

El paisaje portuario, repositorio de la historia habanera

Yaneli Leal del Ojo de la Cruz

Universidad Politécnica de Madrid, España

yaneli85@yahoo.es

ORCID: 0000-0003-1017-2087

Recibido 16/03/2023 Aceptado 20/05/2023

Resumen

Desde la perspectiva del paisaje se pretende ofrecer una valoración patrimonial del puerto habanero, entendiendo que constituye un paisaje histórico cargado de significados trascendentales para La Habana. El reconocimiento de la herencia cultural de la bahía y de los vínculos históricos establecidos con la ciudad y su población resultan clave en la regeneración de sentimientos afectivos y en la conservación de la esencia del lugar. De ahí que sea fundamental su valorización patrimonial desde una visión en sistema que analice el proceso histórico, el contexto físico, las manifestaciones materiales e inmateriales, sus interrelaciones, los vínculos con la ciudad y su proyección hacia el mundo. Para la elaboración de este artículo se utilizaron métodos teóricos y empíricos de análisis cualitativo en correspondencia con las prácticas habituales de estudio del paisaje, la observación del sitio y el análisis de documentos e imágenes.

Palabras clave: *paisaje portuario; Habana; patrimonio cultural; interpretación*

The Landscape of the Port: A Repository of Havana's History

Abstract

This paper aims to provide a heritage assessment of the Havana port from a landscape perspective, recognizing it as a historical landscape that holds significant meanings to the city. Understanding the cultural heritage of the bay and the historical connections it shares with the city and society is crucial for nurturing affective feelings and preserving the essence of the place. Therefore, a comprehensive heritage valuation is necessary, taking into account



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

a systemic approach that analyzes the historical processes, physical context, tangible and intangible manifestations, their interrelationships with the city, and their projection onto the world stage. Theoretical and empirical methods of qualitative analysis were employed in this article, aligning with standard landscape research practices, including on-site observation and the analysis of documents and images.

Keywords: *landscape; port; Havana; cultural heritage; interpretation*

Entre todas las lecturas que visualizan los conflictos de una ciudad degradada, donde los problemas de la infraestructura urbana agravan la delicada situación social de una capital subdesarrollada, entre las posturas de extrañamiento y enajenación, los estudios del patrimonio se abren paso en la búsqueda del sustrato histórico y cultural que permita reconectar hombre y ciudad, y afianzar sus afectos y sentido de pertenencia. En la interpretación e interrelación de los múltiples objetos de valor patrimonial que han ido reconociéndose en las últimas décadas, se ha definido la percepción del paisaje que los involucra, y que se consolida a partir de ellos. De la apreciación aislada de monumentos se ha pasado a la valoración del conjunto, lo que ofrece una percepción integral de la riqueza y variedad del patrimonio mueble, inmueble e inmaterial en él contenido. De este modo, el estudio del paisaje se convierte en la plataforma teórica para una más completa interpretación de la ciudad, si se entiende el paisaje cultural “como el registro del ser humano sobre el territorio, como un texto que se puede escribir e interpretar” (Sabaté, 2008, p. 253), pero también como “la capacidad de otorgar sentido cultural a la existencia y, por ello, a nuestra relación con el medio” (Martínez de Pisón, 2007, p. 329). Es decir, estudiar el paisaje como expresión de la cultura en el más amplio sentido de la palabra, lo que lo conecta muy fácilmente al campo del patrimonio.

La perspectiva del paisaje resulta por ende imprescindible en el análisis territorial, económico y cultural de un espacio como la bahía habanera, ya que permite reconocer la influencia del puerto y su industria a nivel urbano, social, económico y cultural; así como la hegemonía, en apariencia evidente, de elementos dedicados al transporte, el comercio, la producción, la infraestructura técnica y la transformación de energía. La riqueza que aporta cada componente del paisaje, en sumatoria, lo identifican como valioso objeto del patrimonio cultural, tal vez como su expresión máxima, al ser un auténtico contenedor de patrimonios.

De esta forma, el paisaje portuario se considera el resultado de un proceso cultural asentado en el tiempo de interacción del hombre con su entorno, y en los usos y transformaciones ejercidos. El puerto actual es visto como el resultado de cinco siglos de intensa actividad, medular en la conformación de La Habana y su desarrollo, con huellas culturales evidentes de cada etapa transitada a partir de los significados socialmente compartidos y de los elementos que crean acentos en la panorámica visual. En su estudio la dimensión histórica y social ofrece claves importantes en el desciframiento de los rasgos identitarios y de lo que entendemos por patrimonio. A su vez, la identidad es lo que engrana el mecanismo de hacer y rehacer el paisaje, el efecto de marca y matriz que Agustín Berque reconoce en el mismo; a partir del cual se expresa la obra de una cultura determinada, pero con el que también se establecen sus esquemas de reproducción (Berque, en Mezquita y Pierotte, 2018, p. 80). En su doble condición para la percepción y la concepción, a través de la identidad se visualizan los eslabones de un proceso en cadena, al que también se suman las influencias externas.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

La carga semántica del paisaje conecta la identidad con otro concepto muy antiguo y manejado por los especialistas, la esencia del lugar o *genius loci*. Citando a Norberg-Schulz, Alejandro García Hermida entiende que el *genius loci*

encuentra dos funciones psicológicas fundamentales: orientación e identificación, la primera con un significado puramente topológico, la necesidad de saber dónde se está, y la segunda como capacidad para definir la identidad de la persona a través de su identificación con determinados lugares. (García Hermida, 2018, p. 110).

Con ello se establecen lazos de empatía que le confieren al paisaje una carga ontológica, que asienta de forma cíclica su significado para la sociedad. Sobre este particular agrega García Hermida:

Tendemos a definir nuestra propia identidad no sólo con nosotros mismos, sino también a través de nuestros vínculos sociales y de nuestros lazos con determinados lugares ... al tiempo que el ser humano ha ido olvidando progresivamente sus tradiciones y renunciando a sus principales referencias locales, ha surgido en él un creciente temor a la pérdida de su identidad, tanto colectiva como individual...

Los entornos que conservan su condición de lugares se convierten por ello en uno de los más importantes recursos para fundamentar esa solidez, ese arraigo. (García Hermida, 2018, pp. 109-110).

Esta relación emocional —y de dependencia—, establecida con el paisaje, lleva al reconocimiento de fenómenos como la topofilia¹, que como herramienta tiene un gran valor y efecto movilizador para la gestión del patrimonio y que, según el doctor en Filosofía Francisco Garrido, forma parte de una estrategia global de resiliencia socioecológica (Garrido, 2014, p. 65).

Este artículo propone una breve interpretación del paisaje portuario habanero, que durante siglos fue el centro neurálgico de la ciudad. Para ello realiza una breve reconstrucción histórica que posibilita la identificación y comprensión de los elementos esenciales en su conformación, la relación que han tenido con la ciudad, las diferentes maneras en que han sido apreciados y los significados que mantienen para La Habana. Todo lo cual ha tenido un espacio importante en el arte y la literatura a lo largo de la historia, lo que las convierte en valiosas herramientas para el análisis.

La imagen del puerto ha sido la más reproducida y conocida de la capital, y reúne múltiples signos culturales. No obstante, no todos sus componentes han alcanzado el mismo grado de reconocimiento, lo que impide la valoración integral del conjunto en toda su riqueza y complejidad. Ejemplo de ello es el patrimonio industrial, base sustancial del paisaje que fundamenta su transformación, las principales actividades allí desarrolladas y la conformación



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

de su población y algunos saberes; constatable a partir de aspectos tan variados como la toponimia, los modelos de desarrollo urbano, las tipologías arquitectónicas, los oficios, instituciones y asociaciones que han existido, entre otros.

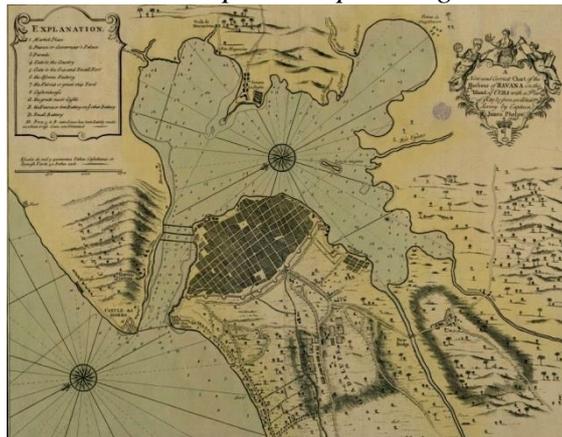
La Habana fue ante todo su puerto

Descifrar el paisaje de la bahía de La Habana implica entender el proceso de fundación de la ciudad misma, los intereses que motivaron su desarrollo, su situación durante siglos como parte de un circuito comercial internacional sostenido pero cambiante, la infraestructura técnica y de servicios creada en derredor y promovida por la actividad del puerto, las características de su *hinterland* y las políticas comerciales que acompañaron su progreso industrial. De esta forma, se comprobará que la industria es el elemento que ha ofrecido unidad al paisaje portuario y continuidad a su análisis histórico asentado en los cambios tecnológicos.

Durante la mayor parte de su historia, La Habana fue su puerto, ya que puerto y ciudad nacieron juntos, creando durante los primeros cuatro siglos coloniales una estrecha relación de interdependencia asentada en las funciones asumidas por ambos, con gran impacto en la sociedad y, en sentido general, en la configuración del paisaje cultural que caracteriza el entorno de la bahía, cuyos símbolos y significados se extienden a la ciudad moderna.

Figura. 1

Plano de la bahía de La Habana realizado por el capitán inglés James Phelps, en 1762



Nota. Véase la forma de trébol a la que conduce el canal de entrada, y a cada lado de este la elevación de la cabaña y el centro histórico de la Habana Vieja, ya consolidado en esta fecha junto al puerto, así como las áreas de cultivo aledañas enlazadas por caminos.

Fuente: Biblioteca Nacional de España.

La fundación del puerto de La Habana, con un propósito claramente definido y en un momento coyuntural para la dominación española de América, impuso un ritmo de desarrollo acelerado y continuado de este enclave, el cual se manifiesta en la evolución constructiva y transformativa de la rada y su núcleo urbano, así como en las labores que fue incorporando, primero como puerto escala principal de la Carrera de Indias y *entrepôt* del comercio con América, y luego como *gateway* o puerto cabecera de la industria azucarera, base sustancial de la economía cubana desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta bien avanzado el XX. La condición clave del puerto como espacio de abrigo, provisión, intercambio y comercio exterior



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

y con otros pueblos de Cuba, le convirtió en el dinamizador urbano del territorio inmediato. La ciudad nació entonces como un espacio dependiente del puerto, con el que compartió su papel político y económico, y del que asumió muchos significados.

Los primeros siglos representaron el momento de mayor vocación marinera de La Habana. El intenso intercambio mercantil con la metrópoli y las colonias americanas, incluido el contrabando, favoreció el rápido desarrollo de las actividades terciarias, de construcción y reparación naval, de fundición de cobre, y la edificación de un elaborado sistema de defensa que absorbió los mayores recursos materiales y humanos. Su ejecución condicionó la presencia en La Habana de ingenieros militares, maestros de obra y maestros canteros que durante todo el período colonial también asumieron importantes obras civiles y religiosas, así como de planeamiento urbano.

Por la fuerza de su significado como bastión del poder colonial, las fortificaciones fueron tempranamente erigidas en símbolos de la ciudad. Hasta hoy conforman el conjunto arquitectónico de mayor notabilidad del puerto y por su trascendencia fueron incluidas en la declaratoria de Patrimonio Mundial, como marca indiscutible de la relevancia de La Habana en el contexto caribeño.

Considerando la escasa transformación del paisaje natural de la bahía durante los primeros siglos coloniales, debieron percibirse mucho más majestuosas, nunca opacadas por el centro urbano que se consolidaba junto a los muelles principales, ni por el conjunto de embarcaciones que allí permanecía. Según coinciden en afirmar los viajeros de esos tiempos, a pesar de la atracción visual que ejercían la masa de edificios coloridos, los numerosos veleros y la verde campiña de suaves ondulaciones alrededor del puerto, la primera y más impresionante vista era la de las fortalezas, sobre todo, aquellas situadas en la empinada costa este de la bahía, que certificaban el hallarse en La Habana.

Figuras. 2 y 3

La fortaleza de los Tres Reyes del Morro a la entrada de la bahía



Fuente: Recuperado <http://wikimapia.org/49626/es/Castillo-de-los-Tres-Reyes-del-Morro#/photo/4870248> y <https://fr.foursquare.com/v/castillo-de-los-tres-reyes-del-morro/4ef9ac40775b54cdb65bd983?openPhotoId=50476d2180557b2bcc82e565>

La construcción de los castillos transformó la imagen del puerto física y simbólicamente, debido al gran contraste que establecieron frente a todo lo construido, así como por las funciones que albergaban, incluyendo las de faro y cárcel. Según plantea Agustín Guimerá:



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

Todo espacio defendido constituye una cultura, una forma de ver el mundo. El puerto fortificado trabaja en aquella frontera marítima. Frente al exterior hostil se alzaba el interior reglado. El control militar llevaba consigo la sacralización del territorio. La fortaleza era otra representación del rey, del pacto que se había establecido entre el monarca y las élites locales, a quienes correspondía su construcción y mantenimiento, así como la vigilancia y defensa del enclave marítimo. A ello colaboraba la imagen plástica de la fortaleza: avasalladora, casi monstruosa, señoreando la actividad portuaria, el paisaje urbano y su vida cotidiana. (Guimerá, 2000, p. 44).

Muy especialmente tiene el castillo de los Tres Reyes del Morro (1589-1630) el encanto y la fuerza visual de combinar obra humana y naturaleza, al exponer sus muros y baluartes como continuidad del arrecife que le sirvió de cantera y que se eleva para proteger el acceso a la bahía. Junto a su torre, luego faro, constituye el punto más alto de la ciudad, referencia para las embarcaciones desde altamar, y de visión obligada desde casi cualquier punto del interior del puerto y su litoral. Sobre su presencia evocadora reflexionaba poéticamente Jorge Mañach:

Qué haríamos nosotros si no tuviésemos el Morro ... Porque todas las ciudades que aspiran a hacer un buen papel en el mundo cuentan con algún blasón semejante, de naturaleza o de artificio, que la imaginación toma de asidero para evocarlas y, por ende, llega a adquirir como un valor emblemático. Pensar en la ciudad así dotada es suscitar la imagen de ese índice urbano. Lo que a París es la torre Eiffel, lo que a Nueva York su estatua de la Libertad ... es a nosotros el Morro con su farola ...

Y es, hijo, que el Morro y su farola son para nosotros como cifra de la habanidad esencial, inmanente, inmutable. Hay algo de símbolo en ellos que los hace rei sacra.

... Él reúne las tres condiciones indispensables para que un paraje se logre convertir en blasón sentimental de una ciudad: la de ser único y peculiar, la de una marcada visibilidad, y sobre todo esta: la de contener en sí una alusión silenciosa y constante al espíritu inalienable de la ciudad. (Mañach, 1926, pp. 15-23).

Otro reconocido símbolo se encuentra en la torre campanario del castillo de la Real Fuerza (1558-1577). Es una veleta de 1,10 metros que representa una figura femenina en actitud triunfante, portando en una mano la palma de la victoria y en la otra la cruz de Calatrava, orden a la que pertenecía el gobernador de la Isla, Juan de Bitrián y Viamonte, quien encomendó esta escultura de bronce, primera de su tipo realizada en Cuba. Por sus orígenes, La Giraldilla está íntimamente asociada a la figura de este gobernador, a sus blasones, a su victoria en la defensa del puerto en 1631 y a su añoranza por su Sevilla natal. Sin embargo, la tradición popular la fue desligando de este personaje histórico para asociarla a otro anterior, Isabel de Bobadilla,



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

esposa del adelantado Hernando de Soto, quien partió rumbo a La Florida en 1539 a la conquista de las riquezas de Norteamérica.

Figuras. 4 y 5

La Giraldilla, veleta de la torre del castillo de la Real Fuerza



Fuente: Recuperado <https://www.lostrotamundos.es/opinion/ver/cuba/la-habana/154/que-ver-castillo-de-la-real-fuerza.html> y <https://www.excelenciascuba.com/culturales/la-historia-nunca-contada-de-la-giraldilla-de-la-habana>

A su esposo lo despidió Isabel en La Habana, desde donde se cuenta lo esperó en vano y con desnudo. Esta mujer, transfigurada popularmente en La Giraldilla, le impregnó a la escultura el signo de la espera, de la añoranza, de la fidelidad y del amor, todas condiciones atribuidas al pueblo que habita junto al puerto y que ve partir a sus seres queridos en busca de horizontes más prósperos. Ha sido por ello reconocida La Giraldilla como símbolo de la ciudad, de su perseverancia, de la ciudad estática que permanece junto al puerto, pero con los ojos puestos en tierras lejanas. Es un símbolo de vigía diferente, sin luz, pasivo, íntimo y a la vez colectivo. Donde El Morro es esperanza y guía, La Giraldilla es añoranza y pérdida.

En la narrativa contemporánea, donde es habitual el tema del éxodo, tiene La Giraldilla un lugar especial en el cuento “Añejo cinco siglos”, en el cual el fantasma de Isabel de Bobadilla conversa con una habanera del siglo XXI. Entre ellas se manifiesta la clara diferencia histórica que las separa, aunque comparten el dolor ante la partida. Así lo expresa su autora en el hipotético diálogo de despedida entre Isabel y Hernando:

- Mientras viva os esperaré. Y aún muerta, hallaríais mi espíritu en esa veleta sin banderola que mira al mar.
- Desafiando los vientos, como la ciudad.
- Cumpliendo su destino de zozobra por los que parten. (Llana, 2007, p. 43).

Otro de los elementos del sistema defensivo, que dejó una marca importante en la conformación de la ciudad, fue la muralla, que primero definió una frontera de tierra (1673-1703) y luego de mar (1717-1734). A diferencia del resto de las fortificaciones construidas en La Habana, constituyó un cinturón pétreo que definía con exactitud el espacio urbano de mayor significación junto a la bahía, donde se concentraba la población y el poder eclesiástico, político y militar². A pesar de su utilidad, fue percibida desde sus inicios como una importante



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

barrera física en la comunicación con la zona de producción agrícola y ganadera, así como con el propio puerto. Esto obligó en la parte de tierra a la apertura de siete puertas, hasta el siglo XVIII, y de otras dos en el XIX; y en la parte marítima tuvo que ser rebajada en varios tramos para mantener efectivo el uso de los muelles justo en la sección de mayor actividad portuaria.

Asimismo, la construcción de las murallas coadyuvó a compactar el espacio intramural con unas tres mil edificaciones, haciendo habitual la construcción de viviendas de dos plantas a partir del siglo XVII, en aprovechamiento del poco espacio disponible junto a los muelles principales. De este modo, la planta baja fue comúnmente empleada para comercio, almacén, taller, alquiler, etcétera, y la alta para vivienda. Esto llevó a la definición en el siglo siguiente de la casa almacén con entresuelo, característica vivienda colonial habanera.

Figura. 6

Vista aérea de la Habana Vieja y sus muelles según grabado de J. Bachman de 1851



Fuente: Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de La Habana.

Años después de su construcción, la gran fortaleza de San Carlos de la Cabaña (1763-1774) asumió la ceremonia del cañonazo de las nueve, antes oficiada desde una embarcación apostada en la bahía. Esta práctica tenía relación con la muralla, ya que mediante el sonido de un cañón se anunciaba el terminar del día, el cierre de la ciudad. Aún después de demolida ha continuado siendo un referente horario sonoro que la población espera diariamente y se percibe igual a como lo describiera Mañach, en 1926:

El castillo de La Cabaña es cosa seria en la noche: parece inexpugnable. De súbito, en lo más cimero de él, brota la rosa de lumbre de un fagonazo que las negras aguas emulan. Un estremecimiento breve se comunica del pavimento a nuestra ánima. Sentimos como una sorda percusión en los oídos, y en seguida sobre la ciudad se desploma el solemne estruendo del cañonazo, que los cuatro puntos cardinales repiten débilmente.

Cuando recuperamos el oído, parece que toda la villa hace tri-tri, fijando sus relojes. (Mañach, 1926, p. 184).



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

La conjunción del sólido sustrato histórico-cultural que las fortificaciones de La Habana entrañan y de su poderosa presencia visual a la entrada del puerto —durante mucho tiempo entrada principal de la ciudad— ha perpetuado la imagen de los tramos donde se encuentran como insignia de la capital cubana y por extensión de Cuba, ya que La Habana absorbió la dirección política y administrativa de la Isla, y concentró el principal flujo de su comercio exterior³. En su libro *Ciudad del Nuevo Mundo*, Carlos Venegas resume el gran trasiego portuario de los primeros siglos coloniales:

La Habana vino a ser la estación terminal de una compleja red de otros circuitos menores de navegación que se dirigían al puerto para agregarse a las flotas y continuar a la metrópoli o bien para abastecerlas de provisiones, partiendo desde Honduras, Campeche, La Española, Puerto Rico, La Florida y desde las otras poblaciones de Cuba. Su puerto funcionaba como una gran encrucijada final de varios puentes marítimos tendidos entre mares y continentes, donde se encontraban las mercancías europeas traídas desde Sevilla y las Islas Canarias por los mercaderes, las riquezas de los virreinos americanos, las procedentes del Asia vía Acapulco-Veracruz, y los productos de las otras Antillas, sin mencionar los esclavos traídos del África por vías muy disímiles e irregulares. (Venegas, 2012, p. 43).

Las funciones de La Habana le concedieron un lugar privilegiado entre el resto de las ciudades cubanas y entre muchas latinoamericanas, y flexibilizaciones en las políticas de impuestos. Desplazó a Santo Domingo y Puerto Rico, y gracias a eso no fue abandonada o no llevó un lento y pobre desarrollo dependiente del contrabando, como sucedió en las otras poblaciones de la Isla. En definitiva, el puerto, las redes comerciales e industriales establecidas y el consiguiente poblamiento, carácter y desarrollo que alcanzó, asentaron profundas diferencias respecto a otras regiones y ciudades de Cuba, comprobable en los índices poblacionales, condiciones de vida, empleabilidad, desarrollo urbano, tecnología aplicada, etcétera. Según resume en 1842, el viajero Jean Baptiste Rosemond de Beauvallon, al caracterizar las tres regiones en que estaba dividida Cuba (Occidente, Centro y Oriente):

Es siempre el mismo carácter, pero todo lo demás difiere, las ocupaciones, los recursos, las costumbres, las ideas. Son tres pueblos que viven aislados y no se conocen unos a otros, sus relaciones se limitan a algunos asuntos comerciales y a mucha envidia. (Rosemond de Beauvallon, en García González, 2005, p. 56).

Esto ha llevado al empleo de expresiones fuertemente discriminatorias, aún muy utilizadas, para definir popularmente que “Cuba es La Habana y lo demás paisaje” o “áreas verdes”, hiperbolizando con ello el desarrollo urbano de la capital frente a otra realidad falsamente homogeneizada y reducida a su estado primigenio. Es por ello también habitual llamar “cubano del interior” al que ha nacido fuera de la capital, en especial en la región oriental del país.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

Independientemente de que otras ciudades se encuentren en la línea de costa, ser del interior es una condición que implica no ser de La Habana, en tanto esta ha sido faro y puerta de Cuba ante el mundo. Dicha expresión resulta más peyorativa en la medida en que mayor sea la distancia respecto a la capital. Al ser Cuba alargada y marcar La Habana el punto más importante del Occidente, el Oriente, y como emblema la ciudad de Santiago, constituye su opuesto y acrecienta una rivalidad que nació con el puerto.

Cuando en 1592 se le llamó a La Habana Llave del Nuevo Mundo, que era ser la llave del golfo de México y desde esa posición privilegiada acceder a todo el Caribe y la América continental, se fomentó un sentimiento de superioridad que tiene su huella en la autosuficiencia del carácter habanero. El escudo de armas que ha acompañado a la ciudad resume la condición que guardó desde su nacimiento en el “Mediterráneo caribeño”⁴, como plaza fortificada, clave en el comercio trasatlántico y americano. Es tan potente su significado que la trasciende para definir a Cuba misma. De ahí que en reiteradas ocasiones y durante siglos, ciudad y país se hayan homologado, y que el símbolo de la llave haya ocupado también un lugar fundamental en el escudo nacional (1849)⁵, donde representa a la Isla y su posición geográfica y política entre las penínsulas de Yucatán y La Florida.

Popularmente, se ha asociado el color azul, que todavía identifica la capital y es el color institucional de su gobierno, de su equipo de béisbol y su canal televisivo, al mar que la rodea y le proveyó de fortuna. Legitimada esta convicción por arraigo y por lo que en efecto significa el mar para el habanero, vale la pena acotar que originalmente expresaba, según la tradición heráldica, justicia, obediencia, lealtad y buen servicio a su Soberano⁶.

El hecho de que La Habana-Cuba sean la llave no es cuestión de simple heráldica, es la manera en que los habaneros se definen ante sus coterráneos y, más aún, la forma en que el país se circunscribe ante el mundo, cómo se representa e identifica a sí mismo, la actitud que asumen sus ciudadanos. La idea de Cuba como “llave del Nuevo Mundo”, “faro de América” ha sido constante en la historia del país más allá de los tiempos coloniales y de su relación con la Carrera de Indias. Por ejemplo, en la década de 1960, revivió con fuerza, alimentando la postura de Cuba como modelo de una sociedad diferente, basada en los principios socialistas que abogaban por la creación de “un hombre nuevo” y promoviendo la irradiación de su doctrina por una Latinoamérica unida ante el gigante del norte. El dibujo de Chago Armada de 1967, titulado “La llave del golfo”, resulta la mejor representación gráfica del sentimiento político de la época, que trasluce desde el machismo arraigado en la cultura cubana una postura de exaltación patriótica. La virilidad grotesca y prepotente de esta representación puede ser interpretada desde el nacionalismo que buscaba reafirmarse en la Revolución triunfante y desde la voluntad de fecundación, reproducción de una ideología.

Figura. 7

La llave del golfo, dibujo de Chago Armada, 1967



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional



Fuente: Museo Nacional de Bellas Artes de Cuba.

La densidad de los significados contenidos en la bahía habanera, presidida por las fortificaciones que resguardaron el puerto, no solamente la marcan en el siglo XXI como un paisaje histórico cultural, sino como paisaje-emblema de la ciudad toda; a pesar del crecimiento y diversificación urbana posteriores que apuntan al reconocimiento de varias Habanas e, incluso, del abandono de las actividades propias del puerto. Este aspecto puede considerarse una fortaleza del paisaje portuario, inestimable en la gestión patrimonial, que ha de guardar el carácter sublime de estos elementos históricos en la perspectiva actual del paisaje y en la preservación de la esencia del lugar.

El paisaje natural en la percepción del puerto

Al igual que la mayoría de las bahías cubanas, la de La Habana es del tipo de bolsa, lobulada o de botella, pues tiene un canal de entrada estrecho y profundo que da acceso a un amplio espacio marino. Además de constituir un excelente abrigo para embarcaciones y construcciones, esta forma crea un espacio interior heterogéneo abocado al mar, con muy variadas visuales y una rica dinámica interna. Desde el punto de vista del que arribaba, la silueta natural de la bahía ofrecía una experiencia de inmersión. Al respecto, Alejo Carpentier afirmaba que entre todos los puertos por él conocidos, era el único que ofrecía “una tan exacta sensación de que el barco, al llegar, penetra dentro de la ciudad” (Carpentier, 2006, p. 22)⁷.

El asiento definitivo de La Habana junto al puerto obligó a enfrentar los desafíos de la vida frente al mar, en un espacio geográfico surcado anualmente por tormentas tropicales. Esto condicionó la temprana búsqueda de estrategias para salvaguardar las riquezas contenidas en el puerto y durante su travesía, por lo que se definieron hábitos y planes derivadas del conocimiento del clima y los fenómenos naturales característicos de la región. Varios componentes de la construcción naval fueron aprovechados en la civil, y el clima y el enclave poco a poco condicionaron los materiales y el diseño empleado en las instalaciones portuarias y fabriles.

Figuras. 8 y 9

La entrada de la bahía fotografiada en diferentes condiciones climatológicas



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional



Fuente: Recuperado de <https://citykleta.org/blog/fortalezas-de-la-habana/> y https://www.clarin.com/mundo/huracan-irma-deja-cuba-agua-saldo-10-muertos_0_rkUvSWNcZ.html

El habanero ha sido tesoro de una gran cultura ciclónica, que junto a su ciudad ha adquirido a fuerza de enfrentar continuamente este fenómeno natural, mucho más peligroso en zonas costeras, donde el mar embravecido se convierte junto a los vientos en otra fuerza destructora. En tales situaciones climatológicas, así como en el auxilio para maniobrar por el estrecho canal de entrada de la bahía, fue fundamental el papel de los prácticos del puerto. Este era considerado un oficio de gran utilidad pública y alto riesgo, que contó con su propia asociación nacional.

Muchas son las historias asociadas a su labor. En el *Libro de Cuba* de 1954, se recoge la heroicidad con que, en 1925, el práctico de guardia en La Habana, Carlos Morán, “salió al mar en medio de un tiempo borrascoso a fin de darle entrada al buque ‘Orizaba’, de la Ward Line, respondiendo así a la petición urgente del navío amenazado por la tormenta” (*Libro de Cuba*, 1954, p. 815). En cambio, también se conoce de tragedias acaecidas como la de la corbeta San Antonio, proveniente de Valencia, que, al arribar al puerto de La Habana, el 15 de septiembre de 1909, no hizo caso de las instrucciones del práctico y por las fuertes marejadas encalló en los arrecifes del Morro. La embarcación fue remolcada para liberar el canal de la bahía y permanece hundida junto al castillo de La Punta, al igual que otros navíos de distintas épocas que conforman un patrimonio subacuático muy poco divulgado.

El escritor habanero Alejo Carpentier reflexionaba, desde la postura del que retorna, sobre este personaje cotidiano, medular en la actividad portuaria:

Para el cubano que ha estado largo tiempo alejado de su patria, el momento del regreso al puerto de La Habana entraña un episodio de particular emoción: la llegada del piloto.

Después de una travesía, próxima ya la tierra firme, el piloto representa el primer insular, el primer habitante de La Habana que podamos contemplar de cerca. Personaje único, que parece subir a bordo para entregarnos las llaves de la ciudad...

El hecho es que si bien el piloto no nos entrega las llaves de la muy ilustre villa de San Cristóbal de La Habana, nos entrega en cambio los secretos de su puerto, que ya es mucho decir. Porque ese puerto de boca estrecha, defendido por fortalezas de un poder decorativo innegable, es de los pocos en el mundo que se adentran de tal manera en el corazón de la urbe. Su categoría de golfo en miniatura, sus sinuosidades, sus escondrijos, han impuesto leyes de rodeo a ciertas carreteras suburbanas. (Carpentier, 2006, pp. 37-38).



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

El mar, en sus más diversas facetas, ha creado una conexión especial con el habanero, y las variaciones de un clima hasta cierto punto estable, pero en ocasiones impredecible, constituyen elementos apreciables en la modelación del paisaje portuario, de la ciudad y en la vida de sus habitantes. Junto a los huracanes, que son la expresión extrema del clima, la lluvia intensa, tropical, imprevista, casi apocalíptica, pero que da paso a un ambiente de calma y añorada frescura, es también parte importante del paisaje capitalino, donde deja su huella y genera multitud de sensaciones y situaciones. Sobre ellos expresó Zoe Valdés:

En Normandía, frente a esa playa lenta, recuerdo el oleaje fiero habanero. Un oleaje que cortaba la respiración y apenas permitía que pronunciaras unas cortas frases. Aquí, en Trouville, las olas se alejan cada vez más, y se pueden escribir frases largas, proustianas, entre una ola y otra...

Como llueve en La Habana no llueve en ningún otro lugar, los aguaceros espesos y olorosos, la yerba perfumada, las calles humeantes. Pero también los derrumbes tras las tormentas, los ciclones que arrasan con todo, sobre todo con las viviendas en mal estado. Ese es el lado penoso de La Habana que tampoco consigo olvidar, su parte siniestra. (Valdés, 2015, pp. 159 y 170).

La Habana se percibe distinta antes, durante y después de las frenéticas lluvias, muy habituales en el mes de mayo. La imagen del puerto bajo la lluvia, la agitación de los vecinos y hasta su decir han quedado atrapadas en una estampa que inevitablemente le dedicó Mañach:

En el Malecón sobre todo, frente al mar, el tiempo aciclonado les da a las cosas un visaje dramático, épico casi. Se encapota tenebrosamente el cielo hasta que apenas se perfilan el Morro y La Cabaña. Como estamos acostumbrados a verlos dorados de sol, cuando les sobreviene ese tono gris y frío parece que se transparentan, igual que bombillas de súbito apagadas. Unos momentos antes del agua, el cielo se aclara otra vez, se demuda con una pálida iluminación amarillosa. En seguida, el tableteo del trueno, que taladra los espacios y nos hace abrir la boca y decir: “Debe haber caído ahí cerquita” y mirar miedosamente a los alambres ... Desde los soportales se ve el mar en ese momento como un bendito de Dios que nunca ha roto un plato. Los goterones, muy espaciados, empiezan a rayar el aire con calma, gravemente. Pero en cuanto un transeúnte refugiado se aventura a escapar al filo de las paredes, la lluvia, que parece que estuviera esperando al incauto, arrecia traicionera, acribillándole, formando en un santiamén riachuelos sonoros y fustigando al mar, que se encabrita, brinca el muro y anega el acoquinado Malecón. ¡Y entonces sí que se arma! En algunas casas fronterizas al mar, se habla del correo que salió anteayer, se le encienden mariposas a la Virgen de la Caridad del Cobre y se prepara el cubo y la bayeta, porque el agua, por los intersticios, se



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

va a colar hasta lo más hogareño, como una calumnia. (Mañach, 1926, pp. 39-40).

La vocación reticular del trazado urbano del centro histórico, continuamente rectificado durante la Colonia, además de seguir la Real Orden de Carlos V, de 1526, que recomendaba explícitamente el trazado a regla y cordel para las poblaciones de América, buscaba favorecer la defensa de una plaza fortificada como era La Habana. El resultado fue una ciudad, que a pesar de su trama compacta medieval y semirregular, visualiza fácilmente el mar, crece a su vera, casi en él inmersa. Así la describe Ángel Augier en su estampa *El puerto o la poesía diversa*, publicada en 1946:

Abarcada amorosamente por el mar, con el constante recado de música y espuma de sus olas lamiéndole la costa y con la vigilancia de su horizonte en la distancia azul, La Habana es una ciudad cuyas calles corren hacia el litoral como al encuentro de lo maravilloso, como secos ríos que siguen el cauce señalado por la naturaleza, para detenerse de pronto en el límite donde la luz y el aire quedan flotando sobre el agua, para completar el signo de la inmensidad. Pero no llegan esos estrechos ríos hasta donde comienza el mar, sin arrastrar entre sus piedras el caudal humano que gravita hasta donde ésta tiene su parte más sensible y su mayor porción de belleza y encanto. (Augier, 2001, pp. 211-212).

El binomio ciudad y mar que se sintetiza en el puerto ha llevado a muchos autores a reconocer la profunda conexión física y cultural que en él existe y que identifica a La Habana. De este modo lo resume otro escritor cubano, Miguel Barnet, en su poema *Bahía con perro amarillo*, publicado en 1989: “Al contrario de lo que se cree, La Habana es profunda, / Tanto que toca el fondo del mar. Es el gran ojo de la / Isla, que mira, desde este punto, hacia todos los horizontes” (Barnet, en Augier, 2001, p. 275). Fueron precisamente sus funciones portuarias las que hicieron de La Habana una ciudad muy observada, pero también una ciudad que mira más allá de lo que alcanza la vista, donde conduce el mar.

El sol tiene también una presencia notable en el paisaje cubano, por su radiante luminosidad y por el calor intenso que provoca la mayor parte del año. Es por ello de mención obligada en las crónicas de viajeros, y hasta hoy ha estado presente en los más variados escritos dedicados o ambientados en Cuba. Sirva de ejemplo la estampa que, en voz del personaje Mario Conde, ofrece Leonardo Padura:

La Habana nacía de aquella claridad quemante y de un colorido exultante, que se imponía como un resplandor que iba del amarillo al rojo, y tenía incluso el azul del mar. Pero aquella luz rotunda, tiránica, podía variar durante los breves pero precisos meses del invierno habanero y, como por obra de milagros, tornarse súbitamente diáfana y ligera, amable y transparente, y convertía a la



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

ciudad en una postal antigua, en blanco y negro, poblada de siluetas alargadas como penas de amor. (Padura, 2006, p. 22).

Es sin dudas un aspecto notable del acontecer cotidiano, difícil de sobrellevar para el que de manera permanente habita la ciudad, y chocante para quien la visita y se ve obligado a cambiar hábitos para adaptarse o involucrarse de manera armoniosa en el nuevo espacio. Es el motivo que diferenció la moda cubana de la europea, en la cual tuvo siempre su inspiración y la referencia de sus diseños, reproducidos con tejidos más frescos y colores claros. En la novela *Gallego*, se recrea en varias ocasiones las sensaciones e impresiones que en el extranjero causa este clima, incluyendo la experiencia del potente huracán de 1926. Sobre el calor sirvan estos recuerdos del protagonista, inmigrante gallego, al arribar al puerto de La Habana: “La camisa se me pegaba a la espalda. Y el pantalón de pana se me hacía idea de una frazada. Un verdadero tormento es el calor de Cuba para un recién llegado” (Barnet, 1983, p. 58).

Para atenuar la intensidad de la luz solar, la ciudad optó por pintar sus fachadas de colores, evitando siempre el blanco. Esta práctica pierde su memoria en los primeros tiempos de la villa y se convirtió en norma con el artículo 160 de las *Ordenanzas de construcción para la ciudad de la Habana y pueblos de su término municipal*, de 1861, vigentes hasta 1963. En él se indicaba que debían ser “medios colores”, nunca blanco ni “los que sean muy fuertes y de mal gusto” (de la Pezuela, 1863, p. 101). El resultado fue una ciudad colorida que aún sorprende al visitante extranjero. Así fue recordada por aquellos que por mar arribaron, y que después de admirar las fortificaciones del canal y la intensa actividad portuaria dentro, lo siguiente que usualmente llamaba la atención era el colorido borde marítimo del centro urbano.

Antes de entrar en él, sobre la orilla derecha, al lado del Norte, se divisa un pueblo cuyas casas, pintadas de colores vivos, se mezclan y confunden a la vista con los prados floridos, donde parecen sembradas. Parecen un ramillete de flores silvestres en medio de un parterre. (Condesa de Merlin, 1844. p. 8).

El barco se aleja y comienzan a llegar, palma y canela, los perfumes de la América con raíces, la América de Dios, la América española.

¿Pero qué es esto? ¿Otra vez España? ¿Otra vez la Andalucía mundial?

Es el amarillo de Cádiz con un grado más, el rosa de Sevilla tirando a carmín y el verde de Granada con una leve fosforescencia de pez. (García Lorca 1929-1930, en González, 2000, p. 15).

Con ese mismo objetivo, en las viviendas coloniales habaneras fue habitual el uso de mediopuntos y lucetas de vidrios de colores para iluminar naturalmente las estancias, pero reduciendo la intensidad solar. Esta práctica estuvo directamente asociada a los oficios del puerto, en particular, a los maestros carpinteros y vidrieros del Arsenal, que transfirieron a los inmuebles los vitrales de las ventanas de los alcázares de popa, realizados con la técnica del



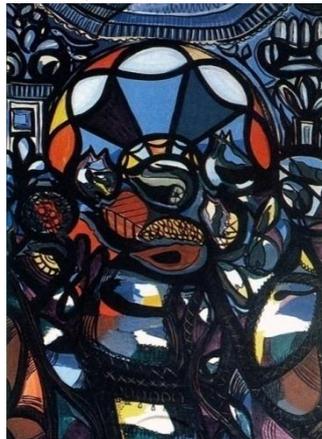
Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

embellotado (estructura de madera) y vidrios de Bohemia. Solo a inicios del siglo XX se incorporó el vitral emplomado, de mayor uso en los inmuebles europeos. Se conoce que los oficios empleados en el Arsenal de La Habana asumieron encargos privados que en ocasiones elaboraban en el propio recinto, con lo cual su labor artesana se extendió más allá de la construcción naval (García del Pino, 2012, pp. 97-99).

El acondicionamiento del inmueble urbano al clima, expresado en su fachada a través de las coloridas paredes y vitrales, definió también el uso regular de otros elementos que tipificaron particularmente la vivienda. Estos fueron entendidos por los arquitectos del siglo XX como importantes lecciones de la arquitectura colonial. Según Roberto Segre se sintetizan en cuatro P: patio, portal, persiana y puntal.

Figura. 10

Naturaleza muerta, óleo de Amelia Peláez, 1949



Nota. El vitral y su efecto luminoso en los interiores de las construcciones habaneras tuvo una gran influencia en la obra de Amelia Peláez, así como las fachadas de colores en la de René Portocarrero.

Fuente: Recuperado de <https://www.artnexus.com/es/revistas/article-magazine-artnexus/5eb359bb3eb647223ff32519/5/16istor-pelaez>

Más allá de lo construido, el calor característico se ha interpretado también asociado a la forma de ser del cubano, a su amabilidad y dinamismo. Esto sobre todo responde a una visión romántica y foránea, aunque también asumida por el cubano. De su primera impresión a la vista de los muelles del puerto habanero, describía María de las Mercedes Santa Cruz y Montalvo:

En todas partes hay movimiento, agitación. Nada permanece en su sitio. La rara diafanidad de la atmósfera presta a este bullicio, así como a la claridad del día, algo de incisivo, que penetra en los poros, y produce una especie de estremecimiento. Aquí todo es vida, una vida animada y ardiente como el sol que lanza sus rayos sobre nuestras cabezas. (Condesa de Merlin, 1844, p. 11).

Esto, sin embargo, era percibido de manera diferente por el trabajador del puerto, por el obrero en general, pues el sol y el calor imponen un desafío extra a la labor que se realiza.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

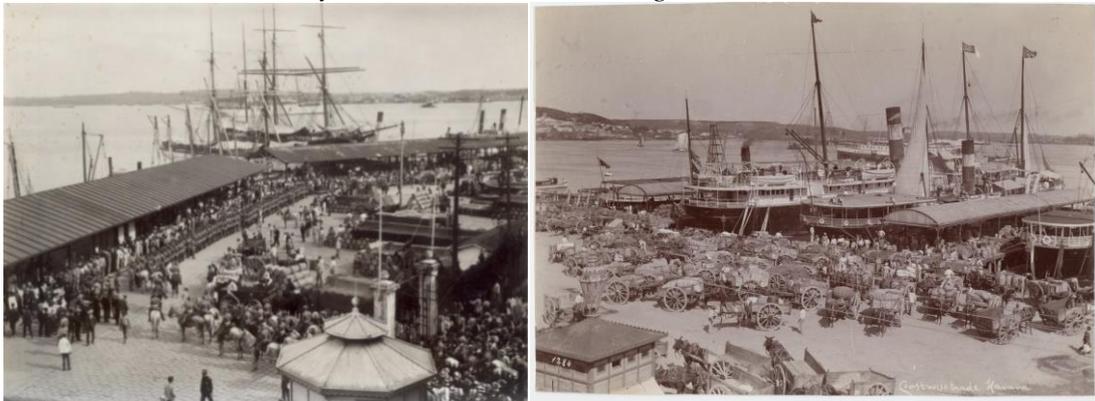
Lógicamente, de ellos no es habitual encontrar testimonio directo, no obstante, a través de las novelas se recrean sus penas y avatares.

El paisaje antropizado, la perspectiva del puerto

Después de siglos de convivencia con la bahía mucho ha cambiado su entorno, por lo que algunos elementos propios de su naturaleza resultan irreconocibles o han sido completamente eliminados. En la medida en que la ciudad se expandió a la par que su puerto, fue modificando el paisaje natural de manera intencionada al hacer uso de sus recursos, transformar el territorio, reconfigurar la costa y tomar espacio al mar. También lo hizo al verter en él sus desechos, modificando el lecho de la bahía y la calidad de sus aguas. La ciudad y su población establecieron dinámicas de vida diferentes en torno a la bahía, creando espacios diferenciados donde han tenido lugar variadas funciones y significados asociados a ellas y a la connotación del espacio construido en sí mismo y en lo que ha representado como puerta de Cuba al mundo.

Figuras. 11 y 12

Los muelles de San Francisco y de Paula a inicios del siglo XX



Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

Durante toda la Colonia, la actividad portuaria se concentró fundamentalmente en el borde costero comprendido entre el castillo de La Fuerza y el Arsenal, bordeando hacia el sur la península oeste de la entrada de la bahía y definiendo por tramos distintas funciones⁸. En este período, dicho litoral fue relativamente unificado por la consecución de muelles y tinglados, reedificados y ampliados en el siglo XIX. Simultáneamente, se construyeron tres paseos marítimos que permitieron el contacto directo y disfrute del paisaje portuario, a la par que revalorizaron visual y urbanísticamente su entorno inmediato⁹. Así describía José María de Andueza su primera impresión de uno de los muelles más concurridos de La Habana:

Pisé pues el muelle de la capital de Cuba, aquel muelle de San Francisco, tan largo, tan ardiente, tan atestado de barriles de harina, de pipas de vino, de cajas de azúcar, estas destinadas a la carga, los primeros y las segundas al consumo de la ciudad. Era verdaderamente un nuevo mundo el que contemplaban mis miradas; era un incesante ruido de carretones y carretillas, que iban y venían sin interrupción; era una algazara continua de cantos marinos en distintos idiomas;



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

era una sentida plegaria coreada por doscientas voces africanas, que salían de la grande ópera mercantil que se representaba debajo del tinglado: era un desigual ramage de baupreses colocados en batalla sobre las cabezas de los que, cual yo, observaban aquel variado panorama; era el comercio en toda su animación, en toda su actividad, con su infernal bullicio, con su confusión aparente, con su gran cargo y con su gran data. Para saber lo que es comercio, lo que es especulación, preciso es haber asistido a alguno de esos dramas interesantes que se representan todos los días en el muelle de San Francisco. (de Andueza, 1841, p. 6).

Consecuentemente, en las inmediaciones del puerto confluyeron las dependencias de grandes compañías y entidades bancarias, así como de pequeños negocios, almacenes y bodegas. Los primeros definieron una especie de sector comercial y financiero en el cuadrante definido por las calles Cuarteles, Aguiar, Acosta y la bahía, donde radicaban la mayoría de sus oficinas. Los segundos estuvieron dispersos por toda la urbe, aunque siempre destacó el carácter comercial de calles como Obispo, O'Reilly, Oficios, Mercaderes y Muralla. Las bodegas donde se comercializaba todo tipo de víveres y que también funcionaban como fondas ocuparon fundamentalmente los lotes de esquina, de mayor visibilidad. Fueron con certeza, hasta bien entrado el siglo XX, importantes espacios de socialización donde tuvieron su punto culminante el comercio y el intercambio cultural, condicionados por la recepción a través del puerto de toda clase de géneros y gentes.

Resulta curioso que en España suelen llamarla “tienda de ultramarinos” cuando en realidad comercial apenas lo es ... Aquí, sí; aquí, desde el personal hasta la mercancía viene de allende algún mar, y esto contribuye al valor simbólico de la bodega, establecimiento de “la Raza”, estrechador de lazos por excelencia ... Siempre en una esquina, como para acaparar mejor el lucro de dos calles, la bodega, con su multitud de botellas enmoñadas de rojo y gualda, con su mostrador avisado de mil picardías sainetescas y su cantina sabidora de confesiones beodas; con esos dos servidores fieles, que son el molino de café y la balanza; con sus cocos de agua y sus pirulíes y sus galleticas; con su olor a tocino y sus moscas; con el alarde habilidoso de sus “medios” bien envueltos y el teléfono embarrado, que dice: “No me huse ustez para enamorar” [sic.]; con sus cuatro grandes puertas francas al sol y su trastienda enigmática, ¡qué elocuente símbolo, hijo, de la cordialidad hispanocriolla y del utilitarismo que algún día tendrá sitio en la lonja y chalet en el Vedado! ... Te aseguro que estos diálogos de bodega, en que se cruzan por cima del mostrador seseos barrioters y jotas aplatanadas, hacen más obra de fusión indoibérica que todos los discursos de todos los Días de la Raza. ¡Como que aquí está el punto de contacto elemental entre los géneros ultramarinos y las especies del patio! (Mañach, 1926, pp. 139-140).



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

Figura. 13

Típica bodega de barrio



Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

Los tres lóbulos de las ensenadas, aunque de mayor perímetro, quedaron bastante subutilizados hasta el siglo XX, por lo que en gran medida preservaron la fisonomía costera natural de mangles y terrenos cenagosos. De manera aislada, en ellas se instalaron grandes almacenes privados, unas cinco industrias de significación¹⁰, algunos tejares y pescadores; estos últimos vinculados sobre todo a las poblaciones de Casablanca y Regla, que entonces era el segundo núcleo poblacional más importante inmediato a la bahía. En la costa este, ocuparon el borde de Casablanca otros almacenes y careneros privados, dedicados en su mayoría a la reparación y construcción de embarcaciones menores. El resto del litoral hasta El Morro quedó definido por las funciones militares de las fortificaciones.

En general, las transformaciones físicas del borde de la bahía durante toda la Colonia fueron mayores y más notables en la península oeste, donde estaba la ciudad y la principal infraestructura portuaria. La alineación de varios tramos de costa, el relleno de pequeñas ensenadas y terrenos cenagosos y la eliminación de la flora costera se debió a la construcción de los muelles y la muralla de mar, y al saneamiento de algunos tramos como el de Tallapiedra. El resto de la orilla asentó sus principales cambios en la punta ocupada por el almacén de Hacendados y en las costas de Regla y Casablanca. Así, muy lentamente, el puerto fue modificando para siempre el aspecto del borde de la bahía con las nuevas construcciones, variando su batimetría y afectando la calidad de sus aguas con el vertimiento de los desperdicios de su labor comercial y productiva.

Al definirse un espacio específico para la mayor parte de las actividades comerciales del puerto, seguido además por el Real Arsenal, este tramo concentró el mayor volumen de embarcaciones apostadas en la costa. Esto seguramente estableció un gran contraste visual con el resto de la rada. Como consecuencia, las vistas panorámicas del puerto realizadas por los grabadores de la época suelen destacar dos perspectivas. La primera fue habitual desde inicios de la Colonia y distingue la primera impresión de quien arriba y observa la entrada del puerto desde mar abierto, con la ciudad de perfil a la derecha y El Morro en posición elevada a la izquierda. Fue probablemente la representación más frecuente de La Habana y la que ayudó a consolidar las fortalezas como su imagen icónica.

Como actualmente no se visita La Habana en barco, esta perspectiva desde mar abierto es exclusiva de los documentos históricos. No obstante, la entrada del puerto sigue siendo muy representada desde los puntos de observación panorámica que ofrecen los dos extremos de la entrada del canal. Ambos son de acceso público y permiten ver la ciudad desde El Morro, y



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

este desde La Punta o la avenida del Puerto. En último caso, también se obtiene la imagen de ambos desde el interior del canal. A pesar de las fabulosas visuales que tienen El Morro y La Cabaña, justo a la entrada de la bahía y frente al centro fundacional, debe decirse que han sido popularmente conocidas después de la década de 1990, cuando las fortalezas dejaron sus funciones militares y fueron abiertas al público. Anteriormente, la privilegiada vista que ofrecen de la ciudad solo era conocida por la guarnición militar y los presos allí recluidos. Desde esta posición, el escritor Reinaldo Arenas tiene una interesante recreación desde la situación de un recluso:

Íbamos a la terraza del Morro y allí, con unos tanques de agua, teníamos que lavar la ropa de todos los oficiales y soldados ... Desde allí podíamos al menos ver La Habana y el puerto. Al principio yo miraba la ciudad con resentimiento y me decía a mí mismo que, finalmente, también La Habana no era sino otra prisión; pero después empecé a sentir una gran nostalgia de aquella otra prisión en la cual, por lo menos, se podía caminar y ver gente sin la cabeza rapada y sin traje azul (Arenas, en González, 2000, p. 85).

Sin dudas, desde su posición en la otra orilla son por excelencia los balcones desde donde se mira a La Habana, como si se la viera desde altamar. Para algunos es un espacio de reflexión, para otros, de fuga, para muchos, la ventana que permite observar “desde fuera” el espacio habitado en un sentido puramente topológico y sentimental¹¹.

Figura. 14

La Habana vista desde los bajos de El Morro



Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

La segunda perspectiva histórica muy recurrente desde el siglo XIX es precisamente la vista de la ciudad tomada desde el este, casi siempre desde Casablanca. En ella lo fundamental era la Habana Vieja con su muralla, sus muelles y sus paseos marítimos. Por su continua reproducción, se infiere que así exponían lo que consideraban más importante, dejando fuera cualquier detalle asociado a las ensenadas, incluso a la de Atarés que es la más próxima. De hecho, no ha podido consultarse ninguna representación del borde costero de la bahía colonial que no fuera del canal de entrada, de la Habana Vieja y Casablanca, que aún hoy continúan siendo las más habituales.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

Esta visión fue compartida por algunos cartógrafos del momento cuyo encuadre suele privilegiar la porción oeste de la bahía, y en otros casos, cuando aparece el perímetro completo, no siempre recreaban los detalles del resto de la rada o la cubrían con viñetas, escudos y leyendas. No obstante, se sabe que algunas instalaciones industriales como los amplios almacenes de Regla causaban una favorable impresión al sur de la bahía, siendo incluso recomendada su visita turística¹².

Tecnológicamente cada etapa evidenció el avance hacia estructuras más sólidas y complejas. De las sencillas armazones de madera que formaron los primitivos muelles, en la segunda etapa se introdujeron las primeras secciones de cantería y se extendió la edificación de muelles sobre pilotes de madera, terraplenados o adoquinados y con tinglados de columnas de hierro y cubiertas de zinc. A la República correspondió la construcción de espigones de acero y hormigón armado, materiales que también fueron empleados en los nuevos inmuebles del puerto y su malecón. La mayoría de los espigones incorporaron almacenes, extendiendo la función del muelle sobre el mar. Algunos se anexaron a edificios de oficina y almacenamiento de varias plantas que sustituyeron el uso de tinglados. Los modernos espigones se multiplicaron por los principales tramos en explotación de la rada, adicionando grandes salientes que cortaron la línea de costa y volúmenes que transformaron sustancialmente la silueta de la ciudad. Asimismo, se acometieron importantes obras de relleno y alineación que tomaron superficie a la bahía. Entre las de mayor envergadura estuvo Cayo Cruz, que reconfiguró las ensenadas de Atarés y Guasabacoa, haciéndolas más alargadas y cerradas en su acceso, a lo que también contribuyeron los rellenos realizados al fondo de ambas ensenadas.

Figura. 15

Parte del litoral modificado por las obras de alineación y los nuevos espigones



Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

Por otro lado, la alineación del lado oeste del canal del puerto, con su moderna avenida y sus jardines, reconvirtió una antigua zona militar en un espacio abierto y público, destinado al recreo y con acceso directo a las hermosas visuales del canal de la bahía. La transformación de este tramo costero es probablemente la que mayor impacto ha tenido en la percepción y relación de la sociedad con la bahía. En primer lugar, por el radical cambio físico que impuso el nuevo diseño acorde a los preceptos higienistas de las primeras décadas del siglo XX; en segundo, por ser el tramo más amplio, más largo, más despejado y de acceso permanente inmediato a la bahía. Por este motivo, es el lugar de comunión con el mar por excelencia, una extensión del



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

malecón que bordea la costa norte habanera hasta el río Almendares, frontera marítima de una parte importante de la capital que involucra una intensa actividad social, el *skyline* más reconocible de La Habana y múltiples significados. No sin razón se ha convertido en una de las insignias de la capital cubana del siglo XX y XXI, en su imagen más reproducida, en la fachada principal de la ciudad.

Figura. 16

Panorámica del siglo XX, entre el castillo de La Fuerza y los espigones de la Aduana, con las industrias al fondo



Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

La construcción de varios espigones y edificios de oficinas y almacenamiento junto al litoral, el gran volumen de industrias que con sus grandes estructuras de silos y chimeneas variaron el perfil de la rada, y la proliferación de líneas de ferrocarril en su contorno, fueron testigos durante el siglo XX del momento de mayor intensificación de la labor del puerto, que había iniciado en el XIX y culminó en la década de 1980 con las últimas grandes inversiones de la Revolución y la crisis económica de 1990. Entonces se detuvo de manera abrupta el desarrollo de la industria y la transformación de la bahía, que a partir de esa década ha evidenciado su declive y la depreciación de toda su infraestructura técnica.

La extendida acción antrópica ha causado un efecto predominante en la conformación actual del paisaje portuario habanero, que apenas atenúa la gran masa de agua de la bahía. Así tampoco tienen incidencia visual los espacios verdes que quedaron sin urbanizar en el extremo este, pues están ocultos al puerto por la elevación de La Cabaña y Casablanca, así como por las construcciones situadas en esa parte del litoral.

Durante casi todo el siglo XX, la bahía de La Habana vivió una intensa actividad y múltiples cambios, por la continua adición de grandes estructuras destinadas al comercio y la producción, que ocuparon casi toda su costa. Quien pudo frecuentarla y costear su perímetro, observaría el canal más estrecho y definido en el oriente por las fortalezas coloniales, que continuaron siendo baluarte del poder militar hasta finales de la década de 1980; y en el occidente por la terraza ajardinada de la moderna avenida y los elevados del tranvía eléctrico, que hasta la década de 1940 identificaron la continuación de este tramo.

El que llegaba a La Habana por mar podía asistir al carrusel nocturno de nuestros tranvías que se deslizaban por la montaña rusa de los “elevados” ...



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

Quién no contempló desde la bahía aquel espectáculo, no sabe lo que es una verbena con cielo tropical. Eran los tranvías desde la mar la gran verbena habanera, y daban a la ciudad su mejor carácter nocturno, con sus luces rojas, azules, amarillas señalando las distintas líneas e itinerarios. (Vidal, 1950).

A continuación, estaban los muelles principales, cuyo perfil variaba con la continua adición de inmuebles de varios pisos y diseños, como el del Estado Mayor de la Marina, la Lonja del Comercio, la Aduana, el embarcadero de Luz, la Estación Central de Ferrocarriles y la termoeléctrica Tallapiedra. Asimismo, se cerraba el contacto entre ciudad y bahía por largos tramos como el de la Aduana, el de los almacenes de la Flota Blanca y la Ward Line en conjunto, los depósitos del muelle de Atarés y el cinturón industrial consolidado durante la Revolución en el resto del litoral de las tres ensenadas, salvo la punta de Regla y parte de la costa este de Marimelena. A ello también contribuyeron los monumentales espigones que, vistos desde una embarcación en el interior de la bahía, cortan la panorámica visual de la costa y crean recodos, espacios cuadrangulares intermedios. Desde tierra certificaban el hecho de que la bahía era territorio del puerto, así como la necesidad de ocuparla con grandes estructuras que facilitaran sus labores y concentraran las dependencias del puerto junto al litoral. Adicionalmente, mantuvo la definición de un distrito financiero en el centro histórico y el desarrollo de numerosos comercios y servicios.

Con el tiempo, la condensación de la infraestructura portuaria y fabril en el perímetro de la bolsa de la bahía, y la simultánea expansión urbana de la capital y diversificación de su actividad económica, reservó a su entorno inmediato la influencia directa del puerto sobre la ciudad y sus conexiones con esta. Aunque durante el siglo XX, el puerto continuó siendo un elemento clave para el desarrollo, ya no absorbía todo el interés de la población, ni establecía una influencia tan exclusiva sobre el desarrollo urbano y la ciudadanía. En este siglo se acentuó como un paisaje industrial que la ciudad rodeó, delimitando un territorio donde quedaron marcas muy concretas de su actividad comercial y productiva.

Siguiendo la vista al sur de la Habana Vieja, los elevados de la Estación Central, al noroeste de Atarés, hicieron evidente la significativa presencia del ferrocarril junto al puerto para facilitar sus conexiones terrestres. Junto a él, las chimeneas de Tallapiedra y el espigón de la fábrica incineradora de basura anunciaban el paso hacia el sur de la bahía, donde industrias de grandes dimensiones, situadas en torno de las tres ensenadas, han sido importantes referentes visuales locales, y la constatación de la industrialización a gran escala del perímetro de la bahía¹³, con la consecuente restricción de acceso a la mayor parte de su territorio.

Figura. 17

El borde industrializado de la ensenada de Atarés con la ciudad vista al fondo



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional



Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

Por último, del lado sur de Casablanca destacaba el astillero de la Marina, ampliado durante la Revolución, y del norte, el muelle de la antigua Havana Coal. Intermedio se construyeron otros pequeños muelles cuyo fondo cerraban las fachadas de viviendas de pescadores, que contrastaban con el esplendor de los edificios modernos inaugurados en la Habana Vieja. En la cima de Casablanca, la escultura de Cristo (1958) imprimió su sello junto a La Cabaña y completó de manera admirable la perspectiva del litoral oriental del canal de entrada. A pesar de ser el único elemento de su tipo que sobresale en la vista general del puerto, se ha integrado al paisaje como uno de sus componentes más característicos. Esto se debe a su localización en un espacio despejado y de gran visibilidad, a la calidad formal que tiene como obra artística, y a que identifica el punto alto con la más completa panorámica de la bahía, que en cierto modo preside.

Figuras. 18 y 19

Concurrencia de la sociedad habanera por la entrada de embarcaciones al puerto durante la primera mitad del siglo XX



Fuente: Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de La Habana.

A esta percepción general del litoral portuario habanero del siglo XX, habría que sumar el flujo continuo de embarcaciones que surcaban sus aguas y a las apostadas en los muelles para el embarque y desembarque de mercancías, con toda la labor humana que esto generaba en una bahía que desde el siglo anterior se había establecido como la principal puerta del comercio exterior del país. También era un espectáculo la llegada de visitantes en cruceros y ferris, y el bregar de los pequeños botes de pescadores y de las lanchitas que siempre han unido Casablanca y Regla con el embarcadero de Luz en la Habana Vieja. Un trasiego que durante la



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

República no cesaba en la noche, cuando el canal de la bahía era atravesado por los botes de paseo.

... ese incesante tráfico de las lanchas que hieren la carne del mar de una a otra orilla de la bahía, ni los barcos pesqueros que vacían sus vientres repletos sobre el hambre de la ciudad, ni los yates de lujo que se balancean insolentes junto a los humildes botes de los pescadores, tienen, para los que gustan de buscar la poesía de las cosas, la esencia lírica, a fuerza de su propia humildad, de los botes de remos —versión criolla de la góndola veneciana— que prometen y reclaman desde el Muelle de Caballería, el paseo hasta la boca del Morro, o el salto a golpe de remo hasta Casa Blanca.

Son inconfundibles por sus colores, por sus arcos de madera con intención de techo, y por sus nombres característicos. Hasta que las lanchas motorizadas monopolizaron el paraje de la bahía, ellos pudieron subsistir en esos menesteres de transporte, pero ya hoy, si no pueden competir en rapidez ni en capacidad, sí compiten en sus condiciones intransferibles de poder propiciar un ámbito para el instante confidencial. Por eso en las horas nocturnas son más solicitados.

... el canal del puerto en ocasiones remeda a los de Venecia de ciertas novelas amorosas, no por la canción del “gondoliero” —puesto que nuestros boteros no cantan— ni por el “puente de los suspiros” —que habrá suspiros pero no puente—, sino por la teoría de botes pintorescos que bogan hasta llegar al Morro y regresan hasta el viejo muelle con parejas que se arrullan, con parejas que quieren alejarse unos minutos de la tierra para imaginarse en breve y relativa soledad, ...sin más testigo que el mar... y el botero silencioso y discreto que golpea el agua con lento afán, sin prisa pero sin descanso. (Augier, 2001, pp. 213-214).

Desde hace tres décadas otro panorama describe la bahía habanera. Salvo las fortalezas coloniales y el litoral del centro histórico fundacional, el fondo construido en torno al puerto presenta un significativo estado de deterioro, sobrevenido por la falta de inversión, mantenimiento, correcta explotación y abandono o cierre de varias instalaciones industriales, y depreciación general del entorno urbanizado. La contaminación medioambiental generada por la mala gestión de los residuales que vertían —y aún vierten— en su cuerpo de agua ha sido parcialmente revertida, aunque mucho falta para conseguir la total limpieza y protección de sus recursos naturales. El olor a gas, petróleo y salitre sigue siendo para muchos el olor que identifica el puerto habanero. Esto se refleja en muy diversos textos literarios, donde toma asiento y genera el proceso de “artelización” del paisaje¹⁴.

Actualmente, no se navega el interior de la bahía, salvo para el desplazamiento lineal entre la Habana Vieja y Casablanca, y entre la Habana Vieja y Regla. El cuerpo de agua está siempre despejado, imperturbable, al no existir otro tráfico marítimo, ni comercial ni de recreo. No obstante, esos desplazamientos constituyen una singular experiencia que permite contemplar la bahía desde dentro, con el litoral urbanizado en derredor. Es trasladarse de un punto a otro



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

de la misma ciudad, del mismo paisaje, pero desde el interior de la bahía este paisaje adquiere una monumentalidad que no se observa desde la orilla.

La irregularidad de la silueta de la bahía obliga al desplazamiento, pues no existe un punto que permita abarcarla por completo. La observación fragmentada condiciona visuales heterogéneas de un amplio territorio con distintos usos, estado de conservación y significados, que de conjunto hacen del paisaje portuario un lugar complejo pero rico en matices.

A pesar de las diferentes perspectivas, ningún punto está lo suficientemente lejos ni alto como para sentirse fuera de la ciudad y de la bahía o perder de vista sus detalles. Sin embargo, el interior de las tres ensenadas siempre queda oculto cuando se las observa de frente. No obstante, su apreciación desde otros puntos elevados de las urbanizaciones del sur se revela magnífica. Afortunadamente, desde 2019, con la apertura del castillo de Atarés como museo de sitio, se ha facilitado una nueva y amplia panorámica desde el suroeste de la bahía, muy apreciada por los nuevos visitantes del museo.

Al estar las tres ensenadas ocupadas en su línea de costa por instalaciones industriales, no han guardado mucho interés para la mayoría de la población, que además ha tenido su acceso por mar y tierra vetado. Esto, sumado al escaso conocimiento de los valores patrimoniales de la industria, reduce la capacidad de apreciación de una parte importante del paisaje portuario y su valoración integral por parte de la ciudadanía, y no contribuye al fortalecimiento de los sentimientos afectivos e identitarios del habanero con su entorno de vida.

Es un hecho que el centro histórico de la Habana Vieja siempre ha guardado una atracción magnética, condensada en la riqueza de su fondo construido parcialmente rehabilitado, y en su compacta ocupación territorial delimitada por la línea invisible de la antigua muralla. Las urbanizaciones de Regla y Casablanca tienen, en cambio, la sencillez del pueblo obrero y de la arquitectura vernácula, acompañada por las ruinas de un pasado industrial con el cual comparten el deterioro físico y funcional. Esto impresiona de manera muy negativa en la imagen de la rada y en su relación con la sociedad.

El desgaste del fondo construido inmediato a la bahía (a excepción del situado en el litoral de la Habana Vieja y el canal del puerto), la contaminación del agua, el difícil acceso a gran parte del borde costero y el vaciamiento desde 2014 de las funciones tradicionales del puerto agudizan los conflictos en la reanimación y apreciación de un paisaje cardinal para la cultura habanera y en su apreciación. El significativo deterioro de las instalaciones y la desarticulación de las funciones que dieron vida al puerto atenta contra la integridad y autenticidad del patrimonio portuario, y acrecienta la vulnerabilidad del conjunto edilicio, la infraestructura tecnológica, los modos de organización y el conocimiento revelado de cada sistema de industrias, influyendo finalmente en la identidad urbana habanera. A esto se suma el riesgo que supone la inadecuada ocupación con nuevas inserciones en un territorio clave y con amplia superficie reurbanizable. El cuidado de los bienes culturales se complejiza y amplía ante la necesidad de protegerlos de las intensas transformaciones sociales y tendencias mercantiles consecuentes de la globalización, la cual impone el riesgo de homogenización de los aspectos culturales, dirigido por los centros de poder y consumo. Una manifestación de resistencia para resaltar la identidad del paisaje y su preservación está en la valoración y protección de su carácter, de sus singularidades y significado, de la integridad y autenticidad de su patrimonio.

Las acciones de gestión patrimonial trazan por ende sus objetivos sobre esa Habana histórica que permanece a pesar de los cambios, de la fuerte degradación visual y de las condiciones de vida que modulan la percepción del paisaje y la relación de la sociedad con su espacio de vida.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

Los artistas hacen evidente una mirada desolada y desoladora sobre un paisaje amado desde el dolor, que puede resultar agresivo, inhóspito, ajeno, y que deshace el vínculo afectivo con la ciudad, pues mucho se identifica con el espíritu de abatimiento y pérdida manifiesto tras años de crisis económica. No obstante, si se dirige la mirada hacia los aspectos antes descritos se comprenderá que otros fuertes vínculos también permanecen a pesar del impacto negativo de las últimas décadas. Ambas miradas coexisten sin que se invaliden mutuamente. Una tiene la fuerza de la coyuntura actual, donde el individuo debe hallarse y sobrevivir; la otra tiene el poder del significado histórico, interpretable a partir de lo que representan los elementos de su herencia cultural y que construyen el espíritu del lugar. Por esta razón, la identificación y concienciación del paisaje histórico que existe, así como su preservación, ayudan en la autorregeneración de sentimientos identitarios, imprescindibles en la gestión del patrimonio como recurso poderoso para fundamentar el arraigo y propiciar una armoniosa evolución del paisaje de cara al futuro.

Referencias bibliográficas

- Aníbarro, M. A. y Valdés, E. (2016). Fascinante y detestable. Artelización e integración de los paisajes industriales. *Cuaderno de Notas. Publicación sobre temas de teoría e historia de la arquitectura*, (17), 1-18.
- Augier, Á. (Ed.). (2001). *Poesía de la ciudad de La Habana*. La Habana: Ediciones Boloña y Letras Cubanas.
- Barnet, M. (1983). *Gallego*. La Habana: Letras Cubanas.
- Carpentier, A. (2006). *Amor por la ciudad*. La Habana: Ediciones UNIÓN.
- Condesa de Merlin. (1844). *Viaje a La Habana*. Madrid: Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica.
- Contreras, F. (2018). *La Habana narrada en el espejo*. La Habana: Ediciones UNIÓN.
- de la Pezuela, J. (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba* (Tomo III). Madrid: Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- de Andueza, J. M. (1841). *Isla de Cuba pintoresca, histórica, política, literaria, mercantil é industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*. Madrid: Boix Editor.
- García González, I. (2005). Regionalidad en el Oriente de Cuba: puertos, migraciones y comercio. En *Cuba y sus puertos (siglos XV al XXI). Memorias del I Coloquio Internacional Ciudades Portuarias de Iberoamérica y el Caribe* (pp. 38-57). La Habana: Editora Historia.
- García Hermida, A. (2018). Tradición Arquitectónica, Identidad y Globalización: el problema de la homogeneización del paisaje construido. *Estoa, Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 7(14), 103-112.
- García del Pino, C. (2012). *La Habana a través de los siglos*. La Habana: Ediciones Boloña.
- Garrido, F. (2014). Topofilia, paisaje y sostenibilidad del territorio. *Enrahonar. Quaderns de Filosofia*, (53), 63-75.
- González, O. (Comp.). (2000). *Concierto en La Habana*. México D.F.: Artes de México.
- Guimerá, A. (2000). Puertos y ciudades portuarias (ss.XVI-XVIII). Una aproximación metodológica. En A. Guimerá y F. Monge (Ed.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)* (pp. 21-44). Madrid: Fundación Portuaria.
- Hazard, S. (1871). *Cuba with pen and pencil*. Nueva York: Hartford Publishing Company.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

- Libro de Cuba. (1954). La Habana: Talleres Litográficos de Artes Gráficas.
- Llana, M. E. (2007). Añejo cinco siglos. En *De La Habana ha llegado... Cuentos cubanos contemporáneos* (pp. 25-43). Madrid: Popular.
- Mañach, J. (1926). *Estampas de San Cristóbal*. La Habana: Minerva.
- Martínez de Pisón, E. (2007). Paisaje, cultura y territorio. En J. Nogué (Ed.), *La construcción social del paisaje* (pp. 325-337). Madrid: Biblioteca Nueva, S.L.
- Mezquita, Z. y Otávio, P. (2018). O patrimônio industrial como elemento da paisagem cultural e a paisagem cultural conformando o patrimônio industrial: uma relação conceitual. *Geosul. Revista do Departamento de Geociências – CFH/UFSC*, 33(69), 66-87.
- Padura, L. (2006). Luz, olores y vida: La Habana según Mario Conde. *Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, 2(47), 22-23.
- Sabaté, J. (2008). Paisajes culturales y proyecto territorial. En J. Nogué (Ed.), *El paisaje en la cultura contemporánea* (pp. 249-274). Madrid: Biblioteca Nueva, S.L.
- Tuan, Y. (2007). *Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. Barcelona: Melusina.
- Valdés, Z. (2015). *La Habana, mon amour*. Barcelona: Stella Maris S.L.
- Venegas, C. (2012). *Ciudad del Nuevo Mundo*. La Habana: Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello.
- Vidal, M. (1950). Elegía al carrito que se va y otra elegía. Recuperado de <http://tranviasdelahabana.blogspot.com/2013/11/elegia-al-carrito-que-se-va-y-otra.html>

Notas

¹ Término definido por el geógrafo chino Yi-Fu Tuan, en 1974, como el “lazo afectivo entre las personas y el lugar o el ambiente circundante [el entorno]” (Tuan, 2007, p. 13).

² Entre 1520 y 1608 se definieron y ocuparon las primeras cincuenta manzanas del núcleo urbano fundacional, entre la plaza de Armas y la de San Francisco. En esta etapa debió ser varias veces reconstruida tras ataques piratas como los de 1537 y 1555, cuando todos los vecinos debieron refugiarse en Guanabacoa, fundada el año anterior, lo que dio origen a la expresión popular “meter La Habana en Guanabacoa”, empleada aún hoy cuando se quieren marcar las dificultades o la imposibilidad de meter una cosa grande dentro de otra pequeña. Para 1717, el espacio intramural estaba completamente urbanizado con 150 manzanas.

³ La Real Compañía de Comercio de La Habana (1740-1815), conocida como La Habanera, es un ejemplo de la concentración del flujo comercial regido por algunos particulares que se radicaban en La Habana. A su disolución otras compañías habaneras monopolizaron el comercio de determinados productos, así como algunas extranjeras que se radicaron en la capital desde donde importaban y abastecían las tiendas del país. Entre estas últimas, destacan las regentadas por asturianos dedicados fundamentalmente a los textiles, y los catalanes, a los víveres.

⁴ Definido oficialmente en 1592, representa sobre un campo azul tres castillos y una llave, en alusión a las tres fortificaciones que para entonces guardaban el puerto. Remata el escudo una corona y como orla, el collar de la orden de caballería Toison de Oro. También lo decoraba una cinta con la frase “Siempre fidelísima”, que en adelante acompañó el nombre de La Habana y el de Cuba. En 1795, incorporó otra cinta que decía “Baluarte de las Antillas”.

⁵ Fue diseñado ese año por los patriotas cubanos Miguel Teurbe Tolón y Narciso López, y asumido en la Asamblea Constituyente de Guáimaro (1869) por la República de Cuba en Armas.

⁶ Así lo manifiesta la Real Cédula del 30 de noviembre de 1665, mediante la cual la reina María de Austria ratificó el escudo de la ciudad.

⁷ Esta metáfora ha sido, en otras ocasiones, utilizada para referir la conformación de la sociedad habanera a partir de la comunión entre gentes provenientes de todo el mundo, propiciada por su condición de ciudad-puerto. Así lo expresa Carlos Varela en su canción *Habáname*: Mi padre dejó su tierra / y cuando al Morro llegó, / La Habana le abrió sus piernas / y por eso nació yo.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

⁸ Los muelles de esta zona del puerto se emplearon específicamente para cruceros (muelle de Caballería); para el comercio exterior (muelles de Carpineti y San Francisco); para el comercio de cabotaje y tráfico interior de la bahía (muelles de Luz y Paula); y a continuación, los muelles privados de San José, los del Real Arsenal y los de Tallapiedra para la descarga de carbón y uso de la fábrica de gas.

⁹ Estos fueron la alameda de Paula y el paseo de Roncali en el litoral sur de La Habana Vieja, y la cortina de Valdés en el norte. El único que pervivió durante el siglo XX y aún se conserva, aunque modificado, es la alameda de Paula. De conjunto permitieron renovar la imagen del puerto con sitios de interacción social y disfrute del entorno marino sin la intermediación de tinglados y otros inmuebles, y fueron una singular alternativa para el centro urbano fundacional completamente urbanizado, donde los únicos espacios abiertos eran sus plazas y plazuelas.

¹⁰ Los almacenes eran el de Hacendados y el de Regla, y las industrias, según se mira de oeste a este: las fábricas de gas de Tallapiedra, la de la Havana Gas Light y la de Regla, la refinería Belot y la jabonería.

¹¹ En una encuesta el poeta Alex Fleites señalaba la fortaleza de La Cabaña como el espacio para mirar y sentir La Habana, desde la cual decía “es como si me viera a mí mismo y a todos los que quiero, trajinando del otro lado de la bahía” (Fleites, en Contreras, 2018, p. 75).

¹² “These storehouses are well worth a visit by every stranger at Havana”, así lo expresó Samuel Hazard en su guía *Cuba with pen and pencil* (Hazard, 1871, p. 269).

¹³ Entre las más significativas han estado la planta de almacenamiento de cemento El Morro, la fábrica de la American Steel Company, el Matadero industrial, los silos de la Havana Gas Light (Gasómetro), la termoeléctrica de Regla, la terminal pesquera de Regla y la refinería de la ESSO y la Shell (luego Níco López). Después de la Revolución se sumaron el Puerto Pesquero, los molinos de Regla y la planta elevadora de granos, todo ello intercalado entre muelles y grandes depósitos portuarios, areneras, etcétera.

¹⁴ Este concepto es definido por el filósofo Alain Roger como la “progresiva asimilación cultural del paisaje” (Roger, en Aníbarro y Valdés, 2016, p. 3). Es un proceso colectivo que tiene su asiento a lo largo de mucho tiempo, dígase siglos, en los cuales se va conformando y legando un concepto-imagen, luego asumido y reforzado de manera espontánea. Es la construcción artística-cultural de un concepto-imagen del paisaje con protagonismo de las artes plásticas, enriquecida con la imagen literaria y la musical, a las que luego se sumó el cine. Por ello, muchos autores defienden que nuestra mirada no puede desligarse de las imágenes, conceptos y modelos culturales que vamos asimilando desde el inicio y a lo largo de nuestra vida, y que muchas veces condicionan nuestra interpretación del paisaje.



Obra bajo Licencia Creative Commons 4.0 Internacional