimación que de ellos hacen los mercaderes [...]. (Bachiller, 1841:127.)

No queremos dejar de apuntar que Tacón, al beneficiar a su camarilla palaciega con el sistema de contrataciones para estas obras públicas, no hacía más que favorecer al sector de comerciantes españoles y propiciar la implantación de estructuras capitalistas. En el caso especial de los mercados, los más beneficiados fueron don Manuel Pastor y don Pancho Marty.

Hemos querido, para hablar de estas obras, usar las descripciones de la época y las del propio

mercado se conoció también con el nombre de Mercado del Vapor. Este nombre se debió a una fonda, propiedad de Francisco Marty, en la cual había un cuadro de Neptuno, primer barco de vapor que vino a La Habana en 1819. Existía desde 1817, pero estaba compuesto por casillas de madera en muy mal estado. Las obras para el nuevo mercado se aprobaron por Real Orden el 27 de mayo de 1836. El proyecto de este mercado se desarrolló en forma rectangular, encuadrado en una doble arquería. Todos los departamentos contaban con una instalación de agua y tenía dos fuentes. Al centro de la plaza se construyó la carnicería.

De esta obra nos dice el propio Tacón:

la obra debe levantarse dentro de la plaza, y esta circunstancia ocasionaría el que las arruinadas Casillas que la circundan y son de propiedad particular, formase un triste contraste con el edificio proyectado en el interior. Pero los propietarios de las referidas posesiones de la circunferencia, secundando mis planes y deseos, se ofrecieron voluntariamente a edificar a su costa por un plano dado; y el resultado es, que se levantan dos obras, una exterior ejecutada por los propietarios y para ellos; y otra interior por contrata, que es objeto del expediente. (Pérez de la Riva, 1963:218.)

La contrata de la construcción del mercado fue rematada al mejor postor, que fue el coronel don Manuel Pastor. Aquellos propietarios humildes que no pudieron entrar en el negocio de la referida obra exterior fueron desposeídos, y Tacón explicó así la situación:

Intervino también mi autoridad en el arreglo de terrenos y en la compra de aquellas localidades cuyos dueños no pudieron fabricar. (Tacón, 1838:13.)

Con este mercado Tacón logró resolver en extramuros las funciones de carnicería, pescadería y mercado en general, que en intramuros se encontraban resueltas en distintas plazas. Esto venía a resolver una necesidad de primer orden de la población extramural, y era algo así como un adelantado de los supermercados de nuestro tiempo. Bachiller y Morales, en su *Paseo pintoresco por la Isla de Cuba*, nos dejó una interesante descripción de este mercado:

En los portales de la plaza que da frente a la ancha calzada de San Luis Gonzaga y del puente de Galeano se han colocado porción de vidrieras, de quincallería y objetos de baratillo. Bellamente iluminados por faroles y quinqués colgantes de las tiendas de lencería [...]. Los alquileres que exigen los dueños por sus casillas son muy crecidos aprovechando la estimación que de ellos hacen los mercaderes [...]. (Bachiller, 1841:127.)

No queremos dejar de apuntar que Tacón, al beneficiar a su camarilla palaciega con el sistema de contrataciones para estas obras públicas, no hacía más que favorecer al sector de comerciantes españoles y propiciar la implantación de estructuras capitalistas. En el caso especial de los mercados, los más beneficiados fueron don Manuel Pastor y don Pancho Marty.

Hemos querido, para hablar de estas obras, usar las descripciones de la época y las del propio

Tacón. Ninguna de estas construcciones se conservan en este momento.

#### MATADERO

Muy relacionado con la obra de los mercados, y en especial de las carnicerías, está el matadero. Tacón modificó el sistema de trabajo de los mataderos y puso a funcionar carros cerrados para el transporte de la carne.

El matadero se encontraba, en un principio, en intramuros, pero fue trasladado para el barrio extramural del Horcón, a la derecha del puente Chávez, junto a la Calzada del Monte, para alejarlo de la ciudad. Con el tiempo esa zona se pobló tanto, que las reses destinadas a la matanza tenían que transitar entre la población, y esta fue la situación que encontró Tacón al comenzar su gobierno. En el informe entregado al final de su mando escribió:

Arreglé la policía de los mataderos y rastro. En estos se mataban las reses con desaseo y desorden; de ellos se conducían a las plazas en caballos de una manera repugnante y asquerosa; y para evitar tantos inconvenientes hice venir de Norte-América matadores espertos; dispuso que se proveyese de agua a todos los puntos de la matanza y hasta regularicé la manera de traer en carros cubiertos y de agradable figura las carnes a la ciudad y sus estramuros. (Tacón, 1838:9.)

Este sistema, mucho más moderno, no fue fácil de implantar en La Habana; Tacón tuvo que dictar un decreto, el 1º de octubre de 1835, que obligara a su cumplimiento y hasta amenazar con multas o la cárcel al que lo desobedeciera.

Según Pezuela, el edificio en que funcionaba el matadero en época de Tacón era:

...irregular y vasto, de madera y mampostería, dividido en departamentos y un corral separado para depósito y peso de reses vivas, y el surtido de agua suficiente para sus operaciones. (Pezuela, 1836a, T.III: 179.)

#### ALUMBRADO PÚBLICO

Mejorar el alumbrado de La Habana fue otra de las primeras obras ejecutadas por Tacón en sus años iniciales de mandato.

En carta al Ministro de lo Interior, el 31 de octubre de 1834, decía:

Sólo me resta hablar del alumbrado que a mi llegada a esta plaza se hallaba tan descuidado como todo lo que constituye una buena policía, sin que por eso dejase de tener el costo de un buen alumbrado. Dirigí acia el mi atención: le saque de las manos en que se hallaba; encomendé su cuidado e inspección a dos personas de carácter, responsabilidad y prestigio y sin aumento alguno de gastos ni erogaciones sobre la contribución de este ramo, ha llegado a perfeccionarse en tales términos, así en la construcción de nuevos faroles y pescantes, como en la distribución y manejo que puede compararse con los mejores que se conocen. (Pérez de la Riva, 1963:116.)

Esta carta, que bien podría considerarse un programa operacional de las obras de Tacón, nos demuestra que ya a finales de 1834 el alumbrado tenía un gran adelanto en su ejecución.

En su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General...** Tacón escribe:

El alumbrado estaba a cargo de un contratista bajo un pliego de condiciones bien establecidas si se quiere; pero no se observaban. Nombré en calidad de administradores y depositarios del ramo a dos comerciantes de integridad, reputación y celo; designé un inspector que cuidase la parte mecánica, y estas medidas produjeron los siguientes resultados: se repusieron los antiguos faroles, se aumentaron 126 con refractores y pescantes del mayor lucimiento y solidez, además de 500 candilejas; se hizo uso del aceite en lugar de la grasa y de esta manera se asegura la duración de una luz brillante desde una hora antes de oscurecer hasta la madrugada. El alumbrado de la capital arranca elogios de cuantas personas la visitan, y no por eso se hace con mayor gasto. Al contrario el año próximo pasado /se refiere a 1837/ resulto un sobrante de 10,250 ps. que se destinan a dar mayor estención a ramo tan importante. (Tacón, 1838:10.)

El contratista anterior había sido don Cristóbal Saumel, a quien el Ayuntamiento había contratado el 27 de octubre de 1827; su compromiso había sido el de remplazar los faroles de grasa por otros de bronce que funcionaban con aceite. Tacón anuló la contrata anterior el 11 de julio de 1834; «los dos comerciantes de integridad» a que se refiere en su carta fueron Narciso García de Mora y Bernardo de Echevarría. El alumbrado de La Habana se mejoró en base al sistema inventado por el físico suizo Argou y superado, a principios del siglo XIX, por Quinquet. Los mecheros del alum-

brado público estaban fijados a las paredes exteriores de las casas por un pie de amigo de hierro y se subían y bajaban mediante una soga y una polea.

Como vemos, el sistema era nuevo, y pensamos que La Habana debió ser una de las primeras ciudades en implantarlo.

En 1837 un extranjero —francés— que visitó la capital escribía: «...son pocas las ciudades que pueden ser comparadas a la Habana bajo este alumbrado». (Daumont, 1837:22.) Esta cita corrobora nuestra opinión.

#### ORDEN PÚBLICO: SERENOS Y BOMBEROS

No hay dudas sobre la preocupación de Tacón respecto al orden de la ciudad. Su inquietud sobre la polución ambiental y la higiene no se limitó a los mataderos y mercados, sino que también organizó la recojida de basuras. «Di nueva forma a la contrata del aseo y limpieza de la capital.» (Tacón, 1838:9.)

Con relación a la limpieza de las calles con-  
signa:

...dispuse que saliese al hasta pública imponiendo por primera obligación la de barrer las calles en los mismos días designados para sacar las basuras de las casas. (Tacón, 1838:9.)

En el orden público no se limitó a perseguir asesinos y ladrones; también previno

...por bando que los dueños de perros les pusiesen bozal para sacarlos a la calle, con calidad de que se matasen todos los que fueran encontrados sin este requisito. (Tacón, 1838:9.)

Tacón explicó la organización de esta manera:

Se halla el Cuerpo bajo la dirección de un Gefe Militar en la clase de Sub-Inspector, y éste debe recibir órdenes del Capitan General, que tiene el carácter de Inspector.

También aclara Tacón el origen de los recursos que mantienen el Cuerpo:

...propuso el ayuntamiento que en lugar de la contribución voluntaria se estableciese una vecinal sumamente moderada, asegurando por este medio la estabilidad del Cuerpo.

E indica qué instalaciones se hicieron:

...se construyeron para mejor servicio bombas encajonadas en las paredes de los edificios que hacen esquina y por donde pasa la cañería, que no sólo surtirán de agua con que apagar los incendios, sino que servirán también para regar comodamente las calles en la estación de la seca. (Tacón, 1838:10.)

1835 - 1836: **Obras arquitectónicas y otros servicios públicos**

Esta etapa prosiguió las mejoras en los servicios públicos comenzadas en la anterior e hizo un énfasis en las obras de arquitectura que simbolizaban el poder colonial: la remodelación del Palacio de los Capitanes Generales y la Cárcel Nueva. Tacón remodeló la zona del Campo de Marte, para comenzar de esta forma a hacer verdaderos cambios en el aspecto urbano de extramuros, acorde con la importancia que éste iba adquiriendo y con los nuevos hábitos de participación de los habaneros.

## PAVIMENTACIÓN

En el año 1834 Tacón comenzó a hacer los ensayos con el método de Mac Adams en una calle habanera. En carta al Ministro de lo Interior del 31 de octubre de 1834, escribía:

Estos inconvenientes capaces de hacer desmayar el ánimo más resuelto /se refiere al mal estado de las calles del que ya hemos hablado/ me hicieron recordar el sencillo acreditado método de Mac Adams cuya duración y poco costo le hacen preferible a cuantos pudieran ponerse en práctica. Hice ensayos en tres cuadras de la calle O'reylli una de las más transitadas de la ciudad y veo con gran satisfacción mía y de todo el vecindario su buen resultado.

En estos primeros ensayos se han empleado las mismas piedras del anterior empedrado, conduciendo de sitios inmediatos las que han sido necesario aumentar, destinando para la última capa el pedernal más duro o incapaz de pulverizarse; y como la operación mas costosa y dilatada son la de partir la piedra en los tamaños convenientes he hecho construir una máquina de seis martillos que servida por seis hombres con mucho desahogo produce el efecto de ochenta a uno. (Pérez de la Riva, 1863:114.)

La Sagra, en su **Breve noticia de los primeros meses de mando del Escmo. señor D. Miguel Tacón**, nos diría de este ensayo:

...notándose las ventajas del poco ruido que hacen los carruajes, de la igualdad del piso,

La primera medida tomada por Tacón durante su gobierno fue un bando que reglamentaba el uso de las armas (Archivo Nacional, Asuntos políticos, 255/272); la segunda, fue la creación del Cuerpo de Serenos.

En los primeros años del siglo XIX empezaron a funcionar en La Habana los serenos, pero con muy pocos recursos y un reducido número de plazas. En 1824 Vives aumentó el número de estas plazas, pero no contaba el Cuerpo con fondos propios, por lo que tenía que recurrir a cotizaciones voluntarias del vecindario. Con la toma de posesión del capitán general Miguel Tacón, se estableció oficialmente un Cuerpo de Serenos con recursos fijos —15 de julio de 1834— y se elaboró un reglamento; el Cuerpo se organizó en cuatro brigadas y los hombres —60 plazas— debían ser licenciados del Ejército o de la Armada.

Artículo 9: En todo tiempo deberán hallarse en el punto que les esté demarcado antes de oscurecer, retirándose después de aclarar el día. (Reglamento de Serenos, 1834:10.)

Los serenos debían dar las horas en punto durante la madrugada y podían, en sus rondas, arrestar a cualquier individuo sospechoso, tenían una pistola, un pito, un farol y un chuzo. Incluimos en este trabajo una foto de un sello de tabacos en que se observa este equipamiento.

En carta al Ministro de lo Interior, expte. No. 20, Habana, 31 de julio de 1834, Tacón escribía:

...a beneficio del establecimiento de Serenos en los terminos que manifiesta el reglamento numo. 3 /reglamento para el gobierno del

Cuerpo de Serenos/ se ha conseguido que por primera vez en esta ciudad mantengan los vecinos las puertas de sus casas abiertas hasta la hora en que por Bando del Buen Gobierno /a las 8:00 PM en invierno y a las 9:00 PM en verano, coincidiendo con el cañonazo/ deben cerrarse [...]. (Pérez de la Riva, 1963:10.)

El Reglamento de Serenos hacía una división de la ciudad en cuatro partes y a cada una de ellas la atendía una brigada. Los 16 barrios se distribuían de la siguiente manera:

El barrio de San Telmo, el de la Fuerza, casa de Gobierno y Santo Domingo compondrán la primera/brigada/. El de San Juan de Dios, Santo Angel, San Felipe, y Monserrate la segunda.

San Francisco, Santa Clara, Espíritu Santo y el de Paula la tercera.

Santa Teresa, Ursulina, Belén y San Isidro la cuarta. (Reglamento de Serenos, 1834:15.)

El Cuerpo de Bomberos se creó el 12 de diciembre de 1835 y estaba formado por seis tercios, tres para intramuros y tres para extramuros. El cuartel del Cuerpo de Bomberos se encontraba a un costado del convento de San Felipe, situado en la esquina de Obrapía y Aguiar, y estaba a cargo de su subinspección el jefe de ingenieros coronel Manuel Pastor. En este Cuerpo dos tercios eran de blancos, dos de mulatos y dos de negros; cada tercio estaba formado por 30 personas entre albañiles, carpinteros y herreros, al mando de 3 cabos, 1 sargento, 1 subteniente y 1 teniente comandante.

de su duración contra el efecto incesante de las ruedas y de la facilidad de las operaciones. Los materiales que se emplean, y de cuya buena calidad depende la bondad de la obra, son piedras calizas de formación secundaria, muy comunes en los alrededores de la ciudad; y preferibles a ellas, las chinas o cantos rodados /como las usadas en las aún conservadas calles trinitarias/ que enteros se habían empleado antes en varias calles, y los que traen de lastre algunos buques. Estas piedras son pedernales, corneas y porfidos, que rotos con el martillo proporcionan fragmentos angulosos y de gran dureza, requeridos para este empedrado [...]. (Sagra, 1835:10.)

Este sistema había sido inventado por John Mac Adams, ingeniero escocés, y puesto en práctica en 1815, en Bristol, con resultados satisfactorios. El método, entonces, se ejecutó en Inglaterra, Francia, Estados Unidos de Norteamérica y otras naciones europeas. Saco, en sus **Memorias sobre caminos en la Isla de Cuba** publicada en La Habana, en 1831, lo recomendaba.

Tacón, a quien indudablemente no asustaban las innovaciones, se decidió a emplear el nuevo método pues, además, con él pensaba resolver otro problema: la pérdida de fondo de la bahía. En la carta al Ministro de lo Interior ya mencionada, escribía refiriéndose al puerto habanero:

La causa visible de este mal de tan funesta trascendencia ha consistido en el pernicioso sistema de empedrados en que se invertían tanta parte de piedra como de tierra. Venían

las aguas que son aquí copiosas en la estación de ellas y arrebataban consigo a la bahía enormes masas. (Pérez de la Riva, 1963:113.)

Con el sistema macadam se construían calles convexas con combeo a ambos lados y se comprimía la piedra con un pesado rodillo. Las piedras debían tener —aún hoy se usa dentro de ese rango— entre 5 y 6 centímetros. En el macadam hidráulico se compactan las piedras con agua, y pasadas por el rodillo, se traban con gravilla y arena en la última capa; el rodillo siempre se usa a manera de aplanadora. Pero cuando la rueda enganchada de las carretas pasaba, con todo su paso, por un mismo punto del pavimento, lo destrababa y comenzaba a deteriorarse. Claro está, en comparación con los métodos empleados con anterioridad, este sistema lograba pavimentos de mayor calidad y durabilidad. La superficie final podía recubrirse con alquitrán.

Justo de la Torre nos dice que Tacón no previó:

...que el tráfico de carruajes ha de disolver este último material que las lluvias arrastran a nuestra hermosa bahía causándole el grave perjuicio que S.M. /Tacón/ quiso remediar. (Torre, 1839:28.)

El empedrado de Tacón tuvo varias dificultades que no eran en sí defectos del sistema. Una era el tráfico de carretas y carretones cargados, el cual muy pocos pavimentos serían capaces de resistir; otra la piedra caliza, que no era el material idóneo para este tipo de pavimentación directa que necesita rocas mucho más duras.



## CLOACAS Y SUMIDEROS

En carta del 2 de mayo de 1835 al Ministro de lo Interior, Tacón escribía:

También he dispuesto que se tracen y abran cloacas para el desagüe de las calles, que es tanto mas necesaria cuando que sin este requisito no puede considerarse un buen empedrado, ni tampoco gozar de comodidades los transeuntes [...].

Ultimamente; las casas de esta ciudad carecían de receptáculos para absorber las aguas que han servido pa. los usos domésticos y personales, circunstancia qe. obligaba a los vecinos a derramarla pr. las calles hasta furtivamente, con infracción de los bandos de buen gobierno. Para cortar este abuso, hice publicar el bando que tambien acompaño impreso, previniendo que en término de dos meses hiciesen todos los propietarios sumideros capaces de absorber las aguas referidas. (Pérez de la Riva, 1963:145.)

Las obras de las cloacas comenzaron en 1835 y se prosiguieron a lo larqo del mandato de Tacón. En su **Relación de Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**, del año 1838, Tacón escribía:

Se construyeron 3270 varas de cloacas y se estableció una canal sobre el foso que penetrando por la magistral de esta plaza en un punto inmediato a la Puerta de Tierra, da paso al agua de la Zanja y la conduce a un depósito de donde se distribuye a las cloacas, para su aseo y limpieza. La que se hizo en la parte

más baja de la ciudad evita males de mucha consideración, porque era tanta la cantidad de agua que se reunía por aquel lado en la estación de lluvias que se inundaban las casas y se mantenían las calles intransitables. (Tacón, 1838:12.)

La Sagra también hizo sus comentarios sobre los sumideros y cloacas. En su **Breve noticia de los primeros meses del mando del Exmo. señor D. Miguel Tacón...**, escribió:

La formación de sumideros en todas las casas, y de cloacas que conduzcan al mar las aguas de lluvia eran indispensables así para el aseo y salubridad del vecindario, como para la conservación del mismo empedrado. (Sagra, 1835:10.)

Tacón, entre 1835 y 1837, macadamizó 173 500 varas cuadradas de calles y construyó, al unísono, 3 270 varas de cloacas. En un informe del coronel de ingenieros Félix Lamaur, con fecha 28 de enero de 1836, dirigido a Tacón, leemos:

Tengo el honor de remitir a V. E. el adjunto estado que se han hecho en la composición de las calles de esta ciudad, desde que sirvió encargarme de la dirección de ello, hasta fin del año próximo pasado [...].

En el mismo informe, al referirse al ayudante de ingenieros, subteniente del batallón de Nápoles, don Leandro Melgares, dice:

...no ha fallado un día a la asistencia de los trabajos, presenciandolos sin separarse de ellos mientras han durado ademas de haber concurrido diariamente al deposito donde es-

tan los presidiarios y negros emancipados para activar su salida y que se aprovechase el tiempo; asegurando a V.E. que tanto por lo que he referido, como por su inteligencia en el arreglo de la composición de las calles y orden de los trabajos nada me ha dejado de desear [...].

Este informe nos hace pensar, que si bien Lamaur fue el director de las obras de empedrado, Leandro Melgares fue el jefe de obra, al menos por el tiempo consignado en dicho informe. Éste tiene el interés de permitirnos conocer la organización del trabajo, su secuencia y los gastos ocasionados. Sabemos que hasta 1837 Tacón pavimentó 173 500 varas cuadradas. Según el informe referido, en 1835 se gastaron 31 413 pesos en 6 546 varas lineales de calles, de 6 varas de ancho como promedio, con las cloacas previstas. Estos datos nos permiten aventurarnos en un cálculo aproximado del gasto de toda la obra de empedrados y cloacas: 134 000 pesos para las 173 900 varas cuadradas concluidas en 1837.

Podríamos preguntarnos de dónde salieron oficialmente los recursos para realizar esta obra. Para ello reproducimos una parte del informe mandado por Lamaur a Tacón, el 27 de enero de 1836. Este fragmento tiene, además, el valor de consignar por sus nombres las calles objeto de la obra.

**OBSERVACIONES.** Destinado por el Escmo. Sr. Capitan General el producto de la **contribución de marca de carruajes** para la composición de las calles, se recaudo por administración, y hasta fin de diciembre del año proximo pasado, fue su líquido producto 36 o 15 pesos.

De esta cantidad se han gastado 31 413 pesos 6 1/2 reales en la referida composición; pero es de advertir que no se ha invertido todo en componer las 6 546 varas lineales de calles porque parte ecsiste en efectivo y en objetos que servirán para continuar el trabajo en el presente año sin otro gasto que el de conservación y reposición; pues se tienen en buen estado de servicio ocho yuntas de bueyes, doce mulas, siete carretas [...] otra deducción debe hacerse; lo que han costado las cloacas, porque si sobre otras utilidades de pública comodidad tienen la de contribuir a la mayor duración de la composición de las calles, disminuyendo el gasto para conservarlas en buen estado, no son de absoluta necesidad. Las 173 varas que se han hecho por administración en la calle Obrapia y en la Plaza del Nuevo Mercado de Cristina han costado 1 792 pesos.

Las 95 1/3 que se han pagado al que hizo por contrata la de la calle Teniente Rey en los espacios de las que lo atraviesan, porque lo demás lo costearon los propietarios de las casas, 1 620 pesos 5 1/2 reales y las 14 varas de las que hizo otro contratista en la última cuadra de la calle Mercaderes, que termina en el Boquete, en las dos que la atraviesan en sus extremos, 217 pesos; y estas tres partidas con 405 pesos que han costado las rejas para los tragantes, deben agregarse a la anterior... y últimamente los 3 258 pesos 4 reales que se han pagado por el enlosado hecho en las aceras de la calle de los Oficios; porque habiendo ofrecido los dueños de las casas, satisfacer lo que costase,

no es creíble dejen de cumplirlo; y como todas las referidas partidas componen la suma de 12 435 pesos 5 1/2 reales, estándola de la total cantidad gastada, resulta que 6 546 varas lineales de calles compuestas, no han costado más de 18 978 pesos 1 real, y cada una menos de 3 pesos.

Luego se comenta en dicho informe que Tacón dudó si debía hacerse la obra por contratación, y para saber si era más económico, hizo concurrir a la Capitanía a los licitadores; de ellos, el que menos pedía, exigía 5 pesos por cada vara lineal. El capitán general determinó no usar ese método, pues le parecía muy caro, ya que «lo que se ha hecho con 18 978 pesos, habría costado 49 820». El informe de Lamaur continuaba:

Las calles compuestas en los diez meses del año procsimo pasado son las siguientes. El costado y frente de la Casa de Gobierno, el de la Intendencia, la última cuadra de la calle Mercaderes, la de Cuba, desde la esquina del cuartel de S. Telmo hasta la de O'Reilly, se concluyó esta hasta la puerta de Monserrate, y desde allí la calle del Obispo; esta desde la Plaza de Armas hasta la de Acosta; la calle de Ricla desde la de los Oficios hasta el fin de la última cuadra frente a la puerta de Tierra, los dos lados más largos de la plaza del Mercado de Cristina; la cuadra en la que se hizo la cloaca en la calle de Obrapia; la de la espalda de Santo Domingo, la calle de la Amargura desde la plaza de San Francisco hasta encontrar la calle de la Habana, esta desde la de O'Reilly a la de Ricla, y desde esta la de Aguiar hasta la mitad de la cuadra antes

de San Juan de Dios. Además de esto se han hecho algunos reparos provisionales en la calle del Sol, del Baratillo, Callejón de Justiz, calle de Inquisidor, y la sin salida de Santa Clara; y la piedra de granito partida, que estaba en el atrio de Sta. Catalina y el costado de Monserrate, con 150 carretadas de la traída de la Cabaña, la llevó el contratista de las casillas de la plaza del Cristo, para componer en 143 varas que hay de uno y otro lado, entre las casas y parte de la plaza. [...].

...estaba reservada al Escmo. Sr. Don Miguel Tacón la gloria de hacer una obra en la que hace más de medio siglo que se trabaja, sin, otro fruto que haber gastado mucho, para que las calles estuviesen casi intransitables; y sólo a su talento y actividad infatigable, deberán los habitantes de La Habana, andar por calles tan buenas, como las de la ciudad que las tenga mejores. Pero lo que sí es más admirable y no lo creerán los que no estén presentes, que así para esta obra, como para otras de igual o mayor utilidad, no se haya gravado al público con la más pequeña contribución; ni se crea que S. E. se ha valido de arbitrios o auxilios extraordinarios que no se tuviesen antes, porque todos los elementos de que se ha servido están aquí [...].

Tacón, con la ejecución de su plan de pavimentación de calles, cloacas, y sumideros, puso en marcha una obra propuesta antes de su llegada. Por su interés, reproducimos la carta firmada por Francisco Dionisio Vives, entonces capitán general de la Isla, y dirigida al director de composi-

ción de calles. En ella, por Real Orden, se desaprueba el proyecto de empedrado y cañería:

Escmo. Señor:

Con fecha 2 de nov. último me dice el Sr. Secretario del Consejo Supremo de Indias lo siguiente:

Escmo. Sor.: De R. Orden en fecha 9 de marzo del año ppoo, se remitió al Consejo de Indias pr. el Ministro de Gracia y Justicia pa. que consultase su parecer, el expediente promovido pr. el Ayuntamiento de esa ciudad de la Habana y de que dio V. E. cuenta en carta de 1º de diciembre de 1826 sobre la ejecución de un nuevo proyecto de empedrado y cañería de la misma ciudad que presento Dn. Arsenio Lacarriere Latour y con que se ha formado dicho Ayuntamiento, bajo ciertas modificaciones; y examinado todo pr. el referido Supremo Tribunal con presencia de lo informado en su razón pr. la Contaduría General y expuesto por el señor Fiscal hizo presente al Rey Ntro Sor. lo que estimo oportuno en consulta de 2 de Oct. ppoo. y confirmandose con el dictamen se ha servido S. M. resolver se signifique a V. E. que el expediente de que se trata no se halla instruído cual corresponde a su importancia pues ni se espresa el curso que deben llevar las aguas de la proyectada cañería pa. preservar a la Bahía de los perjuicios que en el se enumeren ni se ha consultado acerca de la salubridad de la ciudad, que es un punto de mayor importancia; ni se ha sacado a pública subasta, como debía tan dispensiosa obra pa. economizar un costo en

lo posible. Que por otra parte no es justo cargar solo a los propietarios de las casas el importe de tan inmensa obra eximiendo a los que más contribuyen al deterioro del empedrado, y que no apareciendo tampoco demostrado los arbitrios de donde deben salir los grandes caudales que se necesitan para conservar la limpieza y obra que se proponen, supuesto que del sobrante de vestuario fue incorporado a la R. Hacienda en el año pasado de 1825. Estima S. M. inoportuno en las circunstancias en que se halla la Habana la erogación de sumas tan cuantiosas, cuando todo es poco para atender a su propia defensa, y que de consiguiente debe suspenderse la ejecución del mencionado proyecto hasta que con más instrucción y en ocasión más favorable se pueda examinar y resolver lo mas conveniente, sin perjuicio de que entre tanto se tomen las medidas que se juzguen mas adecuadas para la limpieza, salubridad y aseo de la ciudad. Publicada en el Consejo la presedente y soberana resolución, acuerdo su cumplimiento y que la comunique a V. E. como lo ejecuto para su inteligencia. la de ese Ayuntamiento, y demas efectos consiguientes.

Lo que traslado a V. E. para su conocimiento. Dios guarde a V. E. muchos años.

Francisco Dionisio Vives

(Archivo Nacional. Junta de Fomento  
105/4525.)

Tacón obtuvo la aprobación de esta obra y trató con ella de resolver los problemas de salubridad que presentaba la ciudad. Pero veamos qué pasó

después a través de esta carta del director de composición de calles, dirigida al capitán general el 18 de abril de 1842:

Las porciones de cañería denominadas cloacas que hay al presente construídas en distintos puntos de esta ciudad, fueron probablemente ejecutadas para disminuir la estancación de aguas en determinados puntos en que se espermentaban perennes lagunatos nocivos a la salubridad y de fatal aspecto al transito de las calles: por esto tal vez, se limitaron a cortas estensiones, se dispusieron los tragantes abiertos en la medianía del ancho del pavimento de aquellas para que sumieran las aguas lluvias y ejecutados con festinación y quizás con reducidos auxilios, ha producido que no presenten en su forma y solidez las ventajas que prestan esta clase de obras, lo que unido al distinto uso que hacen algunos vecinos con especialidad los trabecimientos de viveres y bodegones de arrojar por los tragantes aguas inmundas y artículos podridos y otros por los cañds de las casas que derraman a las mismas materias que no son las aguas lluvias, de aquí demana la fetidez que exalan, consecuencia necesaria de carecer las cloacas de un curso de corriente de agua constante o periodico [...].

(Archivo Nacional. Gobierno Superior Civil 1917/51411.)

La obra de empedrados y cloacas fue afectada por el ferrocarril. Según el informe del mismo director, del 18 de enero de 1846, tenemos:

En el mando del Excmo. Sor. Don Miguel Tacón se construyó un cañón de cloacas en la cuadra de la calle del Aguila entre las de Reina y Dragones a derramar en la Zanja Real, y en este desembocaban los caños de desagüe de los edificios y Mercado situados en la misma cuadra.

Con posterioridad se estableció la línea del ferrocarril de Güines sobre los revestimientos de la zanja reduciendo el ancho, y al ejecutar lo que procede se macizó la salida del cañón de la cloaca quedando incomunicado con la zanja. El resultado de esto, ha producido que salgan las aguas que se vierten por las juntas de cantería mantengan en un lodazal constante parte de la calle de Dragones inmediata al ferro-carril, y al fin corran las aguas sucias por distintos derrames y se introduzcan e incorporen con la Zanja.

(Archivo Nacional. Gobierno Superior Civil 1916/51999.)

Una obra del conde de Villanueva era una de las causas de que esta obra de Tacón no funcionara. Mariano Carrillo, director subinspector de ingenieros, en carta al capitán general, el 11 de junio de 1849, le dijo lo siguiente:

Me he enterado del espediente que devuelvo, y que con fecha de 9 del corriente se ha servido V.E. remitirme relativo a los perjuicios que sufren los vecinos de la Plaza mercado de Tacón, como los de las calles del Aguila, Amistad y Dragones, con motivo del revestimiento de los bordes de la

Zanja Real que ha cerrado las salidas de cloacas que aquella y parte de las otras tenían a la espresada zanja: y sobre cuyo particular se digna V. E. mandarme proponga lo que se me ofrezca. [...] El Escmo. Sor antecesor de VE. /el Capitan General Ezpeleta/ dispuso que se cerrasen las cloacas, porque no solo servían para las aguas lluvias, sino también para las inmundas y aún para las comunes, y todo se mezclaba con las aguas de la zanja que beben despues los vecinos del barrio de Jesús María. Pero al mismo tiempo de esta justa medida era preciso haber determinado adonde debían ir las aguas llovedizas que recogían la plaza de Tacón, los patios de las casas y las calles de que se habla [...]

(Archivo Nacional. Gobierno Superior Civil 1912/51079.)

El conde de Villanueva, sin embargo, trató de echar toda la culpa del mal funcionamiento de las cloacas en esta zona al paso a desnivel de la calle San Luis Gonzaga, que tenía parte pero no toda la responsabilidad; y escribía al capitán general el 6 de junio de 1840:

...si las calles de Amistad y del Aguila se inundan, no proviene esto de que el revestimiento de la zanja haya cerrado las cloacas [...], sino porque la calzada de San Luis Gonzaga al mar hay una diferencia tan grande de nivel que al menor aguacero, aunque no corra por la zanja agua ninguna es tal la cantidad que recibe del terreno elevado, que se reboza y derrama a torrentes por todas las calles desde el jardín social hasta

el Botánico, haciendo más daño en aquellas como la del Aguila...

(Archivo Nacional. Gobierno Superior Civil 1912/51079.)

De esta forma, el resultado de esta obra no estuvo de acuerdo con los propósitos de su progenitor. Al cerrar la salida de las cloacas a la Zanja provocó que las primeras se desbordaran, pero no es menos cierto que era imperdonable que las cloacas fueran a desaguar a la Zanja, cuando en su trayecto ésta aún debía suministrar el agua de consumo doméstico al barrio de Jesús María, barrio pobre, por cierto, que no interesó a Tacón. Además, la cantidad de agua que cuando llovía caía del paso a desnivel de San Luis Gonzaga agudizaba la situación; no podemos olvidar que las aguas lluvias, al correr por las calles, arrastraban consigo basuras e inmundicias. Para colmo, las cloacas construidas en tiempos de Tacón no tenían la dimensión adecuada para poder limpiar su interior, ni agua corriente, ni tapas adecuadas.

A este problema de las cloacas se dedicaron varios expedientes, a los cuales pertenecen los párrafos citados por nosotros en este trabajo. En ellos se acumularon opiniones de la situación existente y también posibles soluciones para ésta. En 1842 el capitán ingeniero Onorato Bouyon redactó un informe al Gobierno explicando cómo debían ser las secciones de las cloacas. (Archivo Nacional. Gobierno Superior Civil 1917/51411.)

Por su parte, Mariano Carrillo resumió en un informe al capitán general, el 10 de mayo de 1842, la situación de esta obra de alcantarillado.

Nosotros estamos de acuerdo con él:

Pocas serán las mejoras que se hagan respecto a las obras públicas y particulares que dejen de tener su efecto y de ofrecer inconvenientes. Esta parece ser una ley general para todas las cosas humanas. Así las cloacas útiles a las poblaciones medianas, utilísimas, casi presisas en las grandes, producen desgraciadamente sus males: el mal olor, las miasmas perniciosas, las plagas de mosquitos, disminuyen pero no destruyen las ventajas de su adopción.

(Archivo Nacional. Gobierno Superior Civil 1917/51411.)

Los defectos indiscutibles que tuvo la obra de cloacas no le quitan a Tacón el mérito de haber decidido emprenderla. Otros después la mejoraron, pero a él es atribuible el honor de haber contribuido, de esta manera, al cambio de aspecto de la ciudad.

### ROTULACIÓN DE CALLES

El crecimiento de la ciudad impuso la adopción de un sistema ordenado que permitiera la localización, lo mismo de calles que de viviendas. En la etapa de gobierno de Tacón, no fue soslayada esta cuestión:

Carecían las calles de la inscripción de sus nombres y muchas casas de número. [...].  
...poner en las esquinas de las primeras targetas de bronce, y numerar las segundas por el sencillo método de poner los números pares en una acera y los impares en la otra. (Tacón, 1838:12.)

Tacón, escogió, así, un método que aún es usado para la numeración de las viviendas en La Habana.

### HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS

Estaba situado en intramuros, en la manzana comprendida entre las calles Aguiar, Habana, Empedrado y San Juan de Dios.

En el Hospital San Juan de Dios, por el mal estado de sus servicios, Tacón hizo algunas reparaciones. Debido a la situación precaria de la instalación, ordenó al doctor Juan Beltrán hacer un informe de dicha situación, que posteriormente pasó como apéndice a su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General...**

Allí encontré dos salas de calabozo que se nombran de blancos y negros, separadas por dos puertas de comunicación que están siempre abiertas y por la cual pasan los blancos a la de los de color, para el desahogo de sus personas en unos zambullos o grandes túneles, colocados al fondo de esta última sala y cuyos depósitos de todo el día noche [...], tienen formado algunas lagunillas en el suelo de las inmediaciones que causan un fetor en ambas salas, insufribles... Estas habitaciones tienen escasísima ventilación y tan estrechas para el número de hombres que contienen, que a la vez es imposible que estén acostados, aunque hiciesen todo el plan del suelo cama [...]. (Tacón, 1838, Informe No. 3:3.)

Hemos reproducido este fragmento del informe porque nos parece interesante conocer la ma-

nera tan infrahumana en que se encontraban los pobres y los presos dentro de este hospital. Aunque por motivos no precisamente humanitarios sino personales, Tacón señaló todo esto para poder criticar al Ayuntamiento y a la Real Hacienda, que eran las instituciones que subvencionaban el hospital.

En carta al Ministro de lo Interior, el 31 de mayo de 1835, Tacón escribía:

El Hospital de San Juan de Dios, el más antiguo probablemente de esta ciudad, si bien en tiempos remotos llenó los deberes que impuso a sus hijos el Santo Fundador, comenzó a decaer, ya por el poco celo de los que le gobernaban, y ya principalmente porque la autoridad demasiado confiada, omitía inspeccionar lo que consideraba del cuidado y obligación de los Religiosos. Estos, entregados en la generalidad al fomento de su particular interés, y a todo género de atenciones mundanas, se olvidan poco a poco de sus constituciones, viviendo tranquilos a la vista misma de la autoridad, que no se ocupaba de estimularlos con particularidad en estos últimos años. Así llegó esta Casa al grado de abandono y criminalidad que aparece de los informes, y así proporcionalmente encontré todos los diferentes ramos de administración, sin que haya uno solo donde no se reconozcan profundas huellas de desolación y desorden. (Pérez de la Riva, 1963: 163.)

Tacón acusó al prior del convento de San Juan de Dios y los autos fueron aprobados, lo que contribuyó a su fama de anticlerical. Sin embar-

go, los arreglos hechos al hospital fueron pobres y de poca importancia. Según Pérez de la Riva:

Es evidente que, después de provocado el escándalo, con ánimo de perjudicar al Cabildo y molestar a la Sociedad Económica y la Iglesia, Tacón dejó las cosas como estaban, olvidándose de los infelices que tan emocionadas frases le habían arrancado. (Pérez de la Riva, 1963:166.)

El capitán general, en su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**, informó que debido a las obras realizadas en el hospital, la mortalidad había descendido. Sin embargo, según comprobaciones hechas por el profesor Juan Pérez de la Riva en las **Memorias de la Sociedad Patriótica de 1836**, en el año 1834 murió el 6,8 % del total de ingresos y en 1836 el 15,75 %, para un 8,95 % de aumento de la mortalidad. (Pérez de la Riva, 1963:166.)

Las reparaciones de Tacón al Hospital de San Juan de Dios fueron mínimas en relación con las necesidades que había: más bien esto fue utilizado como propaganda en favor de sí mismo y contra sus enemigos. Esa fue la razón por la cual no sólo consignó esta obra en su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**, sino que, además, falsificó los hechos.

#### REMODELACIÓN DEL PALACIO DE LOS CAPITANES GENERALES

Los trabajos de reconstrucción en la Casa de Gobierno empezaron con la salida de los presos allí instalados hacia la Cabaña. Ya antes el coronel de ingenieros Félix Lemaur y el maestro del ramo de fortificaciones le habían hecho un



«La cárcel se empezó en el mes de marzo de 1835 y a principios de abril se hallaban hechas las paredes de toda la fachada [...]» (Sagra, 1835: 16.) Tacón puso sumo interés en su ejecución y cuando informaba al Ministro de lo Interior de España, el 2 de mayo de 1835, escribía: «La cárcel pública, objeto preferente de mis atenciones, adquiere también notable incremento en su fábrica.» (Pérez de la Riva, 1963:145.)

La cárcel estaba compuesta por dos cuerpos; el primero, propiamente la cárcel, y el segundo, el cuartel. Tacón, en su **Relación de Gobierno y Capitanía General de la Isla de Cuba**, escribió:

Me propuse dar a dicho edificio la extensión de 80 varas de frente y 100 de fondo, calculé después que sería conveniente estender el último a 140 varas, a fin de que con la debida separación de sexo, clases y colores fuese el local susceptible de admitir hasta 2000 personas, sin necesidad de hacer uso de prisiones. [...].

Destiné el segundo cuerpo para un magnífico cuartel capaz de alojar 1200 hombres de tropa, con pabellones para sus jefes y oficiales. (Tacón, 1838:14.)

Ramón de la Sagra hace una sintética memoria del proyecto en su **Breve noticia de los primeros meses de mando del Exmo. señor D. Miguel Tacón...** y escribe:

Un espacioso vestíbulo dará entrada al edificio principal y a las dependencias de Cuerpo de guardia, habitaciones. Habrá departamentos separados para la jente de color; piezas para los arrestados de la policía; otras

para los reos de graves delitos que deben permanecer incomunicados. (La Sagra, 1835: 16.)

La Sagra, buen amigo de nuestro capitán general, tuvo en este proyecto una influencia directa. Él dedicó varios años al estudio de las prisiones en Europa y recomendó algunas de las teorías penitenciarias nacidas en Estados Unidos. La cárcel de La Habana no pudo escapar a esta influencia.

La construcción de la cárcel fue muy rápida. Tacón, en su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba** nos dice:

...se concluye el primero de los cuerpos, y fueron a él trasladados en los días 28, 29 y 30 de septiembre de 1836 todos los presos depositados provisionalmente en la Cabaña. El segundo se halla ya tan adelantado, que deberá estar concluido y ocupado en el corto espacio de cuatro a cinco meses/finales de 1838/. (Tacón, 1838:14.)

Ya antes que Tacón, Ricafort había pensado en la necesidad de construir una cárcel nueva y para ello solicitó la contribución de los vecinos; pero todo aquello quedó en proyectos. Tacón fue quien, posteriormente, más decidido, emprendió la construcción.

La cárcel de Tacón, proyectada en base a salones únicos separados por sexo, delito, color o clase —y no en base a celdas o prisiones—, dedicando además locales a talleres en los que trabajaban los encarcelados, se ubica dentro del sistema norteamericano; este sistema determinó una distribución en planta muy distinta a la que

hubiese determinado las costumbres desarrolladas hasta ese momento. Se dedicaron, además, talleres en los que trabajaban los encarcelados. Según Rousset, Manuel Pastor dirigió la obra y Joaquín Gómez organizó el manejo de los fondos públicos.

Años después determinada la cárcel, y luego de sufrir múltiples reparaciones, se le agregó una ampliación.

El edificio original, de estilo neoclásico con columnas de orden toscano en su fachada principal e influencias renacentistas, tenía 140 por 80 varas y dos pisos, cada uno de ellos de 9 varas de alto. La primera planta se terminó en 1836 y la segunda en 1839. El primer piso estaba compuesto por dos partes con sendos patios interiores; una parte para el grupo de presos que trabajaba en extramuros y otra para el de intramuros; en el segundo piso estaban los jefes y la tropa.

El presupuesto hecho para construir la cárcel fue, en sus inicios, de 320 918 pesos, pero según el propio Tacón informa en su **Relación de gobierno y Capitanía General de la Isla de Cuba**, costó 480 640 pesos y 4 reales.

En 1841, debido a asentamientos diferenciales, según suponemos, necesitaba serias reparaciones. José Patricio Sirgado, alguacil mayor, en una carta dirigida al Gobernador y capitán general, el 6 de agosto de 1841, escribía:

...el reconocimiento que se ha practicado en la cárcel de su estado actual, considera este cuerpo tan próximo al riego en que se encuentran los arcos adintelados sobre las columnas del patio principal, que es de la opinión que se apuntalen inmediatamente [...]

antes que suceda alguna desgracia cuyas consecuencias sean funestas si no se acude con oportunidad a prevenirlas; pues se hallan muy sentidos los arcos del patio, especialmente el ángulo del norte; este mal lo he indicado ya a V. E. y anteriormente se mandó a hacer un reconocimiento por el Excmo. Presidente Gobernador y Capitán General y en consecuencia se dispuso que se solara toda la cornisa y se oradara para el pase de los caños que conducen las aguas lluvias, así se practicó, y sin embargo de esta obra continúa siendo cada día más proscimo el peligro que amenaza aquel edificio, pues he notado que las grietas de los cerramientos cada vez van a más y las columnas están estallando por su centro. (dob. Sup. Civil: 60/3662.)

En los terrenos en que se encontraba la cárcel existió antes una cantera, por lo que, indudablemente, el terreno había sido rellenado, la búsqueda del firme, cuando se ejecutó la obra, pensamos que fue problemática. La Sagra nos dice que se hicieron «hondos cimientos que hubo que abrir y llenar». (Sagra, 1835:16.) Pensamos que los fallos ocurridos en la estructura de la cárcel fueron producto de asentamientos diferenciales y esto pudo suceder de varias formas:

1. Que los asentamientos diferenciales se produjeron debido a que el relleno fue heterogéneo, se cimentara sobre él y todas las zonas no se consolidaran igual.
2. Que por ser la profundidad del hueco variable, el relleno fuera de espesores diferentes.

3. Que los cimientos de algunas columnas cayeran en el relleno y otras en la roca.

A estas situaciones se puede sumar la poca posibilidad de buena compactación y la localización tan cercana al mar de la obra. Una vez explicado esto no es de extrañar lo que ocurrió; al asentarse unas columnas más que otras, se produjeron esfuerzos secundarios en los cerramientos y estos se agrietaron. Por otra parte, el hecho de que existieran columnas que se asentaran más que otras, produjo que las que se asentaron menos tuvieran que soportar un incremento de carga producto de la disminución soportante de las columnas cuyos cimientos sufrieron un asentamiento excesivo. Este incremento de carga provocó el fallo o compresión de las columnas más cargadas, y por tanto, su estallido por el centro.

El edificio de la cárcel tenía también otros problemas. El desagüe, casi al nivel del mar, provocaba que cuando éste subía un poco, en vez de desaguar hacía lo contrario; llenaba los caños de arena y arrojaba hacia dentro basuras que acababan tupiéndolos; por otro lado, la fuente de la cárcel era incapaz de solucionar las necesidades de agua de la misma.

Dos años después de su terminación, este edificio ya exigía una reparación capital, a pesar de lo planteado por La Sagra en 1835:

...por su localidad en el ventilado campo de la Punta, la solidez de su construcción, vasta capacidad y buen orden en la distribución, no tendrá otro a que compararse en los dominios de la monarquía española. (La Sagra, 1835:16.)

En este trabajo incluimos la fachada principal de la cárcel, recogida en un grabado de la época.

El edificio de la cárcel de Tacón fue demolido en 1930, pero se dejó como monumento la capilla.

#### 1836-1837: **Urbanismo**

A nuestro entender, ésta es la etapa más importante en el gobierno de Tacón, en relación con su obra constructiva. Es en ella en la que nuestro capitán general, que se ha apropiado de los ejes que definirán su urbanismo, desarrolla su obra, ampliando el Paseo Extramural, construyendo el Paseo de Tacón y remodelando, para llegar al anterior, San Luis Gonzaga. En la fase anterior ya se habían comenzado algunas de estas obras: se había remodelado el Campo de Marte adjudicándole un carácter de símbolo-poder colonial y ya estaban adelantados los trabajos de la cárcel, que culminaba el eje Paseo Extramural. Pero será en estos años cuando se ratificará la importancia ineludible de extramuros para el necesario cambio de escala de la ciudad.

#### **VARIACIÓN DEL PUENTE GALEANO**

Este puente fue construido por don Juan Martín Galeano, ministro interventor de fortificaciones. Según el primer trazado de la Calzada de Galeano, el puente se encontraba en posición oblicua a la misma, pero cuando Tacón comenzó su mandato, dispuso que se colocara en posición normal.

En 1836, dicho puente fue reemplazado por otro para dar paso al ferrocarril; por último, al desaparecer la zanja por debajo del pavimento de la

calle, no fue necesario el puente y dejó de existir. (Torre, José María, 1857:79.)

#### REMOZAMIENTO DEL MUELLE

El muelle se encontraba en intramuros, frente a la capitanía del puerto, en el Muelle del Comercio, después nombrado de Caballería,

Ya antes de Tacón iniciar su mandato la obra del muelle había sido comenzada pero no concluida. A Tacón le preocupó la situación del muelle, que era muy concurrido, por la gran importancia del puerto y la cantidad de extranjeros que en esos momentos entraban y salían de La Habana.

Se saltaba en tierra al frente de la Capitanía del puerto con no poca dificultad, por haber faltado unos sillares y estar desprendidos casi todos los demás. (Tacón, 1838: 18.)

Tacón mandó a repararlo todo y empedró, además, la zona. Los nuevos escalones para gradas del muelle eran de piedra superior de granito, encargados a Barcelona; tenía una fuente con una estatua del dios Neptuno que servía para que las embarcaciones hicieran aguada; la fuente, llamada de Tacón, fue traída de Génova. Los comisionados que se encargaron de las compras en el extranjero fueron don Miguel Viada y don José Tosar, que además contribuyeron con 4 503 pesos para la obra. En este trabajo incluimos un grabado de la época en que se puede apreciar la fuente y su ubicación en el muelle.

Actualmente esta hermosa fuente se encuentra en el parque Gonzalo de Quesada, ubicado en

la manzana comprendida entre Calzada, Quinta, D y C.

#### CASA DE RECREO DE LOS CAPITANES GENERALES

Mientras se ejecutaban los trabajos del Paseo de Tacón y la Calzada de San Luis Gonzaga, en terrenos aledaños se construía el ferrocarril de Villanueva. La Sagra había comenzado, años antes, un ensayo de jardín botánico en esos terrenos, pero con la construcción del ferrocarril Tacón lo mandó a trasladar.

Al resolver el general Tacón la traslación de sus arbustos y plantas al frondoso espacio que media entre los Molinos y la referida calzada-paseo de su mismo nombre, resolvió también que se fabricase allí una pequeña quinta que sirviese de recreo a sus sucesores, y de alojamiento propio [...]. (Pezuela, 1836a, T. III:154.)

Este lugar también fue conocido como Jardín de Tacón. Pezuela nos dice que la casa de recreo:

Componíase de un cuadro de planta baja con azotea, huecos y tres galerías apersianadas en sus frentes de N. a E. y comunicándose por el O. con la pequeña casa que había antes en aquel punto, y que se reformó para habitación de los criados, cuadra y cochera del Capitán General. (Pezuela, 1863a, T. III: 154.)

La obra se ejecutó con materiales sobrantes de las restantes obras públicas realizadas en esos tiempos, y bajo la responsabilidad técnica de los coroneles de ingenieros don Félix Lemaur y don

Manuel Pastor; la mano de obra empleada salió de las filas de los presidiarios de la Cárcel Nueva.

El eje San Luis-Paseo Militar, en su trayecto hacia el Príncipe, se encontraba con la casa de recreo del Capitán General. Con la creación de esta nueva obra, Tacón conseguía diferenciar el espacio-privado-recreativo del espacio-público-recreativo representado por el Paseo Tacón, pero indirectamente, como perspectiva urbana.

#### AMPLIACIÓN DEL PASEO DE EXTRAMUROS

El 31 de octubre de 1834, en carta al Ministro de lo Interior, y refiriéndose al Paseo Extramural, Tacón escribía:

El que se halla fuera de las murallas y corre desde la estatua de Carlos 3º hasta el campo de la punta, no tiene ninguna de las circunstancias de recreo de un país situado en la Zona Tórrida.

Se necesita otro más amplio, mejor dispuesto y en diferente localidad y lo proyecté / se refiere al paseo de Tacón / desde mis primeras salidas por los alrededores de esta ciudad. (Pérez de la Riva, 1963:112.)

Posteriormente, Tacón decide la ampliación del Paseo de Extramuros. Con ello y con la construcción de San Luis Gonzaga-Paseo Tacón definió los ejes a partir de los cuales desarrollaría su urbanismo.

El Paseo Extramural o Nuevo Prado fue comenzado por el marqués de la Torre en 1772. Los siguientes capitanes generales le hicieron otras mejoras, pero según González del Valle en su

obra **La Habana en 1841**: «La antigua alameda quedó hermosamente transformada por el ensanche que le dio el General Tacón...» (González del Valle, 1952:125.)

En 1803 se erigió en el Paseo Extramural una estatua de Carlos III, pero en 1836, con la construcción del Paseo Tacón, se trasladó para allí.

En 1840, a partir de la nueva restauración, el Paseo de Extramuros tomó el nombre de Paseo de Isabel II.

#### PASEO DE TACÓN O PASEO MILITAR

Como hemos visto, ya en 1834 Tacón tenía proyectada la ejecución del Paseo Militar. En su carta al Ministro de lo Interior, el 31 de octubre de 1834, escribía:

Desde el campo llamado de Marte da principio la ancha y dilatada calzada que se denomina de San Luis Gonzaga y llega hasta el Campo de Peñalver / entre la actual calle Reina e Infanta al sur del cauce de la Zanja/. Desde allí hasta la falda del Castillo del Príncipe, hay un considerable terreno inculto y desaseado en el tránsito que va a servir para el paseo proyectado. (Pérez de la Riva, 1963:112.)

El párrafo siguiente de la misma carta demuestra que este proyecto no se limitaba a ser sólo una idea, sino que estaba mucho más adelantado, ya que podía permitirse dar datos muy aproximados de lo que luego sería el Paseo Tacón. No sabemos si por un error o por considerar San Luis Gonzaga y el Paseo Tacón como una misma vía —cosa mucho más probable— Tacón consigna en

esta carta como 2 400 varas el largo de la calzada, siendo esta cantidad, aproximadamente, la suma de ambas: San Luis más el Paseo.

Consiste este en una calzada perfectamente construida de 2 400 varas de largo y diez y seis de ancho para los carruages y dos calles laterales de a ocho varas de ancho cada una para la gente de a pie. Debe contener este paseo una glorieta ó plazuela colocada en distancias de 400 en 400 varas, con fuentes, asientos y sencillos adornos. (Pérez de la Riva, 1963:112.)

Parte de los terrenos del Campo de Peñalver eran de la condesa de Gibacoa, que cedió las tierras de San Antonio el Chiquito para el camino militar. Luego sus hijos quisieron reclamarlas como propias e hicieron una demanda particular a Tacón, la cual formó parte del Juicio de Residencia de éste último, pero la sentencia también fue favorable al capitán general.

El proyecto del Paseo Tacón encontró un obstáculo en la ermita de San Luis Gonzaga, que «...fue destruida en 1835 cuando se formó el Paseo Tacón». (De la Torre, 1857:9.)

Tacón, sin olvidar las razones funcionales del Paseo, recalcó que:

...puesto en contacto y comunicación con la calzada de San Luis Gonzaga y con la ciudad facilita hasta un tránsito militar al Castillo del Príncipe; tránsito permanente inalterable de que anteriormente se carecía en tiempos de agua por lo anegadizo del terreno. (Pérez de la Riva, 1963:112.)

Y no olvidaba tampoco las razones ideológicas de sus obras cuando escribía:

...siendo el aparato y simulacro militar de grande influencia, en un país cuya situación política consigue que el gobernante, hable constantemente a la imaginación del que obedece. (Pérez de la Riva, 1963:113.)

Como parte de las razones funcionales Tacón subrayó el aspecto recreativo del Paseo y las ventajas que tendría para la población; en su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**, escribió:

Carecía la capital de un paseo de campo donde pudiese respirarse el aire puro y libre y me resolví a emprenderlo. [...]. Quedó realizado el paseo con arboledas, jardines, fuentes, cascadas y estanques que sirviéndole de adorno, hacen la atmósfera fresca y agradable y escitan la concurrencia. (Tacón, 1838:17.)

El Paseo Tacón comenzó a ejecutarse en 1835 y contaba con cinco glorietas o plazuelas. En la primera se encontraban las columnas conmemorativas del Paseo Tacón y la Estatua de Carlos III; en la segunda, la fuente de Ceres; en la tercera, en la intersección de Salvador Allende e Infanta, se encontraba la Fuente de los Aldanos o de las Frutas; en la cuarta la Fuente de los Sátiros o de las Flores, hasta llegar a las faldas del Castillo del Príncipe en que se colocó la Estatua de Esculapio.

Basado en la personalidad de Ramón de la Sagra, se acometió en el Paseo Militar un plan de áreas verdes que entrañaba un conocimiento de botánica y de las condiciones climáticas de la Isla en relación con los árboles allí plantados.

El proyecto fue un estudio de áreas verdes con fines de paisajismo vial y en él se contempló el crecimiento y los años de vida de los árboles. El proyecto del Paseo Tacón debió tener los detalles de cada una de las plazuelas, distancias entre ellas, plataformas, fuentes, etcétera. Este plano representa sólo 120 varas lineales de calle con el objeto, según nuestro análisis, de que se repitiera la solución dada en él en todo el trayecto de la calle. Dicho plano original, firmado por la Sagra, y del cual se incluye una foto en este trabajo, no descarta la posibilidad de que la Sagra, individuo polifacético, hubiese proyectado el Paseo Tacón, pero tampoco lo prueba.

La Sagra planeó árboles en cuatro hileras, espaciados a 3,5 varas unos de otros; en cada alineación formó un ciclo de un árbol provisional por tres años, otro por diez, de nuevo uno por tres años y por último uno permanente, repitiéndose esto a los largo del paseo. De manera que en la medida del crecimiento del árbol en altura y desarrollo del follaje, en diámetro, se irían eliminando los árboles a los tres y diez años sucesivamente, hasta quedar los permanentes. Este es probablemente el primer proyecto de paisajismo vial con aplicación de conocimientos científicos que se hizo en La Habana.

Pensamos que el Paseo Tacón o Paseo Militar tuvo un carácter un tanto teatral con sus glorietas, escalinatas y columnas.

Este trabajo incluye fotografías de grabados de la época de cada una de las plazuelas del paseo. Su calle central, para vehículos, tenía 20 varas de ancho y las laterales 11 varas, separadas por el arbolado; la franja hacía un conjunto de 45 varas.

Con los arreglos que en 1840 se le hicieron a la Alameda Extramuros la preferencia de los habaneros, según Villaverde, pasó nuevamente del Paseo Tacón a la Alameda. Villaverde nos da sus razones:

Su lejanía del centro de la ciudad es uno de los inconvenientes que no puede superar ni aún el medio de transporte que se usa en Cuba, porque para alcanzar media hora de claridad, es necesario trasladarse allá a las cinco de la tarde: cosa que está en contradicción con las costumbres de la clase rica de nuestra sociedad, que es la única que en este clima abrasador puede frecuentar esos paseos. Así que el militar nombrado a principio de este camino /Tacón/ vendrá a verlo, a la postre visitado tan sólo por las tropas que suben y bajan del Castillo del Príncipe y los estudiantes del colegio que hace poco se ha erigido a orillas de la Zanja. Olvidáseme decir que en su último tramo lo atraviesa donde el año 40 el ferrocarril de Güines, y por supuesto, destruyó mucha parte y aún interrumpe el paseo a ciertas horas del día. (González del Valle, 1952:126.)

Los habaneros acabaron rechazando tanto símbolo colonial hecho urbanismo ayudados, por supuesto, por los responsables del ferrocarril. El Paseo Tacón cedió su importancia recreativa hacia 1840 con el remozamiento del Paseo de Isabel II, pero su situación conservó la relevancia de su función-comunicación, la cual aún hoy conserva nuestra Avenida Salvador Allende, fundamental vía de comunicación de La Habana metropolitana. En 1844, con la demolición del paso eleva-

do de Tacón en San Luis Gonzaga, los habaneros aceptaron de nuevo el Paseo Tacón pero ya le llamaban de Carlos III, que era mejor que llamarlo de Tacón o Militar. Con la expansión de La Habana extramuros, la clase rica comenzó a hacer sus viviendas fuera de las murallas: los Aldama, del Monte y otros se situaron más cercanos al Paseo y pudieron gozar de él con más comodidad.

#### LA DIRECTRIZ SAN LUIS GONZAGA-PASEO TACÓN

La estructura monumental del urbanismo de Tacón se prolongó hacia el oeste, con un eje que culminaba en el Castillo del Príncipe como símbolo militar y pasaba por la residencia de verano de los capitanes generales, en los Molinos del Rey.

La población habanera, que venía fomentando desde tiempos de don Luis de las Casas las nuevas maneras de usar el tiempo libre, pronto concurriría a este paseo, que deviene en la principal distracción de la aristocracia capitalina, harta ya de la arbitrariedad urbano-social de La Habana de intramuros.

Cirilo Villaverde escribió:

En los primeros días de la conclusión de este paseo, continuamente estuvo visitado por innumerables señoras y caballeros de la ciudad, que dejando sus carruajes en las calles del paseo, discurrían por él a pie, y lo examinaban todo, con el placer y la curiosidad que despiertan los objetos nuevos y peregrinos, el bullir de las fuentes y el aire embalsamado de las flores. (González del Valle, 1952:126.)

En una ciudad donde los índices de personas por carruajes eran elevados y en donde la población con acceso a la recreación era numerosa, la doble función diversión-recreación de esta vía era muy importante, además de añadirle la función militar.

La población de La Habana en 1841, según el censo de ese año, era de 137 498 habitantes. Se hacía necesario un orden circulatorio y una cualificación de los espacios que racionalizaran el uso de la calle, de ahí la separación vehículo-peatón de los paseos de intra y extramuros. En la Alameda de Paula existían diferenciaciones entre las áreas de ambas funciones; un basamento jerarquiza la función de ambular sobre la otra. En el Paseo Extramural presenciamos la primera mutación de los espacios vehiculares y peatonales de los paseos, pues en él ya no existe la jerarquización de la zona peatonal, que en la Alameda de Paula habían conseguido con un nivel de piso más alto. En el Paseo Militar o Paseo de Tacón se manejó un concepto más cercano al actual, donde lo principal era la circulación vehicular; la función de ambular cede el paso y se posterga a zonas más estrechas y a pasajes laterales; la centralidad será ahora del vehículo, que es el que define la función más importante. En el Paseo Militar estos contarán con una amplia senda de 20 varas de ancho y 1 400 varas de largo donde pueden moverse libremente, lejos de las penurias de la aglomerada Habana intramuros.

La directriz San Luis Gonzaga-Paseo Tacón fue tal vez, desde el punto de vista urbano, la de mayor relevancia, pues en ella se mezcla la inno-



vacación con el espíritu de jerarquización vial, a pesar de que las generaciones posteriores ignoraron el acontecimiento o no le dieron la debida importancia. Estas innovaciones pudieran haber sido quizás mayores si Tacón hubiera podido ejecutar todos los proyectos que concibió. Pero la Sagra nos dejó prueba de ello:

Forma parte del plan general de pasos, adoptado por el Señor Tacón, el unir el nuevo camino Militar con la calzada de S. Lázaro, orillando la colina del Castillo del Príncipe por el Este, y con la calzada del Horcón con una alameda por el Sur. (Sagra, 1835:13-14.)

#### **SAN LUIS GONZAGA O UN PUENTE A LO LARGO DE UNA CALLE**

La actual Avenida de Simón Bolívar, importante arteria capitalina, comenzó su historia en la estancia de San Antonio de la Luz, que primero fue llamada camino de San Antonio porque iba al ingenio San Antonio el Chiquito, cuyo dueño era el regidor don Blas de Pedroso. Este era el camino principal para salir de la ciudad hacia el campo, hasta que en 1735 se hizo un puente en la calle Monte. Describe José María de la Torre que:

Partía de la calle Real (calle de la Muralla), atravesando el Campo de Marte, y en línea tortuosa seguía hasta el citado ingenio. (De la Torre, 1857:71.)

Por la ermita, erigida en 1751, se le llamó de San Luis Gonzaga; la ermita hacía esquina en la calle de la Beneficencia, y fue destruida en 1835

durante el gobierno de Tacón para reformar San Luis y construir el Paseo Tacón.

En 1735, San Luis Gonzaga había sufrido transformaciones que la hicieron más recta y se proveyó de aceras de piedra, todo «gracias a los padres jesuitas» (De la Torre, 1857:71-72) que poseían intereses en San Antonio el Chiquito. Según De la Torre, en la esquina de Águila existía el Mentidero, «que era un semicírculo de asientos donde se reunían los viejos y políticos a formar tertulia». (De la Torre, 1857:72.) Garcini poseía un trapiche de caña de azúcar y se levantaron algunas casas aledañas a la calzada. Con el crecimiento de los extramuros la vía acrecentó su importancia, hasta que en 1836 se construyó el paso elevado y se convirtió en:

...la calle alto siempre concurrida y animada, en lugar de una calzada solitaria ó intransitable como la que existía antes de la formación del paseo y construcción de esta hermosa obra. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 28.)

Llegar al Castillo del Príncipe en tiempo de lluvia se hacía una tarea muy engorrosa. Con la construcción del Paseo Militar Tacón logró facilitar el proyecto. Para ir de los intramuros al Castillo, así como para disfrutar del Paseo Tacón, antes había que pasar por la Calzada de San Luis Gonzaga y ésta, debido a una curva vertical a ángulo entrante, la hacía intransitable en tiempos de lluvia —y siempre difícil por la cuesta que tenían que subir los carruajes. Por esto Tacón decidió modificar la calle existente.

La calzada de San Luis Gonzaga que se extiende desde el campo Militar hasta el

llamado de Peñalver estaba intransitable merced a sus desigualdades y considerable desnivel. Dos planos inclinados bastante agrios en sentido longitudinal espiraban hacia el medio y formaban una especie de cañada adonde descendían a torrentes en tiempos de lluvia los aguaceros que venían de opuestas direcciones. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 25.)

La calzada, antes de las reformas, era una calle ancha, de piso desigual, que iba desde el Campo de Marte —hoy Plaza de la Fraternidad— hasta el Campo de Carmona —donde se intersecta Reina con Belascoaín—, con aproximadamente 1 000 varas de largo. Diez calles se conectaban a San Luis por un lado y nueve por el otro: Águila, los Ángeles y Galeano —con 18 varas de ancho aproximadamente—, del Rayo, de San Nicolás, de Manrique, de Campanario, de Lealtad, de Escobar, de las Ánimas y de Tívoli. Las diferencias de niveles de la calzada producían una difícil situación; el punto más alto era en el Campo de Carmona, 9 varas más alto que el punto de inicio de la calzada en el Campo de Marte y 12 varas sobre el punto de intersección de la calzada con la calle de Campanario, el punto más bajo.

Tacón, persuadido de la situación, decide unir en un solo plano horizontal San Luis Gonzaga y el Paseo Tacón, para de esta forma eliminar los desniveles, y decide hacerlo con un paso elevado que iría desde Escobar hasta el punto medio entre San Nicolás y Manrique. El Cuerpo de Ingenieros Militares acometió la obra y su director, el coronel de ingenieros Manuel Pastor se encargó de los primeros trabajos topográficos «y consta

por las operaciones de nivelación que practicó como director que ha sido de la obra que en ella se ha ejecutado». (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 152.)

Las dificultades a salvar para lograr lo que Tacón se propuso fueron grandes y los conocimientos de la época no eran suficientes.

La obra empleó para su ejecución una abundante mano de obra compuesta por reclusos, «presidarios sentenciados a obras públicas y prisioneros llegados de la Península» (leg. 724, p. 27), emancipados y negros del depósito de cimarrones.

Según Olañeta, en el Juicio de Residencia, después de analizar la situación:

...no quedaba otro medio que una calle elevada en el centro que salvase la cañada a manera de puente, dejando otras colaterales de suficiente capacidad /tenían 8 varas/ en el antiguo piso de la calzada. Consta este hermoso puente de 360 varas de longitud, doce de latitud y cinco escasas de altura sobre el eje único que cae sobre la cañada que formado de cantería con seis varas de diámetro y vuelta escarzana de paso a los carruages en la enfilación de una de las calles que atraviesan la calzada. Los muros de que se compone la calle ó puente disminuyen insensiblemente hasta unir los planos inclinados y formar un sólido pavimento de insensibles ondulaciones. Por toda la extensión de ese pavimento hay en los lados banquetas de sillería y sobre ellas asientos y pilares con una sólida baranda de hierro que los enlaza, se estima de valor en setenta mil pesos, y en cuanto a la utilidad y belleza

sólo podría dudar de ellos el corto número de personas que miran como agravios ó insultos los beneficios que recibieron del Sor. Tacón. (Archivo Nacional, Galetti, 724/2, hoja 26.)

El procurador del Ayuntamiento, en su «Esposición de agravios», y para tratar de desvirtuar la solución del paso elevado, explicaba otros métodos para suavisar pendientes:

Las considerables mejoras que de poco tiempo a esta parte se han hecho en las calles y paseos de Madrid, han difundido extraordinariamente [...] los medios tan sencillos como ingeniosos que ha encontrado el arte para disminuir insensiblemente las desigualdades del terreno. Cualquiera comprendería ya hasta que punto pracsimamente pueden rebajarse ciertas cuestas y como por medio de cortes sucesivos se procura salida a las aguas llovedizas, y al mismo tiempo se eleva por trozos y gradualmente el terreno, convirtiendo en suaves y relativos declives el más considerado desnivel. (Archivo Nacional, Galetti, 724/2, hoja 6.)

Estos cortes, aunque tal vez posibles de efectuar, no hubieran logrado el fin deseado: hacer de San Luis Gonzaga-Paseo Tacón una calle recta al mismo nivel, un gran paseo a la manera de las Ramblas de Barcelona. Pero es de considerar que el método planteado por el procurador del Ayuntamiento se aviene mejor a un terreno virgen; San Luis era una calzada ya existente y poblada a ambos lados, entre las cuales también existía

diferencia de niveles. La defensa de Tacón explicaba la cuestión de esta manera:

No podía proyectarse un perfecto nivel de extremo a extremo porque además de alterarse el pavimento de todas las casas quedarían sepultadas las que caían en la cañada ó su proximidad [...] presentaba inconvenientes insuperables y no podía consebirse como realizable, tampoco era posible aminorar la inclinación de los planos repartiendo una parte del desnivel de la cañada por toda la longitud [...] por este método se alteraría también el pavimento de todas las casas ya a que los planos inclinados que conducen a la cañada aunque de corta diferencia en el desnivel tenía mucho en la longitud, ya también a que no podían correr con la misma inclinación en toda la superficie porque existe una diferencia escesiva entre los niveles de las casas de aceras opuestas. Cualquier proyecto de terraplenes la calzada en toda su extensión era nivelándola, ora disminuyendo en lo posible las inclinaciones de los planos para cegar la cañada era imposible. (Archivo Nacional, Galetti, 724/2, hoja 26.)

Verdaderamente la explicación era lógica, pues no era posible nivelar la calle sin perjuicio de las casas alledañas a la vía. Por eso Tacón decidió otra cosa: levantar una calle central al nivel del Paseo Militar, separada de las casas de los lados por sendas calles que permanecían con su nivel original.

Como para disfrutar de este paseo /el Paseo Tacón/ era preciso dirigirse a él por la cal-

zada de San Luis Gonzaga llena de desigualdades y barrancos que no podían hacerse desaparecer sin destruir o dejar enterradas las casas de los puntos más bajos fue indispensable llevar en el centro una ancha calle resguardada con verjas de hierro, canapes de piedra conciliando el ornato de la obra y la comodidad de los carruages y dejando a los costados dos calles laterales para el tránsito de carretas y carretones. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 24.)

Pero la solución dada por Tacón tenía también graves problemas. Quizás el procurador del Ayuntamiento tuvo razón cuando dijo que fue:

...por cierto original la idea que le acometió al capitán general; y sea por su carácter personal, sea por la naturaleza de su mando ó por la condición de las personas que le rodeasen, ó no hubo de reparar en los inconvenientes, ó no se le pusieron de manifiesto, o aún despues de conocidos, creyó que debía arrostrarlos todos más bien que renunciar a su idea ó ceder de lo obra comenzada. («Espresión de agravios», 1839:7.)

En la realidad, el primer y principal cargo presentado contra Tacón en el Juicio de Residencia fue éste. Sus razones tenían los demandantes, en cuanto a que esta solución perjudicaba a todos aquellos que vivían en la zona más baja de la calle original, pero razón tenía también el demandado en defenderse, después de lograr un paseo tan largo y perfecto.

Por eso Olañeta decía en el Juicio:

El primer cargo se dirige a la división practicada en una calzada a la formación de un puente que conduce al único lugar de recreo con que cuenta esta numerosa población y o comienza el Ayuntamiento por desfigurar los hechos y equivococar voluntariamente la denominación de las cosas, dice con tal motivo que uno de los capítulos más notables de la residencia es el malecón o perjudicadísimo terraplén con que su Escelencia a costa del trabajo de centenares de infelices logró afean la más hermosa de las calles de esta ciudad, que para ello se socabaron los cimientos de muchas casas, que quedaron otras sepultadas bajo los muros, por solo el prurito de hacer una calzada con perfecto nivel, que practicó todo esto con el objeto de transitar por ella para dirigirse al jardín que había formado en la falda del Castillo del Príncipe. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 24-25.)

Olañeta, después de referirse a la demanda del Ayuntamiento, la refuta diciendo que a Tacón le:

...movió a tomar esta resolución el deseo de facilitar soláz y recreo a una población que no baja de ciento setenta mil almas, cuya ciudad es rica de mil títulos de la cuidadosa solicitud del Gobierno.

La preferencia del sitio está indicada en la misma posición local [...]. Había también un motivo de utilidad [...] dejar franca la comunicación de esta plaza con el castillo del Príncipe [...]. Vió que aún no estaba coronada la obra porque era preciso facilitar calle

que condujera cómodamente al Paseo. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 25.)

Las razones planteadas por Olañeta para la construcción del paso elevado fueron, sin duda, de orden funcional y lógico; para hacer uso del nuevo paseo se había querido humanizar la llegada al lugar a través de San Luis Gonzaga, pero al no poder hacerse nivelaciones de envergadura, la respuesta fue el paso elevado. Ello, necesariamente, representaba un acontecer ingenieril, no por la solución técnica que se usó para construirlo —que ya antes se había usado en viaductos o puentes—, sino por el hecho mismo de resolver la cuestión con una idea que aún no había madurado en el mundo: la del paso a desnivel. La historia debe dar importancia merecida a este hecho, aunque el mismo encerrara un error, pues no se contaba con conocimientos ni soluciones técnicas para resolver la situación de esta forma.

El paso elevado perjudicó a los vecinos de las zonas más bajas, y además, se incomunicaron ambos lados de la calle. Los que vivían en las zonas más altas fueron favorecidos, pero estas ventajas no eran comparables con las dificultades que padecieron los de las zonas más bajas. El procurador del Ayuntamiento planteaba:

Así ha obstruído una hermosa calle; se ha reducido la espaciosa que antes había a dos angostas a los lados que son ahora sombrías, húmedas y malsanas; así se han cerrado otras dos transversales al menos para los carruages, la del Campanario nuevo, y la Lealtad; y se ha quitado luz y ventilación y por consiguiente alegría y salubridad a tantas de uno

y otro lado de la antigua calzada. («Espresión de agravios», 1839:7.)

Algunos, como el señor Prudencio Echevarría y O'Gavan, al testificar en el juicio dijeron que:

...el malecón ha dejado a las dos estrechas calles laterales que son estas pantanosas, poco ventiladas y malsanas. (Archivo Nacional Galletti, 724/2, hoja 7.)

Otro de los testigos del juicio, José García, decía que:

...los dos puentes construidos /se refiere a las calles que pasan por debajo del paso elevado/ son unas emboscadas de fascinerosos cerrando al mismo tiempo el paredón de las tres calles traviesas. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 69.)

Juan Francisco Rodríguez, también testigo declara que «...efectivamente se ha disminuído el alquiler de las casas después de la nueva obra» (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 68) y el propio Manuel Pastor declara, sin embargo, que:

...el alquiler de las casas de la calzada ha aumentado desde entonces [...] que en el día se fabrican mejores casas [...] en lugar de las muchas de guano que antes había; [...] convengo en que algunas casas han perdido de horizonte en vista. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 28.)

Hasta el momento de nuestras investigaciones, no aparecen noticias de la existencia, en su época, de una obra con las mismas características. Los puentes eran construidos sobre ríos, zanjas

ló lagos, y no sobre una calle y cuando esto se hizo, se pusieron a lo ancho y no a lo largo. Los problemas de circulación no eran, ni remotamente, los que actualmente se presentan en todas las grandes ciudades y en casas de calles con grandes pendientes se necesitaba de una marcha forzosa y penosa.

En La Habana, por la necesidad de un gran paseo y por todas las razones antes expuestas, se materializó un proyecto cuya magnitud e innovación lo convertirían en singular ejemplo irreconocido de paso elevado o paso a desnivel.

El paso elevado en carreteras surge a partir de los conflictos circulatorios en las vías altamente transitadas; es un producto del siglo XX y consecuencia de la aparición masiva del automóvil. El siglo XIX, por el contrario, se preocupó por la necesidad de salvar los grandes ríos y lagos para acortar la distancia entre las ciudades. Así, en la segunda mitad del siglo, Europa y Norteamérica erigieron grandes puentes, preludio de los colosales colgantes de hoy en día, pero no se preocuparon por salvar las intersecciones viales, porque nada ameritaba tal acontecimiento. Por estas razones, la obra de Tacón no tiene antecedentes vistos.

En el Juicio de Residencia, la defensa de Tacón quiso demostrar que era posible la existencia de algo igual en otro país de Europa, pero el Ayuntamiento demandante enfatizó lo contrario, y tenía razón. En resumen, las declaraciones de los testigos de Tacón fueron pálidas y nunca tan categóricas como las de los testigos del Ayuntamiento.

Se ha dicho que en París, en Bruselas y otras ciudades, y hasta en Madrid mismo había obras de la misma especie, y aunque nunca sería este buen argumento, porque si eran malos los ejemplos que se citan no debían imitarse, es además falso porque semejantes obras no existen. A quien esté o haya estado en Madrid no podría menos de sorprenderle esta cita, y más todavía cuando se determine la calle en que la obra se supone. A nadie le ocurrirá ciertamente que sea en la calle del Arenal porque ni hay necesidad de corregir en ella ningún gran desnivel, ni posibilidad siquiera por falta de espacio, de construir un malecón de la latitud necesaria. Pero atendiendo (como la buena fe exigía) no á las palabras sino a la intención de esta cita, y suponiendo que se refiere a la obra construída no lejos de la calle del Arenal, en la Plaza de Isabel 2ª fácil es conocer, que no hay, no solo semejanza, pero ni aún término de comparación entre el inmenso malecón de la Habana y el corto terraplén y escalera lateral que aquí se hizo para nivelar el piso de una acera respecto de la otra de la misma calle, y hacer más cómoda y segura la bajada a otra contigua que venía a unirse a aquella aunque con extraordinaria profundidad.

En Madrid no hay otra obra tan desacreditada. («Espresión de agravios». 1839:7.)

Y siguen las explicaciones con otros países:

Esto mismo y nada mas es lo que se ve en Bruselas en una de sus principales calles, **la montaña de la corte**, que es, en efecto,

una de las más pendientes que se encuentran en las grandes ciudades de Europa; y aunque acaso será la capital de Bélgica la que más se halla embellecido en estos últimos años, no se ha intentado entre las colosales obras, que en poco tiempo se han llevado a cabo, levantar un malecón como el de la calzada de San Luis; y bien lo había menester a ser posible, porque el desnivel es infinitamente mayor que el de ésta, y transitan los carruages muy lenta y penosamente. Tampoco lo hay en Bruselas. («Espresión de agravios», 1838:7-8.)

Así, en el propio juicio se analizaron distintos lugares del Viejo Mundo y algunas declaraciones fueron más tajantes que otras. Veamos la del cónsul general de Francia:

...que ha hecho dos viages a la ciudad de París el primer en el año de mil ochocientos veinte y siete en donde permaneció como diez meses y el segundo en el mes de agosto del corriente /1838/ cuya estancia fue solo de unos cuarenta días habiendo verificado su regreso a esta ciudad no directamente pues que siguió viajando por otros diferentes puntos [...] que le es imposible afirmar no existe semejante obra en la citada ciudad de París, toda la vez que siendo tan inmensa y extendida su población y habiéndose concretado el ansolutamente en los viages que lleva enviado a solo el resinto o principalidad de dicha capital y era en donde tenía que evacuar los negocios y demás asuntos que lo llevaban a ello no le quedaba lugar ni tenía para que internarse en sus barrios

y por consiguiente no puede dar razón de las obras que existan en ellos. (Archivo Nacional, Galletti, 724/2, hoja 128.)

Esta declaración se tomó en el juicio como prueba relativa de que podrían haber obras de este tipo en París. Pero veamos otra parte de las observaciones hechas por el procurador:

En los Boulevards de París se ven, es cierto, algunas casas algo apartadas por un solo costado como las que forman la rue basse du Remport, pero esto que es allí un resultado inevitable de la diferencia del nivel de una acera respecto de la otra de la misma calle, no puede citarse como ejemplo de una obra hecha en sentido opuesto, y en los mismos boulevards se encuentra la prueba de que no puede aplicarse esta especie de terraplén para nivelar los planos inclinados á la dirección longitudinal de una calle; pues habiendolos y muy considerables en las antiguas puertas de San Martín y San Dionisio y habiendo trabajado recientemente y con el mayor empeño y admirable inteligencia en mejorar aquellos paseos, todo se ha intentado, y se ha hecho con muy buen ecsito, menos un malecón por el estilo de la Habana ni cosa que pueda parecerse. Ni en París. [...] y al ver la falsedad de los ejemplos que se querían tomar de Madrid, Bruselas, y de París, no debe creerse que sean más esactas las citas que se hacen, y no se prueban, de Milán, la nueva Edimburgo y otras. Ni en otras ciudades. («Espresión de Agravios», 1839:8.)

La fuente primaria que hemos empleado en la investigación y la diversidad de textos consultados, nos confirman la hipótesis de que el mal llamado «malecón de San Luis Gonzaga» fue el primer paso a desnivel construido en el mundo, si descartamos la posibilidad casuística de otro similar en algún otro país, en cualquier parte del Globo.

Durante el gobierno de Tacón, más de una vez el propio Ayuntamiento elogió la obra de San Luis Gonzaga:

Cuando el Ayuntamiento dirigió a S.M. la exposición, [...] estaba ya muy adelantada la obra de la Calzada de San Luis Gonzaga, por donde se traslada esta población al paseo que merece tantos elogios. Entonces el Cuerpo Municipal llamaba mejoras a la división de la calzada, y decía que habían desaparecido los pantanos y lodazales que se formaban en tiempo de aguas. Todavía hacía más el Ayuntamiento, pues con el objeto de que aquella manifestación no quedase en la oscuridad [...] hizo que se insertase en el Diario de esta ciudad de 30 de marzo del mismo año /1836/. ¿Qué aprobación más explícita y solemne pudiera idearse de la calle levantada en la Calzada de S. Luis? (Olañeta, 1839:114.)

Pero cuando Tacón regresó a España, sus enemigos y perjudicados no perdieron tiempo para tratar de cobrárselas todas. La Calzada de San Luis Gonzaga, como ninguna otra obra, fue criticada entonces, unas con razón, otras por la incredulidad de que existieran nuevas soluciones, a veces con buena fe y otras sin ella. Entonces se

entendía que para hacer una obra en la colonia debía existir antes en España o, por lo menos, en otras ciudades europeas. Se usaba el mismo argumento que antes contra el ferrocarril de Villanueva y se le denominó «malecón monstruo» o «terraplén». Durante el juicio se cometió el disparate de decir:

...es el que resulta /se refiere al primer cargo/ de la construcción innecesaria y perjudicial de un terraplén o malecón en la calzada de San Luis Gonzaga al que el defensor del General Tacón muestra grande empeño en llamar calle o puente sin reparar en la diferencia de estos dos nombres y sin que sea fácil entender lo de una calle dentro de otra, ni lo de un puente que no se ha hecho a lo ancho de la calle sino a lo largo. Este empeño en variar el nombre a la obra de que se trata y esta dificultad en hallarle uno propio, muestran desde luego la extravagancia de la idea y lo malo de su defensa. («Espresión de agravios», 1839:6.)

En realidad, la solución dada en esta obra se iba más allá de su época, pues no existían aún los elementos para que fuera funcional. Por otra parte, en el lugar donde se llevó a cabo traía tantas dificultades, que era preferible el desnivel de la calle al «malecón».

La sentencia del juicio favoreció a Tacón, como ya sabemos, pero las dificultades que trajo esta obra se mantuvieron, y los perjudicados a quienes ocasionaba problemas de ventilación, iluminación, humedad y tantos otros, siguieron insistiendo en la necesidad de demolerlo. Según José María de la Torre: «Dicho malecón fue destruido en 1844



en que se hermoseó la calle [...] dándosele el nombre de la Reina.» (De la Torre, 1857:72.) Suponemos que esta obra, única en su clase en el mundo de la época, se demolió en medio de una gran alegría.

Incluimos en este trabajo las fotos de los planos adjuntos a los autos del Juicio de Residencia donde se ve el paso a desnivel, así como otro plano de la calle del año 1859 en donde puede verse su perfil después de la demolición.

También hemos hecho un perfil a escala de la obra para que el lector visualice las proporciones entre el paso elevado y los edificios aledaños a la calle.

#### 1837 - 1838: **Sus últimas obras constructivas**

En esta etapa Tacón termina su gobierno y con él su obra constructiva, pero lo hace con el mayor exponente de arquitectura para tiempo libre que se conoce en esta etapa: un teatro. Así terminan sus cuarenta y cinco meses de mando, según el alabándose «...de que en ninguna de las épocas anteriores se ha disfrutado de igual número y variedad de diversiones». (Tacón, 1838:19.)

#### **CUARTEL DE CARABINEROS DEL CASTILLO DE LA FUERZA**

En su **Relación del Gobierno Superior y Capitania General de la Isla de Cuba**, Tacón explicaba las razones que lo llevaron a emprender esta obra:

Siendo gravísimos los inconvenientes que resultan de que la oficialidad de los cuerpos que existen dentro de la plaza, vivan estramuros de ella a largas distancias de sus cuarteles, quedando incomunicados durante

las horas de la noche en que están cerradas las puertas del recinto, como a los mas les es forzoso hacerlo por no encontrar habitación en la ciudad y por lo escesivamente caro de sus alquileres, me decidí a levantar sobre una parte del patio interior del cuartel de la Fuerza un edificio de tres cuerpos destinado para habitación de los gefes y oficiales del regimiento que lo ocupara [...]. (Tacón, 1838:25.)

Las razones de Tacón eran indiscutibles, y demuestran la inutilidad y perjuicio de las murallas y lo superpoblado del recinto amurallado.

Los pabellones de La Fuerza no fueron concluidos hasta 1839, en el gobierno del capitán general Espeleta. Del edificio Tacón dijo que: «...su fachada sencilla y decorosa adornó el frente del muelle y proporcionó buena vista a la entrada de este puerto». (Tacón, 1838:26.)

#### **PUERTA DE MONSERRATE**

La razón que se tuvo para abrir en la muralla la primitiva Puerta de Monserrate fue la de relacionar los intramuros, de manera directa, con el nuevo Paseo Extramural.

...cuando ya se había construído gran parte del principal paseo público que se llama hoy alameda de Isabel II, se abrió portillo en este sitio; pero las puertas propiamente dichas se construyeron en 1835 durante el mando de Don Miguel Tacón. (Pezuela, 1863a, Tomo III: 59.)

La apertura de una nueva Puerta de Monserrate, ahora doble, se hacía indispensable por el con-

tinuo tráfico, en ambos sentidos, existente en la zona, tanto de los carruajes que se dirigían a los extramuros como de las guarniciones militares que iban al Campo de Marte, al Príncipe o a la Cárcel, tránsito para el cual la antigua puerta era insuficiente.

Para abrir la Nueva Puerta de Monserrate fue necesario demoler la ermita del mismo nombre y esto fue causa de una acusación particular llevada a cabo contra el general Tacón en su Juicio de Residencia.

La defensa de Tacón explicó los hechos como siguen:

La apertura de esta puerta que tan indispensable se hacía, y cuya falta producía con mucha frecuencia entorpecimientos dilatados en el tránsito, disputas y serias reclamaciones, estaba necesariamente combinada con la demolición de la ermita que colocada entre la puerta antigua y la nueva, y mas proxima a la enfilación de ésta, haría que continuasen los estorbos. A no derribarse la ermita, inútil habría sido la construcción de la nueva puerta, y es ésta una de aquellas cosas que no necesitan detenidas explicaciones. (Olañeta, 1839:61.)

Luego de demolida la ermita, Tacón mandó a hacer otra en el barrio de Colón; la nueva ermita se inauguró en 1844.

La puerta nueva se abrió muy cerca de la ya existente, en dirección a la calle de O'Reilly; se levantó:

...un puente de 11 arcos de sillería, que atravesase el foso /de la muralla/ contenido por

dos pretilos de lo mismo. Tiene a los lados una banqueta muy capaz y elevada sobre el pavimento, para la gente de a pie, arco en la magistral sobre cuatro pilastras: a un lado de la puerta se halla la casilla para el cuerpo de guardia. Es en una palabra, una obra útil para la comunicación, como sólida y bien construida. (Tacón, 1838:19-20.)

Tacón, antes de ejecutar esta obra, había macadamizado las calles Obispo y O'Reilly, que relacionaban directamente la Casa de Gobierno con los extramuros a través de las puertas de Monserrate; para disminuir el congestionamiento del tránsito que existía en la zona, definió los sentidos del mismo en cada una de las puertas:

El arco de la derecha, que es el que corresponde a la calle de O'Reilly sirve para la salida, y el de la izquierda correspondiente a la calle de Obispo, para la entrada. (Pezuela, 1863a, T. III:60.)

Esta obra fue, sin duda, una prueba más de la visión urbanística de Tacón o de quienes lo asesoraban.

#### TEATRO TACÓN

Este teatro fue el mejor ejemplo, en su época, de estructura para el tiempo libre.

Según Pezuela:

En 1834 no había en la capital de la Isla más que un solo coliseo, el teatro Principal, que situado en un extremo de la población del recinto, dificultaba por su distancia como por su poca capacidad la concurrencia del

vecindario de estramuros. (Pezuela, 1863a, T. III:177.)

Tacón decidió hacer un gran teatro en La Habana, según nos informa en su **Relación de Gobierno** y Capitanía General de la Isla de Cuba:

Ecsite con tal objeto al propietario D. Francisco Marty Torrens, que había hecho un brillante ensayo en la contrata y construcción de la Pescadería. Le ofrecí en calidad de auxilio toda la piedra de las canteras del gobierno, inmediatas al solar donde debía edificarse, y seis bailes de máscaras en los carnavales a su beneficio [...]. (Tacón, 1838:18.)

El 18 de febrero de 1838, noche de carnaval en La Habana, el teatro Tacón abrió, por primera vez sus puertas, con un maravilloso baile de máscaras; en el último de ellos se hallaban dentro de este edificio más de 7 000 personas. (Tacón, 1838:19.)

Fue una noche inolvidable para aquellos habaneros. Comentarios de la época cuentan que eran más de 15 000 los curiosos que cercaban el teatro. Pasado el carnaval, el domingo 15 de abril de ese mismo año, el teatro Tacón comenzaba su carrera de representaciones con el drama **Don Juan de Austria**.

El teatro se construyó en extramuros, en la parte nordeste del que había sido Jardín Botánico, en los terrenos contiguos a la Estación de Villanueva. «Su localidad es la más a propósito de cuantas podían elegirse. Situado en la antigua alameda, próximo a la puerta de Monserrate [...]» (Tacón, 1838:18.)

La obra del teatro Tacón, como símbolo del tiempo libre, venía a hacer uso de toda la estructura urbana creada por Tacón. La ruta para ir al teatro, desde cualquier parte de La Habana y sus arrabales, ya había sido acondicionada años antes, y se ponía ahora en función del monumental teatro.

Sobre el edificio nos dice Pezuela:

El teatro propiamente dicho compónese de un cuadrilongo de unas 40 varas de anchura y cerca de doble longitud, cubierto de una simple techumbre con varios ventiladores. La entrada principal es un pórtico de elegante sencillez, con tres arcos al frente, y uno de los costados, con columnas de mármol intermedio y tres de relieve sobre obra de piedra en ambos ángulos. Cúbrele una azotea que sirbe de techo al espacio de la entrada principal. Contiguo a la derecha de la nave del teatro, corre un edificio bajo con el frente a la Alameda y el costado a la calle de San José y de dos pisos por el fondo, donde están establecidos casi todas las dependencias y los talleres de la empresa. (Pezuela, 1863a, T. III: 178.)

El pórtico de orden dórico y arquerías embutidas tenía 33 pies de altura; era sencillo y de bastante capacidad para que pudieran entrar, en noches de lluvia, quitrines, volantas, etcétera. Después del pórtico había un patio enlosado con dos corredores cubiertos que conducían a las tres entradas del teatro.

Sus fachadas laterales y del fondo estaban desprovistas de todo estilo artístico, pues se habían tenido en cuenta solamente las condiciones fun-

cionales; obligadas por la necesidad que hay en nuestro país de buena ventilación, las ventanas llegaban a 80 y las puertas y paredes de madera de los palcos eran ventanas de la mitad para arriba. Los palcos no tenían antepalco, como era costumbre en Europa, sino que salían directamente al corredor, el cual estaba abierto en su totalidad y se establecía una corriente de aire desde el exterior al palco. Tenía 22 puertas, las cuales en caso de incendio u otro cualquier imprevisto, permitían evacuar el teatro rápidamente.

Contaba con 5 pisos, a los que se llegaba por cajas de escaleras de 54 pies de altura. En la planta baja se encontraba el escenario, con 69 pies de fondo y 58 de ancho y el patio, con 570 lunetas. Los 3 primeros pisos contenían 50 palcos cada uno; en el cuarto piso estaban los asientos de tertulia y en el quinto piso los de cazuela.

Los interiores del teatro eran lujosos; su amplia sala podía estar ocupada por hasta 3 000 espectadores y en su centro colgaba una lámpara que en la época fue famosa por su magnificencia; la lámpara estaba colmada de luces, cada una encastrada en su correspondiente bombilla de cristal.

Tres cosas tiene la Habana que causan admiración: son el Morro, la Cabaña y la araña de Tacón.

Para la decoración interior contrataron artistas franceses e italianos. Todo su interior fue pintado en dos colores, oro y blanco; una gran parte del escenario se realizó en el extranjero y otra

en la ciudad. Todos los palcos tenían luces delante de la baranda, y por encima de todos se destacaba el del capitán general, en la platea, con una banda de seda roja y en el medio un grupo de banderas españolas, el escudo de armas y la corona real. Este palco tenía, además, un saloncito interior y toilette; estaba totalmente forrado de hule americano y contaba con sillas y sillones de rejillas, de color negro y oro. Alrededor de este palco se encontraban los del Regente de Audiencia, del General de la Marina y del Intendente de Hacienda.

Del teatro Tacón dijo la condesa de Merlín:

El palco del Gobernador es más grande, y está mejor adornado que el de los reyes en otros lugares. Solo los primeros teatros de las grandes capitales de Europa, se pueden igualar en la belleza de las decoraciones, en el lujo del alumbrado, y en la elegancia de los espectadores [...]. En Londres o en París se tomaría nuestro teatro por un inmenso salón de gran vuelo. (Merlín, 1844, T. XII:62.)

Sin embargo, sus fachadas no estaban a tono con los interiores, según opiniones de la época. Eran austeras, como se ve en las fotografías de grabados de la época que se incluyen en este trabajo. De ellas dijo Pezuela: «Desgraciadamente no correspondió mas que por la solidez, la arquitectura exterior a la grandiosidad del proscenio.» (Pezuela, 1863a, T. III: 178.)

El edificio se ejecutó bajo la dirección del maestro albañil Antonio Mayo y el maestro carpintero Miguel Nin Pons.

reconocimiento técnico al edificio por el mal estado de algunos techos de madera. (Tacón, 1838: 20.)

Pezuela, al referirse a los trabajos realizados durante el gobierno de Tacón en la Casa de Gobierno, escribió:

El Capitán General don Miguel Tacón, que fue quien tomó tan acertada providencia, dispuso al mismo tiempo que se ampliase la vivienda de la primera autoridad del país y de sus familiares, con el espacio del piso alto ocupado antes por la cárcel; y las piezas destinadas al Ayuntamiento también se extendieron hasta el ángulo que esquina con las calles de Obispo y Mercaderes. (Pezuela, 1863a, T. III:151.)

Ya en 1835, cuando comienza la reparación del edificio, Tacón tiene entre sus ideas:

...el construir por contrata, semejantes a las de los mercados, hermosas tiendas en el local de la antigua cárcel, agregando este producto a los fondos de propios. (Sagra, 1835:16.)

Según su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**, entregada al final de su mando, así lo hizo y ni siquiera la Casa de Gobierno se salvó de su método de contratas a particulares:

...puso al hasta pública la reparación de todo el edificio con grandes mejoras de la habitación del gobierno, y construcción de una casa, ocho tiendas, y establecimiento de dos escribanías con sus correspondientes entresuelos [...]. (Tacón, 1838:20.)

Tacón, que no se conformaba con la fachada principal del Palacio, mandó a construir un pórtico que da su frente a la Plaza de Armas. En este pórtico de mármol al estilo neoclásico, en contraste con lo barroco del palacio, colocó el escudo borbónico. Pezuela nos dice que:

Ejecutó esta obra el coronel graduado de ingenieros don Manuel Pastor, que en todo el año 1835 dejó asimilado el antiguo frente de la cárcel a todo lo demás del edificio [...]. (Pezuela, 1863a; T. III:151.)

No es hasta el mandato de Tacón que la Casa de Gobierno, comenzada treinta y nueve años antes, pudo darse por terminada. De esta forma el Capitán General, al enaltecer su morada, trató de dignificar su propia figura y con ella la de España y su poder colonial.

#### CAMPO DE MARTE O MILITAR

Ya anteriormente hemos escrito sobre el Campo de Marte, la importante zona donde se intersectan los dos jefes escogidos por Tacón para su urbanismo-símbolo-colonial de extramuros. Pero también el Campo de Marte o Campo Militar fue, en el urbanismo taconiano, un símbolo-poder colonial, y si se quiere de los más fuertes, porque así lo implicaba su nombre y su función.

Tacón, en carta al Ministro de lo Interior, fechada el 31 de octubre de 1834, escribía:

Se carecía también en esta ciudad de un campo de instrucción donde ejecutándose y maniobrando la tropa, se promoviese el desarrollo de sus facultades físicas, se apartase de la ociosidad y disipación tan funesta

reconocimiento técnico al edificio por el mal estado de algunos techos de madera. (Tacón, 1838: 20.)

Pezuela, al referirse a los trabajos realizados durante el gobierno de Tacón en la Casa de Gobierno, escribió:

El Capitán General don Miguel Tacón, que fue quien tomó tan acertada providencia, dispuso al mismo tiempo que se ampliase la vivienda de la primera autoridad del país y de sus familiares, con el espacio del piso alto ocupado antes por la cárcel; y las piezas destinadas al Ayuntamiento también se estendieron hasta el ángulo que esquina con las calles de Obispo y Mercaderes. (Pezuela, 1863a, T. III:151.)

Ya en 1835, cuando comienza la reparación del edificio, Tacón tiene entre sus ideas:

...el construir por contrata, semejantes a las de los mercados, hermosas tiendas en el local de la antigua cárcel, agregando este producto a los fondos de propios. (Sagra, 1835:16.)

Según su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**, entregada al final de su mando, así lo hizo y ni siquiera la Casa de Gobierno se salvó de su método de contratas a particulares:

...puso al hasta pública la reparación de todo el edificio con grandes mejoras de la habitación del gobierno, y construcción de una casa, ocho tiendas, y establecimiento de dos escribanías con sus correspondientes entresuelos [...]. (Tacón, 1838:20.)

Tacón, que no se conformaba con la fachada principal del Palacio, mandó a construir un pórtico que da su frente a la Plaza de Armas. En este pórtico de mármol al estilo neoclásico, en contraste con lo barroco del palacio, colocó el escudo borbónico. Pezuela nos dice que:

Ejecutó esta obra el coronel graduado de ingenieros don Manuel Pastor, que en todo el año 1835 dejó asimilado el antiguo frente de la cárcel a todo lo demás del edificio [...]. (Pezuela, 1863a; T. III:151.)

No es hasta el mandato de Tacón que la Casa de Gobierno, comenzada treinta y nueve años antes, pudo darse por terminada. De esta forma el Capitán General, al enaltecer su morada, trató de dignificar su propia figura y con ella la de España y su poder colonial.

#### CAMPO DE MARTE O MILITAR

Ya anteriormente hemos escrito sobre el Campo de Marte, la importante zona donde se intersectan los dos jefes escogidos por Tacón para su urbanismo-símbolo-colonial de extramuros. Pero también el Campo de Marte o Campo Militar fue, en el urbanismo taconiano, un símbolo-poder colonial, y si se quiere de los más fuertes, porque así lo implicaba su nombre y su función.

Tacón, en carta al Ministro de lo Interior, fechada el 31 de octubre de 1834, escribía:

Se carecía también en esta ciudad de un campo de instrucción donde ejecutándose y maniobrando la tropa, se promoviese el desarrollo de sus facultades físicas, se apartase de la ociosidad y disipación tan funesta

para la disciplina militar, conservando siempre aquel grado de agilidad y fuerzas que pueden tenerla favorablemente preparada a cualquier género de fatigas [...].

Estas consideraciones me han obligado a disponer la delimitación para formar el indicado campo militar, que consiste en un cuadrilongo de ciento ochenta varas de latitud y doscientas cuarenta de longitud; lugar suficiente para el objeto a que se destina y que cercado de verjas de hierro, y circundado de alamedas producirá el doble objeto de impedir la entrada de la multitud en horas de instrucción y de concurrir al ornato de los estramuros de esta ciudad, transformándose en sitio agradable y útil un espacio ahora pantanoso y anegadizo. (Pérez de la Riva, 1963:113.)

Tacón se dio perfecta cuenta de lo importante que era una buena ubicación de los terrenos del Campo Militar; la centralidad de la zona en donde tenían que realizar los ejercicios militares los soldados españoles hizo que fuera muy difícil ir a los extramuros y no pasar por ella. Asimismo los habitantes, que no contaban con muchos lugares a donde ir, podían hacerlo a la nueva plaza cuando ésta no estaba cumpliendo sus funciones militares. También se hacían paradas y se pasaba una revista a las tropas, para lo cual se necesitaba de los espectadores. Esta doble función, militar-recreativa, acrecentaba su importancia, pero para que nadie dudara qué cosa simbolizaba esta plaza, citemos nuevamente al propio Tacón:

Las lanzas en que terminan las rejas y los trofeos militares que se hallan en el remate de las puertas dan importancia a la obra, y desde luego designan su objeto. (Tacón, 1838:18.)

El Campo de Marte estaba rodeado de verjas de hierro y contaba con una puerta por cada uno de los lados del cuadrilátero: la Puerta de Pizarro, la Puerta de Cortés, la Puerta de Colón y la Puerta de Tacón, que era la principal y estaba ubicada frente a la ciudad, de cara a la Muralla.

Los recursos para esta obra interesante saldrán de los fondos de los cuerpos mismos a cuyo beneficio se destina y agregara el gobierno cuantos pendan de su posibilidad sin gravámen de nadie. (Pérez de la Riva, 1963:111.)

Con el desarrollo de la ciudad el Campo de Marte fue cediendo terrenos. Los que ocupa hoy la actual Plaza de la Fraternidad, son parte de aquellos.

#### CÁRCEL NUEVA O CÁRCEL DE TACÓN

Debido al mal funcionamiento de la cárcel de la Capitanía General, lo insalubre del lugar y las incomodidades que a él mismo ocasionaba, Tacón decidió trasladar los presos a la Cabaña y proyectó construir un nuevo edificio para cárcel, neoclásico monumento que serviría también como muestra de afirmación de poder, ya que estaba situado en la conclusión de un eje fundamental de su urbanismo, el Paseo Extramural, y al frente del puerto, para que no pudiera ser ignorado por ningún visitante.

Pezuela nos dice que el teatro Tacón tenía:

...una estructura, capacidad y elegancia, muy semejantes a las del Teatro Real de Madrid y del Liceo de Barcelona, pero con las variaciones de corrientes de ventilación y calidad de asientos que prescribía el clima. (Pezuela, 1863a, T. III: 178.)

Indudablemente el Tacón era cómodo, lujoso y funcional. Este teatro posibilitó que todas las clases sociales de La Habana pudieran participar de esta actividad cultural, pero para esto fue necesario establecer bien claro, desde la entrada, las diferencias sociales.

La puerta del centro conducía a los palcos reservados para las familias de la aristocracia criolla y española. La mitad derecha del patio era sólo para señoras blancas y la otra mitad para ambos sexos. La tertulia para la clase media blanca y la cazuela para el negro, el mulato y el chino de la tierra, porque los visitantes del Celeste Imperio eran considerados como blancos.

En las noches de función, en la azotea del teatro sobre el pórtico, la banda militar de artillería, de completo uniforme, tocaba piezas nacionales y extranjeras al pie de seis grandes banderas españolas, hasta la esperada salida del capitán general por la Puerta de Monserrate, la que daba a la calle O'Reilly. Desde ese momento la banda comenzaba a tocar la Marcha Real Española, bajo mil luces de bengala; el cortejo cruzaba el Paseo Extramural y el coche paraba en la entrada particular del palco del capitán general, en la calle San Rafael.

Después que Tacón ocupaba su palco, don Francisco Marty pasaba a saludarle y le ofrecía re-

frescos; posteriormente ordenaba que se comenzara la función. Todo este ritual lo inició Tacón y los demás capitanes generales siguieron la costumbre, convirtiéndose de hecho el teatro y la esquina de San Rafael en centro de actividad social extramural.

Actualmente, en la esquina del Paseo José Martí y San Rafael, en el lugar que ocupó originalmente el teatro Tacón, se levanta el teatro García Lorca, sede del Ballet Nacional de Cuba. Este teatro, antes llamado Nacional, fue construido respetando especialmente, en lo fundamental, la distribución de su antecesor, el teatro Tacón.

El neoclasicismo, que se impone en Europa a mediados del siglo XVIII como una vuelta a la búsqueda de la perfección, llega a La Habana en el siglo XIX, y en el gobierno de Tacón logra importantes exponentes. Los ideales de racionalismo, medida y equilibrio que caracterizan la arquitectura neoclásica, con su búsqueda en los órdenes greco-romanos, fueron el lenguaje de nuestra arquitectura colonial de esta época.

Tacón llegó a La Habana en un momento en que el desarrollo de la ciudad era imprescindible y quizás, como dice Madden refiriéndose al capitán general, a quien conoció: «Desde Augusto a Napoleón todos los déspotas se han hecho arquitectos para engañar al pueblo y usarlos para la tiranía.» (Madden, 1964:104.)

La obra de Tacón respondió a un orden y tuvo un propósito: se mejoraron los servicios, hubo preocupación por la higiene y la polución ambiental, se mejoró el orden público y, sobre todo, se creó una estructura urbana en función de la recreación y el tiempo libre, acorde con los cambios que habían acontecido en las costumbres



cotidianas habaneras; la capital adquirió sus primeros visos de ciudad moderna. Su propósito fue reafirmar, a partir de la simbología urbana, el poder colonial español. El capitán general dio verdadera importancia a su labor de constructor. De él, decía La Sagra:

...vigila como un argos [...] leyendo los partes que exige diariamente de los trabajos y distribución de los materiales a las distintas obras; visitándolas todas las tardes [...]. (Sagra, 1835:17.)

La obra constructiva de Tacón puede ordenarse en dos grandes grupos:

- a) La realizada con fondos públicos: la pavimentación de calles, la Cárcel de Tacón, la Fuente de Neptuno en el muelle, el Campo de Marte, el Paseo Tacón ó Militar, la remodelación de la Casa de Gobierno, la Calzada de San Luis Gonzaga y la Puerta de Monserrate.
- b) La realizada por contratistas privados: el Mercado de Fernando VII, el Mercado del Santo Cristo, el Mercado de Tacón, la Pescadería, el alumbrado público, la Casa de Gobierno y el teatro Tacón.

Tacón, para ejecutar sus obras, elevó la cuantía de las multas y creó un verdadero sistema para la venta de emancipados: éstos, a los cinco años de vendidos, debían obtener su libertad, pero Tacón los vendía a los dueños de ingenios, necesitados siempre de mano de obra; él sabía que los convertirían en esclavos de por vida, pero sacaba jugosas ganancias.

La mano de obra para construcciones la encontró en presos, emancipados y negros del depósito de cimarrones:

Los sentenciados a obras públicas, trabajan como peones en la calzada, en el campo de instrucción, en las canteras, los presos que no pueden salir de la cárcel, negros de corrección, vagos y mal entretenidos rompen chinias para el empedrado de las calles por el método de Adams, y auxilian para este trabajo, puramente material; los individuos que conocen algún oficio, trabajan como carpinteros, ó albañiles o canteros, y reciben por esto una corta gratificación. La extracción de la piedra de las canteras, y la quema de cal, se hacen igualmente por aquellos individuos, y para la conducción de los materiales se han comprado carretas y bueyes, poniendo por conductores a los mismos presidiarios [...]. (Sagra, 1835:17.)

Los directores y jefes de ejecución eran generalmente militares del Cuerpo de Ingenieros como Félix Lamaur y Manuel Pastor.

A la obra de Tacón se dedicaron no pocos recursos. Un listado de costos nos lo brinda el propio Tacón, en el Apéndice de documentos justificativos que se citan en su **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba:**

	Pesos	Reales
La Pescadería	34 031	6 1/2
Mercado de Cristina	115 521	1/2
Mercado del Cristo	67 876	3

	Pesos	Reales
Carnicería	47 780	6
Cárcel	480 640	4
Reedificación de la Casa de Gobierno	102 434	4
Paseo de Tacón	379 237	1
Casa de Recreo	25 062	7 1/2
Introducción de aguas a las cloacas	5 000	
Muelle	20 000	
Campo de Marte	181 053	4
Cuartel de presidio	132 881	5
Pabellones de la Fuerza (sin concluir)	46 000	
Puerta de Monserrate	100 000	
TOTAL	2'087 520	1 1/2

Si a esta cifra le agregamos el monto del teatro, que el propio Tacón consignó como de 200,000 pesos (Tacón, 1838:18), el estimado de 134,000 pesos hecho por nosotros para el costo de macadamización y ampliación de las calles, y 70,000 pesos para el costo del paso a desnivel de San Luis Gonzaga —cifra que se informa en el Juicio de Residencia, pero que pensamos que puede haber sido reducida de acuerdo a las circunstancias—, obtendríamos un total de 2 491 520 pesos, casi 2 500 000 pesos para el conjunto de obras.

Esta cifra no incluye el valor en materiales y mano de obra del alumbrado y la rotulación de las calles, que por ser sus rentas mayores que la

inversión no se consignan en la Relación de Gobierno. Tampoco conocemos el costo de la variación del Puente Galeano ni de los pequeños arreglos del Hospital San Juan de Dios.

Por otro lado, conocemos que no había una valorización de los materiales que estaban en poder del propio Gobierno, lo que podía alterar los valores. Por ejemplo, según Pezuela (1863a, T. III:178), Pancho Marty, en 1857, vendió el teatro Tacón a la Compañía Anónima del Liceo de La Habana, en nada menos que 750 000 pesos, casi cuatro veces la suma que, según Tacón, había costado nuevo.

Pensamos que el costo de las obras de Tacón, teniendo en cuenta lo que antes explicamos, sobrepasó sin dificultades los 3 000 000 de pesos. Pezuela escribió, en 1863, que: «Las obras públicas de su tiempo en La Habana y otros puntos de la Isla fueron mayores que las de ningún otro gobierno.» (Pezuela, 1863a, R IV:576.)

Nosotros pensamos hoy que Tacón fue, sin dudas, a pesar de sus éxitos y sus desaciertos, el más grande de los constructores urbanos en La Habana del siglo XIX.

Si su obra fue ignorada, busquemos las razones en la propia época en que se ejecutaron, en las contradicciones de Tacón con la aristocracia latifundista criolla y en sus discrepancias con Villanueva, representante del nuevo capitalismo industrial frente al capitalismo español comercial y manufacturero. (Pérez de la Riva, 1963:89-93.)

El auge de la industria azucarera, y con ella de la sacarcocracia habanera, mostraron al poder colonial español que el futuro de la Isla se encontraba en manos criollas, dueñas de los medios de producción.

## OBRA

Pavimentos, cloacas y sumideros.  
Rotulación de las calles.  
Reparación del hospital San Juan de Dios.  
Remodelación de la Casa de Gobierno.  
Campo Militar o Campo de Marte.  
Cárcel de Tacón.

1835

a

1836

## UBICACION

Intramuros y extramuros.

Intramuros y extramuros.

Intramuros: En la manzana comprendida entre Aguilar, Habana, Empedrado y San Juan de Dios.

Intramuros: su fachada principal se abre a la Plaza de Armas.

Extramuros: zona de intercepción de San Lu's Gonzaga y el Paseo Extramural.

Extramuros: al final del Paseo Extramural, frente al mar.

## ACTUALIDAD

Se conservan algunos rótulos.

No existe.

Hoy Museo de la Ciudad.

La Plaza de la Fraternidad conserva parte de los terreros.

No existe; se demolió en 1939 y sólo queda la capilla.

Variación del Puente Galeano.

Extramuros.

No existe

Fuente de Neptuno.  
Remozamiento del muelle.

Intramuros.

La Fuente se encuentra en el Parque Gonzalo de Quesada en el Vedado.

Residencia de Reposo del Capitán General y Jardín de Tacón.

Extramuros.

El lugar se conoce como Quinta de los Molinos, y en él se conservan las verjas del Campo de Marte.

Ampliación del Paseo Extramural.

Extramuros: Desde 1840 se le conoció como Paseo Isabel II.

Conocido luego por Prado, hoy Paseo José Martí.

Paseo de Tacón.

Extramuros.

Luego Carlos III, hoy Salvador Allende.

San Luis Gonzaga.

Extramuros.

Conocido por Reina, hoy Simón Bolívar.

1836

a

1837

## LA OBRA CONSTRUCTIVA DE TACÓN

AÑO	OBRA	UBICACIÓN	ACTUALIDAD
1834	Mercado Fernando VII	Intramuros, en la Plaza Vieja.	No existe como tal; se conserva la Plaza Vieja, espacialmente.
1834	Mercado de Santo Cristo	Intramuros: en la Plaza del Cristo, en Tentente Rey desde Villegas hasta Bernaza.	No existe.
a	Pescadería	Intramuros: en la Embocadura del Puerto, muy cerca de la Catedral.	No existe. Su terreno fue ocupado por las obras de la Avenida del Puerto.
1835	Mercado de Tacón	Extramuros: en la Plaza del Vapor en la manzana comprendida entre Aguila, Dragones, San Luis Gonzaga y Galeano.	No existe como tal; hoy hay un área de parque.

**OBRA**

Cuartel de Carabineros en el Castillo de la Fuerza.

1837

Puerta de Monserrate.

a

Teatro Tacón.

1838

**UBICACION**

Intramuros: a Castillo de la Fuerza.

En la Muralla se abría a las Calles Obispo y O'Reilly.

Extramuros: Prado y San Rafael.

**ACTUALIDAD**

Hoy los Pabellones del Cuartel de Carabineros desaparecieron.

No existe.

Hoy el Teatro García Lorca está en el lugar del original y conserva su distribución espacial.

**BIBLIOGRAFÍA**

- ABAD, Luis Víctor de. «En el primer centenario de los ferrocarriles cubanos.» *Revista Bimestre Cubana*. (La Habana.) noviembre-diciembre 1937.
- ACADEMIA DE LA HISTORIA DE CUBA. *Centón epistolario de Domingo del Monte con un prefacio y una tabla alfabética por Domingo Figarola-Caneda*. La Habana, Imp. El Siglo XX, 1923-1957.
- ACKERE, Jules van. *Belgique baroque et classique (1600-1789); Architecture, art monumental*. Bruselas, Mare Vokaer, 1972.
- AMERICAN GUIDE SERIES. *Washington city and capital*. United States Government printing office. Washington, 1937.
- ANDUEZA, J. M. de. *Isla de Cuba pintoresca, histórica, política, literaria, mercantil e industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*. Madrid, Boix, 1841.
- ARANGO Y NÚÑEZ DEL CASTILLO, José. *Bosquejo de la conducta del Teniente General D. Miguel Tacón en la Isla de Cuba*. Marseille, Imp. des Bouchez, 1838.
- ARRATE, José Martín Félix de. *Llave del Nuevo Mundo, antemural de las Indias occidentales*. La Habana descrita: noticias de su fundación, aumento y estado. Habana, Imprenta de las Vdas. de Arazoza y Soler, 1830.
- BACHILLER Y MORALES, Antonio. *Artículos de costumbre y literatura*. La Habana, Colección cubana, Biblioteca Nacional. (Artículos recortados de los periódicos, montados en hojas y encuadernados.) 1834-1840.

- Apuntes para la historia de las letras y la instrucción pública de la Isla de Cuba.** La Habana, Imp. de P. Masana, 1859. Imp. del Tiempo, 1860, T. II y III.
- La Cárcel Pública de La Habana.** La Habana, Editora Sociedad Patriótica, 187.
- BAY SEVILLA, Luis. **El desenvolvimiento del arte en Cuba.** La Habana, Imp. La Propagandista, 1918.
- BENS ARRARTE, José María. «**Apuntes sobre la Habana del siglo XVIII. La urbanización de estramuros.**» *Arquitectura Cuba.* (La Habana.) p. 110, julio 1948.  
«**La Habana colonial durante el siglo XIX. Urbanismo y arquitectura.**» (La Habana.) p. 486-497, 1954.  
«**La evolución de la ciudad de La Habana desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX.**» *Arquitectura.* (La Habana.) Octubre-diciembre 1960.
- CALCAGNO, Francisco. **Diccionario biográfico cubano.** New York, Imprenta y Librería de N. Ponce de León, 1878.
- CANCIO BELLO, Santiago. **Jardín Romántico** (Pablo Neglia). La Habana, Imp. de R. Oliva, 1838.
- CARBONELL Y RIVERO, José Manuel. **Las Bellas Artes en Cuba.** La Habana, 1954.
- CALZADA, Andrés. **Historia de la arquitectura española.** Barcelona, Labor, 1933.
- CARPENTIER, Alejo. **La Música en Cuba.** La Habana, 1961. **Tientos y Diferencias.** La Habana, Ediciones Unión, 1966.
- CARTAS, Francisco. **Recopilación histórica y estadística de la jurisdicción de la Habana por distritos.** La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M., 1856.
- CARRILLO DE ALBORNOZ Y ARANGO, Anastasio. **Observaciones sobre la memoria publicada por el General Don Miguel Tacón al entregar el gobierno de la Isla.** París, L'imprimerie de Leblanc, 1838.
- CENTRO TÉCNICO SUPERIOR DE LA CONSTRUCCIÓN. **Arquitectura Cuba.** (La Habana.) (340) Número monográfico dedicado a la historia de la ciudad de La Habana, 1971.
- COMISIÓN NACIONAL CUBANA DE LA UNESCO. **El Rega-ñón y el Nuevo Regañón,** La Habana, Ed. C.N.C., Ed. Nacional de Cuba, 1965.
- CHERONNET, Louis, **Paris tel qu'il fut.** París, Ed. Tel., 1951.
- DAUMONT, Alexandre. **L'île de Cuba. Le comte de Villanueva et le generale Tacon.** París, Imp. Maulde et Renou (Cal. fact. V'dal Morales), 1837.
- DUQUE, Francisco M. **Historia de Regla.** La Habana, 1925.
- ERENCHUN, Félix. **Anales de la Isla de Cuba. Diccionario administrativo, económico y estadístico y legislativo.** La Habana, Imprenta El Tiempo, 1856.
- FERNÁNDEZ DE CASTRO, José Antonio. **Medio siglo de historia colonial en Cuba.** Habana, R. Veloso, 1923.
- FERNÁNDEZ Y SIMÓN, Abel. **Memoria histórico-técnica de los acueductos de la Habana.** La Habana, 1950. **La Habana de ayer, apuntes de urbanismo histórico.** Habana, 1954.)  
«**Las fuentes de las plazas, parques y paseos públicos de La Habana colonial.**» *Arquitectura.* (La Habana.) (306): 36-46 enero 1959.
- FERRER MARTÍNEZ, Miguel. **El General Tacón y el Conde de Villanueva.** Contestación a varios artículos en favor del primero y contra el segundo. Madrid, 1838.
- FONER, Philips. **Historia de Cuba y sus relaciones con Estados Unidos.** La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1973.
- FRIEDLAENDER, Heinrich. **Historia económica de Cuba.** La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978.
- GARCÍA DE CORONADO, Domitila. **Cementerio de la Habana. Apuntes históricos de su fundación.** Habana, La Propaganda Literaria, 1888.

- GONZÁLEZ DEL VALLE, Francisco. **La Habana en 1841**; obra póstuma ordenada y revisada por Raquel Catalá. Oficina del Historiador de la Ciudad de la Habana. Colección Histórica Cubana y Americana. La Habana, 1952.
- GORDON Y DE ACOSTA, Antonio de. **Datos históricos acerca de los cementerios de la ciudad de la Habana**. Habana, Imp. de J. Huguet, 1901.
- GUERRA Y SÁNCHEZ, Ramiro. **Manual de Historia de Cuba, económica, social y política**. Habana, Cultural, 1938.
- \_\_\_\_\_. **El camino de la independencia**. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1974.
- \_\_\_\_\_. **Azúcar y población en las Antillas**. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1976.
- GUIERAS, Pedro José. **Historia de la Isla de Cuba**. Habana, Cultural, 1927.
- HAZARD, Samuel. **Cuba a pluma y lápiz**. La Habana, 1868.
- HAUTECEUR, Louis. **L'art sous la Révolution et l'Empire en France, 1789-1815; architecture, sculpture, peinture, arts appliqués**. París, Guy Le Prat, 1953.
- HERGESHEIMER, Joseph. **San Cristóbal de la Habana**. New York, Alfred A. Knopf, 1927.
- IMBERNO, Pedro José. **El Templete**. La Habana, 1898.
- INCLÁN LAVASTIDA, Fernando. **Historia de Marianao de la época indígena a los tiempos actuales**. Marianao, Ed. Sol, 1952.
- LAPIQUE, ZOILA. **Música colonial cubana**. La Habana, Editorial Letras Cubanas, 1979.
- LATORRE, Justo de. **Una ojeada al manifiesto que publicó el Exmo. Sr. D. Miguel Tacón al dejar el mando de la Isla de Cuba**. Cádiz, Imp. de D. Domingo Feros, 1839.
- LE RIVEREND BRUSONE, Julio. **La Habana (Biografía de una provincia)**. La Habana, Imp. Siglo XX, 1960.
- \_\_\_\_\_. **Historia económica de Cuba**. La Habana, Ed. Revolucionaria, 1973.
- MACHUCA, Tomás. **Algunas indicaciones preliminares sobre el juicio de residencia del Exmo. Sr. Teniente General D. Miguel, exonerado de la Capitanía General de la Isla de Cuba y electo senador por la provincia de Cádiz en las actuales cortes**, Imp. de J. A. Viel, 1839.
- MADARIAGA, Salvador de. **España, ensayo de historia contemporánea**. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1942.
- MADDEN, Richard B. **La Isla de Cuba: sus recuerdos, progresos y perspectivas**. La Habana, Consejo Nacional de Cultura, 1964.
- MARX, Carlos y Federico Engels. **Acerca del colonialismo**. La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978.
- MERLÍN, María de las Mercedes Santa Cruz y Montalvo, Condesa de **La Havane par la Comtesse Merlin**. Bruselles, Societe Belge de Librairie, 1844.
- MONTE, Domingo del. **«Cartas de Domingo del Monte.» Revista de la Biblioteca Nacional**. (La Habana.) T. II, 1909.
- MORALES Y MORALES, Vidal. **Iniciadores y primeros mártires de la Revolución cubana**. Habana, Imp. Avisador Comercial, 1901.
- MORALES Y PEDROSO, Luis. **El sistema de alcantarillado y pavimentación de la ciudad de la Habana**. La Habana, 1916.
- MORENO FRAGINALS, Manuel. **El Ingenio**. La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978.
- NÚÑEZ DE VILLAVICENCIO, Cayetano. **Noticias históricas de la villa Asunción de Guanabacoa**. Ap. al Tomo I de «Los tres primeros historiadores de la Isla de Cuba.» La Habana, 1876.
- OLANETA, José Antonio de la. **Juicio de Residencia del excelentísimo señor Don Miguel Tacón, Visconde de Bayamo, Marqués de la Unión de Cuba, Caballero de la insigne orden del Toison de Oro, Teniente General de los ejércitos nacionales, Gobernador y Capitán General que fue de la Isla de Cuba: o sea colección de varios escritos presentados por su apoderado y defensor el señor Don José Antonio de Olaneta, Fiscal electo de la audiencia pretorial mandada establecer en la ciudad de la Habana y dados a la luz por el comercio con un**

- apéndice que contiene las respectivas sentencias. Filadelfia, Imp. de A. Walken, 1839.
- PASTOR, Manuel. **Censo de la siempre fidelísima ciudad de la Habana, capital de la siempre fiel Isla de Cuba.** Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S.M., 1929.
- PÉREZ-BEATO, Manuel. **Habana antigua; apuntes históricos.** Habana, Seoane, Fernández y Ca., 1936 (2 Tomos).
- PÉREZ DE LA RIVA, Francisco. **El café: historia de su cultivo y explotación en Cuba.** La Habana, Jesús Montero, 1944.
- PÉREZ DE LA RIVA, Juan. **Correspondencia reservada del Capitán General Don Miguel Tacón.** Habana, Ed. Biblioteca Nacional, 1963.
- «Desarrollo de la población habanera.» *Bohemia.* La Habana, 12 noviembre 1965.
- «¿Cuántos africanos fueron traídos a Cuba?» **Economía y Desarrollo.** (La Habana.) (3) julio-septiembre 1970.
- El barracón y otros ensayos.** La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1975.
- El monto de la emigración forzada en el siglo XIX.** La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1979.
- PEZUELA, Jacobo de la. **Historia de la Isla de Cuba.** Madrid, Librería extranjera y nacional, científica y literaria, 1863, t III.
- Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba.** Madrid, Imprenta del establecimiento de Melado, 1863a (4 tomos).
- PICHARDO, Hortensia. **Documentos para la historia de Cuba.** La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1973.
- REDONDO Y MARÍN, Anacleto. **Opúsculo sobre la naturaleza de los cementerios.** Habana, Imp. de Elías F. Casona, 1899.
- ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio. **La Habana. Apuntes históricos.** La Habana, Ed. Municipio de La Habana, 1939.
- La Habana Apuntes históricos.** La Habana, 1963 (3 tomos).
- ROMAY, Tomás. **Descripción del cementerio general de la Havana.** Havana, Ed. Esteban Joseph Boloño, 1806.
- ROSAIN LUBIAN, Domingo. **Necrópolis de la Habana. Historia de los cementerios de esta ciudad con multitud de noticias interesantes.** La Habana, Imp. del trabajo, 1875.
- ROUSSET, Ricardo V. **Datos históricos y geopográficos de la Isla de Cuba,** ilustrados con mapa en donde se detallan las provincias o cacicazgos que se encontraban en 1512, cuando empezó la conquista, con las alteraciones de su territorio hasta el presente. Habana, Imp. de Rambla, Bouza y Ca., 1914.
- SAGRA, Ramón de la. **Estudios coloniales con aplicación a la Isla de Cuba,** Ed. Moreno, s.f.
- Historia económica, política y estadística de la Isla de Cuba.** La Habana, 1831
- Breve noticia de los primeros meses de mando del Exmo. señor D. Miguel Tacón, gobernador político y militar de La Habana y Capitán General de la Isla de Cuba escrita por un testigo ocular. Nueva York, Imp. de D. Juan de la Granja, 1835.
- Breve idea de la administración del comercio y de las rentas y gastos de la Isla de Cuba durante los años 1826-1834; pudiendo servir de apéndice a la historia económica-política y estadística de la misma. París, Imp. de Pablo Renouard, 1836.
- Atlas carcelario o colección de láminas de las principales cárceles de Europa y de América,** proyectos de construcción de carruajes y objetos de uso frecuente en las prisiones. Madrid, Imp. del Colegio Nacional de sordomudos. 1843.
- Historia física, política y natural de la Isla de Cuba.** París, 1861.
- SAIZ DE LA MORA, Santiago. **El General Tacón en Cuba. Consideraciones sobre su gobierno.** Habana, 1944.
- SÁNCHEZ DE FUENTES, Eugenio. **Cuba, monumental, estatuaría y epigráfica.** La Habana, Talleres tipográficos de los Sres. Solanas y Cía, 1916.



TACÓN Y ROSIQUE, Miguel. **Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**, extendida por el Tte. General Don Miguel Tacón, marqués de la Unión de Cuba al hacer entrega de dichos mandos a su sucesor el Exmo. Señor Don Joaquín Ezepeleta. La Habana, Imp. del Gob. y Capitanía General, 1838.

**Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba**. Madrid, 3a., Ed., Imp. de José Palacios 1838.

**Colección manuscritos Bib. Nac.:** Comunicación dirigida al Ministro de Ultramar en la cual analiza las causas por las cuales Juan Montalvo O'Farrill, el conde de San Esteban de Cañongo, José Suárez Argudín y Gabriel de Cárdenas se opusieron a la construcción de las casillas del mercado de Fernando VII, relatando sus actividades públicas y privadas. Habana, 30 de abril, 1835.

**Colección manuscritos Bib. Nac.:** Comunicación dirigida al Ministro del Interior manifestándole su preocupación por las medidas y mejoras de la ciudad procediendo, a tal efecto a la construcción de dos mercados, uno en la Plaza del Cristo y otro en la Plaza de Fernando VII. Detalla además, algunos inconvenientes de orden legal que se le presentaron al construir la segunda plaza mencionada. Habana, 30 de abril, 1839. (Correspondencia reservada del Capitán General.)

TORRE, José María de la. **Lo que fuimos y lo que somos o La Habana antigua y moderna**. Spencer y Comp., 1857.

TORRIENTE, Loló de la. **La Habana de Cecilia Valdés**. La Habana, Ed. Jesús Montero, 1946.

VALDERRAMA, Rafael. **Debe conservarse el Paseo de Isabel II**. Boletín de obras públicas. La Habana, noviembre-diciembre 1929.

VALDÉS, Antonio José. **Historia de la Isla de Cuba, y en especial de La Habana**. Habana, 1813.

VALLE HERNÁNDEZ, Antonio del. **Suscita noticia de la situación presente de esta colonia. 1800**. La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1977.

VILLAVERDE, Cirilo. **Cecilia Valdés ó la Loma del Ángel**. Ed. crítica y nota por Rodríguez Herrera. Habana, Ed. Lex, 1953.

VIDAL Y CIRERA, Félix. **Historia de la Villa de Guanabacoa**. La Habana, 1887.

WEISS SÁNCHEZ, Joaquín. **La arquitectura cubana del siglo XIX**. Junta Nacional de arqueología y etnología. La Habana, 1960.

**Portadas coloniales de la Habana**. Comisión Nacional de Monumentos. La Habana, 1967.

SEUS, J. V. **Cementerio de Espada y de Colón: su historia hasta el año 1899 con las cuentas de su administración y construcción**. La Habana, Ed. Corr. con notas, Imp. Militar, s.f.

#### SIN AUTORES ESPECIFICADOS.

**Bosquejo de la conducta del Teniente General Don Miguel Tacón en la Isla de Cuba**. Marselle, Imp. des Bouchez, freres, 1838.

**Cementerios de Espada y Colón**. Habana, Imp. de Villa, noviembre de 1874.

**Colección de varias exposiciones dirigidas al Exmo. señor Procer del Reino, Gobernador y Cap. General de la Isla de Cuba y a S.M. la Reina Gobernadora**. La Habana, Imp. del Gobierno y Capitanía General sociedad Patriótica, 1836.

**Colección facticia sobre arquitectura cubana del siglo XIX**. La Habana, Biblioteca Nacional, 1964.

**Copia de un informe al Exmo. Ayuntamiento por la Comisión de Empedrado**. (En colección manuscritos de Bachiller y Morales, Bib. Nac.) La Habana, 10 de febrero 1824.

**Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año 1846**; formado bajo la dirección y protección de Leopoldo L'Donell, por una comisión de oficiales y empleados particulares. La Habana, Imp. del Gobierno y Capitanía General por S.M., 1847.

Desahogo poético de un habanero con celebridad de haberse dado la orden para relevar del mando de la Isla de Cuba al General Tacón. Madrid, Imp. de Boix, 1838.

Esposición de Agravios presentado por el procurador del Ayuntamiento de la Habana ante el Supremo Tribunal de Justicia, en los autos promovidos sobre cargos en residencia al ex-gobernador y capitán general de la Isla de Cuba Don Miguel Tacón. New York, Imp. de Leseur, 1839.

Los tres primeros historiadores de la Isla de Cuba. Habana, Imprenta y Librería de Andrés Pego, 1876, T. III.

Paseo pintoresco por la Isla de Cuba. Obra artística y literaria publicada por los empresarios de la litografía del Gobierno y Capitanía General. Habana, Imp. de Soler, 1841.

Reglamento para el Gobierno del Cuerpo de Serenos en esta ciudad. Habana, Imp. del Gobierno por S.M., 1834.

Resumen del censo de población de la Isla de Cuba a fin del año 1841. La Habana, Imp. del Gobierno y Capitanía General, 1842.

## DOCUMENTOS ARCHIVO NACIONAL

### ASUNTOS POLITICOS:

**Leg. 255 No. 272**  
Bando dictado por Tacón.

**Leg. 36 No. 39.**  
Bando dictado por Tacón.

### ESCRIBANÍA DE GALLETTI:

**Leg. 724 No. 2**  
Juicio de residencia del Capitán General don Miguel Tacón.

### ESCRIBANÍA DE HACIENDA:

**Leg. 143 No. 2671**  
Plano de Jesús María con la Real Factoría de Tabacos y su muelle al lado del Arsenal.

### GOBIERNO SUPERIOR CIVIL:

**Leg. 60 No. 3662**  
Expediente sobre las reparaciones que necesita la Cárcel Nueva.

**Leg. 705 No. 9187**  
Contribuciones para la construcción de la Cárcel Nueva.

**Leg. 1471 No. 58060**  
Sobre el Mercado de Tacón.

**Leg. 1471 No. 58047**  
Sobre las casillas de los mercados.

**Leg. 1917 No. 51411**  
Sobre calles y cloacas.

**Leg. 1916 No. 51399**

Sobre calles.

**Leg. 1912 No. 51079**

Sobre calles.

#### INSTRUCCIÓN PÚBLICA:

**Leg. 945 No. 59842**

Expediente del alumno. Contiene planos de Reina.

#### INTENDENCIA:

**Leg. 1671 No. 83533**

Sobre los Molinos del Rey.

**Leg. 968 No. 17**

Sobre el Jardín Botánico.

#### JUNTA DE FOMENTO:

**Leg. 105 No. 4525**

Real Orden desaprobando el proyecto de empedrado y cañería de la ciudad.

Sobre el establecimiento de pontones de vapor para la limpieza de la bahía.

**Leg. 105 No. 4532**

Sobre la limpieza del puerto.

## ÍNDICE

### INTRODUCCIÓN /5

#### I

Antecedentes /11

La Habana: sitio y condiciones /21

Costumbres importadas /28

El fin de una escala. El neoclasicismo /45

Facultades omnímodas /56

#### II

De una ciudad valor de uso a una ciudad valor de cambio /72

Problemas de la centralidad urbana /87

De L'Enfant a Forestier /91

La Habana y su nueva jurisdicción /98

#### III

El Juicio de Residencia y la obra constructiva de Tacón /118

Bibliografía /213

Documentos Archivo Nacional /223

000116

25/4/06

ef 2 (conf)

# Felicia Chateloin

## LA HABANA DE TACON



EDITORIAL LETRAS CUBANAS  
LA HABANA, CUBA, 1989

277

# LA HABANA DE TACÓN

La Ciudad de La Habana a principios del siglo XIX (1834-1838): las costumbres de la época, sus plazas, teatros, iglesias y carruajes; las contradicciones entre peninsulares y criollos; la expansión de La Habana intramural hacia extramuros, son algunos de los muchos e interesantes temas que aborda este libro.

La Habana durante el gobierno del capitán general Miguel de Tacón, su arquitectura y su urbanismo, dentro de un análisis socio-económico y político de la época. Las discrepancias entre Tacón y el conde de Villanueva, intendente de hacienda. La «pasión constructiva» de estos años: el acueducto y el ferrocarril. El desarrollo de La Habana en los alrededores de la bahía: Regla y Casablanca, y los primeros barrios habaneros: Guanabacoa, Marianao y Jesús del Monte.

La abundancia de documentos gráficos y escritos sobre la época, además de los aspectos ya mencionados, hacen de este volumen un material de consulta imprescindible para los estudiosos del siglo XIX cubano, a la vez de un ameno y lúcido testigo de nuestra historia.



EDITORIAL LETRAS CUBANAS