

Curso sobre Manejo y Gestión de Centros Históricos

Conferencia 1

LA HABANA: CIUDAD EN EL TIEMPO

Prof.: Félix Julio Alfonso López

Luego de una breve fundación inicial en un punto, todavía hoy sin precisar, en la costa sur occidental de Cuba¹, y de su posterior traslado a un lugar cercano al río de La Chorrera², la villa de San Cristóbal de La Habana encontró asiento definitivo en la margen oeste del canal de entrada a una amplia bahía de bolsa, conocida como Puerto de Carenas.³ Si existe consenso entre los historiadores en que la fundación del “pueblo viejo” del sur ocurrió en julio de 1514, las fechas del tercer y último establecimiento fluctúan entre 1519 y 1524.

La fundación de villas y su poblamiento respondía a la estrategia española de conquista y colonización de un territorio, es decir, sometimiento de la población aborigen e implantación de una sociedad nueva, y La Habana no fue una excepción, si bien la población originaria del lugar no era muy numerosa y su nivel de desarrollo social no sobrepasaba el estadio de la caza, agricultura incipiente y la recolección de frutos. La presencia indígena dejó el topónimo Habana (derivado de *Habaguanex*, cacique de aquella región), pero

¹ Las hipótesis sobre el lugar de este primitivo emplazamiento cubren un amplio arco que va desde la Ensenada de Cortés hasta la Ensenada de la Broa, pasando por el tradicional y aceptado punto que lo sitúa en la zona de Batabanó o en el curso inferior del río Mayabeque. Para las opiniones extremas ver: César García del Pino, “¿Dónde se fundó la villa de San Cristóbal?”, *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, La Habana, 1, 1979 y Ovidio J. Ortega Pereyra, “Aproximaciones al primitivo emplazamiento de San Cristóbal de La Habana”, *Gabinete de Arqueología*, Boletín No. 4, 2005.

² Ver: Jenaro Artiles, *La Habana de Velázquez*, La Habana, Municipio de la Habana, 1946.

³ Antonio Núñez Jiménez, basado en un texto de Alonso de Chávez, sugiere que Puerto de Carenas no era el lugar actual de la Habana, sino algún estero (Cojímar) o desembocadura de un río (Jaruco) entre aquel y la bahía de Matanzas. Ver: Antonio Núñez Jiménez y Carlos Venegas Fornias, *La Habana*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1986, p. 13.

lo que marcó decisivamente los destinos de la naciente población fue su excelente puerto y su cercanía a la corriente del Golfo, propiciadora de la navegación no solo con las tierras continentales, sino sobre todo del viaje transoceánico de regreso a Europa. O como dijera acertadamente el geógrafo estadounidense Carl O. Sauer: "La Habana se movió a través de Cuba para situarse en la nueva Calle Real de las Indias".⁴

Escasa de indios y de metales preciosos, La Habana de la primera mitad del siglo XVI se destacó sobre todo por su comercio con la Nueva España, de donde venían indios yucatecos que dieron origen, en fecha temprana, al barrio de Campeche. En estos primeros años, la reciente oligarquía local controló el poder político y distribuyó el espacio físico siguiendo la tradición hispanoromana de una plaza mayor alrededor de la cual se situaban los poderes principales: civil, militar y religioso. En esta plaza existía además un árbol que cumplió a lo largo del tiempo una doble función: conmemorativa o simbólica de la jurisdicción del cabildo, y también punitiva, pues era el lugar de castigo (picota pública) de los esclavos y negros libres por delitos cometidos.

Teóricamente, el crecimiento de la ciudad debía cumplir con lo expuesto en las Ordenanzas de Poblaciones de Felipe II (1573), considerado el primer código de urbanismo de la modernidad⁵, sin embargo, la realidad habanera fue bien distinta, como veremos a continuación, pues no se cumplió estrictamente la ortogonalidad de la cuadrícula ni las disposiciones relativas a la simetría de

⁴ Citado por Manuel Moreno Fraguinals en "En un principio La Habana". (Inédito).

⁵ En dichas ordenanzas se establecía una serie de normas relativas a la elección del sitio y trazado de la ciudad, que contemplaban los siguientes aspectos: "Elijan el sitio de los que estuvieren vacantes y por disposición nuestra se pueda ocupar, sin perjuicio de los indios y naturales o con su libre consentimiento; y cuando hagan la planta del lugar, repártanlo por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor y sacando desde ellas las calles a las puertas y caminos principales y dejando tanto compás abierto, que aunque la población vaya en gran crecimiento, se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma. La plaza mayor tiene que estar en el centro de la ciudad: su forma en cuadro prolongada, que por lo menos tenga de largo una vez y media de ancho, porque será a propósito para las fiestas de a caballo y para otras celebraciones... Su grandeza será proporcional al número de vecinos y tomando en cuenta que las poblaciones pueden ir en aumento. No tiene que ser menos ancha que doscientos pies y 300 de largo, ni mayor de 800 pies de largo y 532 de ancho... Que de la plaza salgan cuatro calles principales, una de cada costado y dos por cada esquina. Que las cuatro esquinas miren a los cuatro puntos cardinales, porque saliendo así las calles de la plaza no estarán expuestas a los cuatro vientos. La plaza y las cuatro calles principales que de ella han de salir serán provistas de portales para comodidad de los tratantes que suelen concurrir; y que las ocho calles que saldrán de las cuatro esquinas sean libres, sin encontrarse con los portales de forma que hagan la acera derecha con la plaza y la iglesia. (...) Que en los lugares fríos las calles sean anchas, en los calientes angostas; y donde hubiere caballos convendría que para defenderse en las ocasiones, sean anchas..."

calles y solares, y mucho menos la preeminencia de la Plaza Mayor, tempranamente multiplicada en otros espacios.

El poblado contaba entonces con un reducido número de casas y habitantes, que no sobrepasaba los setenta u ochenta vecinos en 1538, y sus moradas no pasaban de simples bohíos de madera con piso de tierra y cubiertas de yagua o guano. Sin embargo, esta precariedad material poco a poco fue transfigurándose, en la medida en que la villa se convirtió, después de 1540, en lugar de estadía de los buques que hacían el viaje de retorno a España llevando los tesoros americanos. El fenómeno de la Flota cambió drásticamente la fisonomía de la población, al propiciar su expansión urbana y convertirse en ciudad de servicios, lo que generó una fuente creciente de riquezas. A ello debe unirse su condición de gran centro naval que se despliega a fines del siglo XVI.

La jerarquía adquirida por la Habana a mediados del siglo XVI obtuvo su confirmación con el traslado de la sede del gobernador hacia allí, procedente de Santiago de Cuba, y un auge constructivo que incluyó el primer hospital, la reedificación de la iglesia, la residencia del gobernador y otras obras de importancia como la cárcel y la carnicería. De modo paralelo a este florecimiento urbano, se incrementaron las amenazas y ataques de corsarios y piratas, lo que determinó los primeros intentos fortificadores, materializados en la Fuerza Vieja. Sin embargo, es después del letal asalto del corsario hugonote francés Jacques de Sores, en 1555, que redujo a cenizas la población, que la Corona decidió impulsar la construcción de una moderna fortaleza, con un diseño renacentista, la cual fue edificada en uno de los ángulos de la plaza originaria.

Este hecho tuvo una repercusión trascendental para el orden urbano precedente, pues se eligió un punto céntrico de la plaza para ubicar el que sería conocido como Castillo de la Real Fuerza, y de este modo desplazó las funciones civiles propias de aquel espacio. Las casas de algunos vecinos principales, la cárcel, y las residencias ocupadas por el cabildo y los gobernadores fueron obligadas a cambiar de sitio, y en esta coyuntura se gesta lo que el historiador Carlos Venegas denomina “una organización más novedosa y compleja de sus espacios públicos, ya fraguada a fines del siglo

XVI en lo que respecta a la condición asumida bajo la condición de centralidad".⁶

Esta realidad provocó la búsqueda de un espacio público diferente, destinado a actividades festivas y de mercado, que se materializó en la llamada Plaza Nueva (después Vieja), lo que constituyó un primer intento planificador del crecimiento de la ciudad para cumplir funciones civiles, aunque con la peculiaridad de que esta plaza no estaba destinada a servir de sede para la Iglesia Mayor o el Cabildo.⁷

A continuación de esta plaza y durante las décadas subsiguientes, el tejido urbano fue ensanchándose con la concesión de solares para viviendas, la regularización de las calles, la construcción de la aduana y la implantación de las órdenes religiosas regulares, entre las cuales se destacaron dominicos, jesuitas y franciscanos. Todas ellas ocuparon importantes espacios en la estructura urbana, y en los espacios aledaños a sus templos se consolidaron nuevos espacios públicos, como la Plaza de San Francisco a partir de 1628, que adquiere relevancia administrativa y como centro de negocios; y la Plaza de la Ciénaga (luego de La Catedral), utilizada como aguada para las flotas y armadas.

Uno de los hechos más notorios, que marca sensiblemente la vida social de la Habana, es su altísima tasa de crecimiento poblacional, que alcanza entre 1580 y 1630 un índice siete veces superior al resto del continente. La progresión de vecinos fue en aumento de 60 vecinos en 1553, a 800 en 1590 y a 1200 en 1630. En este período la Real Cédula de 20 de diciembre de 1592 le otorgó a San Cristóbal el título de ciudad; ese propio año se terminó la construcción de una acequia para el abasto de agua (La Zanja Real) y se construyeron, bajo los preceptos del ingeniero militar italiano Juan Bautista Antonelli y su sobrino Cristóbal de Roda, un circuito amurallado y dos nuevas fortalezas que hicieron inexpugnable la plaza durante dos siglos: el castillo de San Salvador de la Punta y el de Los Tres Reyes Magos del Morro.

Las grandes líneas de urbanización durante el siglo XVII siguieron un eje policéntrico paralelo al puerto, dirigido de norte a sur y hacia el sureste, pues

⁶ Carlos Venegas Fornias, *Plazas de intramuro*, La Habana, Consejo Nacional de patrimonio Cultural, 2003, p. 17.

⁷ Idem, p. 19.

en esta dirección no había grandes obstáculos naturales que vencer.⁸ Este eje principal, definido por las calles Mercaderes y Oficios, y por las plazas de Armas, del Cuerpo de Guardia (San Francisco) y Nueva asumió los principales edificios de la ciudad, complementados por las actividades religiosas, hospitalarias y educacionales de nuevas iglesias y conventos (San Agustín, Espíritu Santo, La Merced, San Francisco de Paula, Convento de Santa Clara, Santo Cristo del Buen Viaje, Hospital de San Juan de Dios) que se instalaron en la periferia, siguiendo sus normas de retiro y humildad.

Una nueva plaza ligada a una ermita que marcaba el fin del Vía Crucis, La Plazuela del Santo Cristo del Buen Viaje (1640), marcó un hito en la expansión de la ciudad hacia el oeste, pero esta perspectiva de crecimiento fue detenida por la Muralla que ceñía la ciudad por su frente terrestre en su casi totalidad a fines del siglo XVII. En dirección este-oeste la calle Empedrado aparece como la primera pavimentada en 1645 con piedras lisas o lajas, y otras calles importantes se perfilan en dirección a la Muralla: Obispo, Obrapía, Amargura, Lamparilla, Muralla, Luz, Sol, y Acosta.

Las reformas borbónicas del último tercio del siglo XVIII trajeron consigo reformas importantes en la política y la administración colonial, al tiempo que la decadencia de las Flotas reconvirtió la función de La Habana de puerto escala de servicios en centro exportador de la plantación azucarera en ascenso. Con 40 mil habitantes fijos hacia 1778, La Habana era la tercera ciudad española de América, y como tal tuvo una atención especial de parte de la monarquía, que esperaba estimular la riqueza insular y de ese modo obtener mayores beneficios de las rentas y haciendas, producto del negocio exportador.

Es así que, una vez restaurada la soberanía española tras la breve dominación británica, en 1764 se creó la Intendencia de Hacienda, a la que siguieron la Sociedad Patriótica y el Real Consulado de Industria y Comercio, instituciones encargadas de implementar las nuevas relaciones de dependencia colonial. También se construyeron nuevas fortalezas en las colinas que rodean la ciudad: la Cabaña, Atarés y el Príncipe, pero este sistema defensivo no desempeñó ninguna función militar y devinieron hitos paisajísticos de escaso valor simbólico.

⁸ Julio Le Riverend, *La Habana. Espacio y vida*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 59.

En el ámbito urbanístico, el Marqués de la Torre (1771-1776) emprendió un plan de obras públicas que se tradujo en la remodelación de la Plaza de Armas y su conversión en centro político administrativo, que debía contener los edificios más importantes del poder colonial. En breve tiempo se levantaron las obras, de estilo barroco dieciochesco, del Palacio de Gobierno, la Casa de Correos y se trasladó la Parroquial Mayor para la Iglesia expropiada a los jesuitas en 1767, luego proclamada Catedral en 1788. Contrastando con el ascenso en importancia para la vida religiosa de la ciudad de la Catedral y su Seminario, La Plaza de San Francisco y la Plaza Nueva perdieron jerarquía, implantándose en esta última unas casillas de madera para el mercado junto a la picota pública.

Paralelo a esta reorganización de los espacios públicos de intramuros, se desplegaron nuevos paseos o alamedas en las áreas cercanas a la muralla, destacándose la Alameda de Intramuros (Paula), la Alameda de Extramuros (Nuevo Prado) y el Campo de Marte, poniendo de relieve el gusto por los espacios abiertos y la exhibición cortesana propios del barroco. En lo anterior está el germen de lo que en el siglo XIX sería evidente: la pérdida de la preeminencia simbólica de las plazas en el imaginario urbano, y el surgimiento de paseos, teatros y mercados que ocupaban las antiguas funciones de las plazas: “El concepto de plaza perdía su fuerza centrípeta y su misión de núcleo regulador del cuerpo urbano”.⁹

Un hito urbanístico y constructivo que no puede ser pasado por alto en las primeras décadas del siglo XIX, fue el plan de obras públicas, ornamentación y saneamiento de la ciudad desarrollado por el Capitán General Miguel Tacón. Sus resultados más visibles fueron, en Intramuros: el Mercado de Fernando VII (Plaza Vieja), el Mercado de Santo Cristo y la Pescadería. En extramuros se levantó el Mercado de Tacón, el Campo Militar o Campo de Marte, el Teatro, la Cárcel y la Residencia de Verano en la Quinta de los Molinos. Tanto en intramuros como extramuros se colocaron pavimentos, cloacas y sumideros, y se procedió a la rotulación de las calles, al tiempo que se amplió el Paseo del Prado y surgen el Paseo de Tacón (Carlos III) y la Calzada de San Luis Gonzaga (Reina). En esta propia etapa,

⁹ Carlos Venegas Fornias, *Plazas de intramuro*, La Habana, Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, 2003, p. 77.

respaldado por la oligarquía criolla representada en el poderoso conde de Villanueva, y en franco tono de oposición a Tacón, se inicia el ferrocarril, se construye un acueducto moderno y las flamantes calzadas sirven como vía de comunicación rápida entre el *hinterland* azucarero y el centro portuario exportador.¹⁰

Ya a mediados siglo XIX, el desborde de las Murallas era una realidad, y su derribo era cada vez más perentorio. En su lugar el terreno fue ocupado de manera intensiva por la cuadrícula especulativa, cancelando la posibilidad de que la antigua muralla deviniera en pulmón verde de la urbe. Este ambicioso proyecto urbanizador fue promovido principalmente por la oligarquía española, de lo que da fe la ubicación en el llamado Reparto las Murallas del Casino Español, el Centro Gallego, los teatros Albisu y Payret, y las residencias de la plutocracia peninsular representada por Joaquín Zulueta, la marquesa de Villalba, el marqués de Balboa, José Gener, Miguel Jané y otros.¹¹

A fines del siglo XIX y comienzos del XX, la ciudad creció al ritmo de la dispersión de las clases criollas acomodadas que buscaron ambientes abiertos y saludables (El Cerro, El Vedado), mientras que los sectores humildes comenzaron a adueñarse de los antiguos palacios y residencias abandonadas. De modo simultáneo, el ensanche urbano hizo necesario la regulación urbanística, establecida a partir de 1817 para controlar el trazado urbano de extramuros y que alcanzó un nivel de especialización con las ordenanzas de 1861, las que jerarquizaron calles y avenidas, indicaron el movimiento vehicular y enunciaron los atributos arquitectónicos.¹²

Un recorrido lineal por las principales arterias decimonónicas ilustra de modo diacrónico el crecimiento de la ciudad y de la población. En 1850 la urbanización extramuros alcanzó la calzada de Galiano, el área urbanizada total ascendió a cuatro kilómetros cuadrados y la población sobrepasó los 140 mil habitantes. Veinte años más tarde ya se alcanza la calzada de Belascoaín, aumentando el área construida a siete kilómetros cuadrados y los habitantes de extramuros se calculaban en 170 mil almas, y en 1890 el área urbanizada se

¹⁰ Ver: Felicia Chateloin, *La Habana de Tacón*, La Habana, Letras Cubanas, 1989.

¹¹ Ver: Carlos Venegas Fornias, *La urbanización de Las Murallas: dependencia y modernidad*, La Habana, Letras Cubanas, 1990.

¹² Roberto Segre "Bosquejo histórico de la Ciudad de La Habana", *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba 1519-1959*, ISPJAE, Facultad de Arquitectura., 1978, p. 166.

extiende hasta la calzada de Infanta, cubriendo un total de diez kilómetros cuadrados y con una población de 200 mil personas.

La llegada de la República encuentra una ciudad poco afectada por la guerra de independencia, con su zona más antigua densificada y con alta concentración de actividades comerciales, que derivaría luego en centro financiero, dando lugar a lo que Joaquín Rallo llamó "Pequeño Wall Street"¹³; las calzadas en expansión son ocupadas por numerosos asentamientos de viviendas obreras y las familias burguesas penetran progresivamente en la franja parcelada y urbanizada del Vedado, y prosiguen más hacia el oeste luego de la construcción de los puentes sobre el río Almendares.

La pequeña burguesía encuentra nuevos espacios hacia el sur, en los barrios de Luyanó, Lawton, Santos Suárez y La Víbora. La población y el espacio físico ocupado crecen en forma acelerada, estimulada por el auge económico, las inversiones norteamericanas y la creciente inmigración (en los diez primeros años del siglo XX entraron al país más de 600 000 personas, 68% de ellas europeas). En 1919 La Habana ocupaba 95 Km² de superficie, en 1923 alcanza los 116 Km² y en 1958 abarca unos 200 Km², mientras que la población crece de 432 353 habitantes según el censo de 1919, rebasa el límite del medio millón de habitantes en 1925 y ronda el millón hacia mediados de la década de 1950.¹⁴

En el año 1925 llega al poder el general Machado, con un proyecto de gobierno modernizador y nacionalista, aunque insertado en la lógica de la dominación imperialista vigente desde 1902. La rápida conversión de Machado en un presidente autoritario tiene su expresión arquitectónica en el suntuoso edificio del Capitolio Nacional, y su paralelo urbanístico en el ambicioso plan de embellecimiento y ensanche encargado al arquitecto-paisajista francés Jean Claude Nicolás Forestier (1861-1930)¹⁵.

El Plan de Forestier, ha dicho el historiador de la arquitectura Roberto Segre:

¹³ Ídem, p. 190.

¹⁴ Julio Le Riverend, *La Habana. Espacio y vida*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 213.

¹⁵ Forestier, el más afamado representante del urbanismo de escuela en Europa, había participado en los trabajos de embellecimiento de París, durante la administración del Barón Haussmann, con el gran paisajista Adolphe Alphand (1817-1891). Entre sus proyectos estuvieron el Parque María Luisa, en Madrid; los jardines de Miramar, en Montjuic, Barcelona; y para las ciudades de Marruecos y Lisboa, además del diseño de la Vía Costanera en el Río de La Plata, en Buenos Aires.

(...) capta de inmediato la particularidad de la configuración de La Habana con sus aspectos positivos y negativos y se propone superar su traza irregular, fragmentaria, espontánea y otorgarle los atributos de capital moderna, identificados con los códigos arquitectónicos y urbanos eclécticos ya incipientemente aplicados en los barrios del Vedado y Miramar. Asume la "Loma de los Catalanes" como centro rector de la ciudad y desde la gran plaza cívica allí proyectada, irradia un sistema de avenidas, diagonales y radiales que interrelacionan los diferentes barrios de la ciudad. Si resultan mínimas las variaciones introducidas en las zonas ocupadas por la pequeña burguesía – Víbora, Luyanó, Lawton –, es con el fin de unificar e integrar el sistema compositivo urbano de los repartos espontáneos. Quedan excluidos del "decoro" burgués las zonas de asentamiento proletario, tanto en la densa "Habana centro" como en el casco histórico colonial, mantenido al margen de las innovaciones urbanísticas.¹⁶

Sin embargo, este juicio no debe hacernos olvidar otra cuestión, apuntada con sagacidad por Carlos Venegas, en el sentido de que: "El plan de remodelación (...) fue el intento unificador más ambicioso implantado en la ciudad republicana y, aunque algunas de sus proposiciones no se ejecutaron o quedaron en suspenso, la actividad que culminó en estos años fue decisiva en la historia urbana de La Habana. (...) la ciudad colonial se eclipsaba definitivamente, detrás del nuevo formato monumental".¹⁷

Las décadas de 1940 y 1950, diferentes entre sí desde el punto de vista político social (la primera es la época del reformismo "auténtico"; la segunda está marcada por la dictadura de Batista), configuraron en la ciudad de La Habana un conjunto de características que la definieron como una metrópoli del subdesarrollo. Por un lado se despliega el lujo de los repartos de la burguesía, que se alejan progresivamente en dirección oeste, y en su reverso crecen los barrios de indigentes que proliferan en pleno centro: La Merced, la Timba, la Pelusa, la falda de la Loma del Príncipe, etc. No hay correspondencia entre la población que crece y se acumula en las márgenes de la ciudad, con el desarrollo económico de la nación, aunque unas pocas industrias comienzan a asentarse en las áreas periféricas de la gran metrópoli.

La especulación dispara el precio del suelo, y se construye a un ritmo frenético, sin apenas un mínimo de orden urbanístico. Aumenta la red de viales,

¹⁶ Roberto Segre: "El sistema monumental en la Ciudad de la Habana, 1900-1930", *Revista de la Universidad de La Habana*, no. 222, enero-septiembre de 1984, pp. 187-200.

¹⁷ Carlos Venegas Fornias, *La urbanización de Las Murallas: dependencia y modernidad*, La Habana, Letras Cubanas, 1990, pp. 112-113.

que deben satisfacer una demanda de 300 mil automóviles, pero se descuidan otros problemas esenciales del hábitat, la salubridad, la creación de empleos y otros acuciantes males sociales. Mientras por un lado se impulsa un gigantesco proyecto turístico y de servicios, que tiene entre sus impulsores principales a la mafia estadounidense, por otro se destruyen símbolos centenarios de la nacionalidad, como el antiguo Convento de San Juan de Letrán. En este contexto, la construcción del túnel de la Bahía, asociado al proyecto turístico, abrió nuevas posibilidades de expansión hacia el este.

Nuevamente, como antes durante la dictadura de Machado, el gobierno autoritario de Batista decide impulsar un plan de obras públicas y embellecimiento urbano. Para ello creó en 1955 la Junta Nacional de Planificación y contrató al arquitecto catalán José Luis Sert y sus colegas del Town Planning Associates (Paul Lester Wiener y Paul Schulz), a fin de proponer un Plan Director de La Habana. Entre 1956 y 1958 se desarrolla este proyecto, que busca rediseñar la ciudad, sustituyendo la imagen monumental a lo Forestier por un planeamiento moderno y funcional al esquema neocolonial.

¹⁸

Entre los principales ejes directores del Plan Sert estaba la extensión de la ciudad a lo largo de la costa, la remodelación de la zona antigua y demolición de los monumentos pretéritos, otorgar una nueva centralidad a los símbolos del poder político (Plaza Cívica), promover la construcción de edificios altos a lo largo del malecón y frente a este de una isla artificial, amén de un poderoso impulso a la edificación de hoteles y de infraestructura comercial. Llegados a este punto: “La ciudad de la Habana (...) se distanciaba progresivamente del resto del país, al convertirse en una estructura de servicio para el turismo norteamericano, controlada y dirigida por el gran capital monopolista”.¹⁹

El triunfo de la Revolución, en 1959, impidió que la ciudad fuera transformada en función de su valor de cambio, y se propuso revertir los profundos desequilibrios heredados del colonialismo y el capitalismo de la dependencia. Gracias a ello se pudo evitar la pérdida de extensas zonas tradicionales y de su Centro Histórico, proceso que ocurrió lamentablemente en

¹⁸ Roberto Segre “Bosquejo histórico de la Ciudad de La Habana”, *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba 1519-1959*, ISPJAE, Facultad de Arquitectura, 1978, p. 211.

¹⁹ Idem, p. 214.

otras urbes latinoamericanas. De hecho, la Revolución priorizó el país profundo, antes olvidado, y por esa razón La Habana tuvo muy pocas intervenciones, lo cual contribuyó a controlar relativamente los flujos migratorios y las aglomeraciones periféricas. No se alteró la trama por el feroz desarrollo del automóvil, y la consiguiente aparición de grandes autopistas y áreas de aparcamiento. Tampoco hubo suficientes recursos para garantizar un mantenimiento sistemático. Pero hoy tenemos una ciudad intacta, deteriorada, pero sustancialmente íntegra, vital y activa que nos reta día a día para su salvaguarda consciente.