

# ‘LA CIUDAD ANTIGUA Y LA CIUDAD NUEVA’: DESPLAZAMIENTO DE LAS ZONAS CENTRALES EN LA HABANA COLONIAL

## THE ANCIENT AND THE MODERN TOWN: DISPLACEMENT IN CENTRAL AREAS OF LA HABANA DURING THE COLONIAL PERIOD

### Resumen

Este artículo examina la urbanización en La Habana del siglo XIX y en él se argumenta que el crecimiento de la ciudad fuera de sus murallas fue un esfuerzo por extender la autoridad del gobierno colonial sobre una capital cuyos pobladores habían crecido en forma notable. Las medidas tomadas estuvieron condicionadas por cómo fue cambiando la importancia de la zona de extramuros a lo largo del período que se analiza.

### Palabras Clave

La Habana, Murallas, Urbanización.

### Guadalupe García

Universidad de Tulane. Estados Unidos.

Guadalupe García es profesora en el Departamento de Historia de la Universidad de Tulane. Se especializa en la historia colonial de América Latina con énfasis en Cuba y el Caribe. Actualmente está revisando su primer libro, titulado *Más allá de la ciudad amurallada: Exclusión colonial en la Habana*.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 20-I-2015

Fecha de revisión: 30-IV-2015

Fecha de aceptación: 10-VI-2015

Fecha de publicación: 30-VI-2015

### Abstract

This article examines urbanization in nineteenth-century colonial Havana. It argues that expansion of the city outside of the walls was a colonial effort aimed at extending the administration's authority over a city whose demographics were in flux. Urban measures were predicated upon the historical importance of urban spaces to colonial rule.

### Key Words

City walls, Havana, Urbanization.

## ‘LA CIUDAD ANTIGUA Y LA CIUDAD NUEVA’: DESPLAZAMIENTO DE LAS ZONAS CENTRALES EN LA HABANA COLONIAL

Las Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana de 1861 comienzan con la siguiente declaración: “El levantamiento del plano geométrico que se está ejecutando a toda prisa... marcará las tres ó cuatro grandes vías que han de enlazar la ciudad antigua con la ciudad nueva”<sup>1</sup>. Las dos ciudades a las que hace referencia las Ordenanzas—una “nueva” y la otra “antigua”—eran las dos áreas distintivas de la ciudad, una intramuros y otra extramuros, que por siglos habían sido parte del paisaje urbano de La Habana. Aunque desde que se inició la construcción de las murallas en 1640 existían caseríos y aldeas en la zona de extramuros, la mayor parte del terreno al oeste de La Habana era territorio *realengo* que pertenecía a la Corona Española<sup>2</sup>. En este sitio habían residido los *negros*, *mulatos*, y “gente de mala reputación”<sup>3</sup> que ni la Corona ni las autoridades reales deseaban enfrentar dentro de los espacios exclusivos del recinto intramural. Pero a finales del siglo XVIII esto empezó a cambiar. El crecimiento de extramuros y el desarrollo del territorio al oeste de las murallas pasó a ser una prioridad para la administración española, no solo por razones militares, sino además, debido a la escasez de tierras y el aumento

de la población dentro de la ciudad y al auge de la producción de azúcar en el interior de Cuba, lo que había fortalecido las conexiones entre el mercado y la agricultura. Para finales de ese siglo el Plan de Obras Públicas a cargo del Marqués de la Torre se responsabilizó con la construcción de la Alameda de Extramuros, ubicada al oeste del muro, junto a la Puerta de Tierra<sup>4</sup>. La amplia avenida se convertiría en un popular paseo para la élite habanera y representó un paso significativo en la transformación de esa área de extramuros en un exclusivo espacio, alejado de sus orígenes marginales.

Con la nueva construcción extramural en marcha a inicios del siglo XIX, tanto los residentes de la ciudad como los visitantes comenzaron a ver la zona con mayores potencialidades urbanas, sin las murallas que limitasen su crecimiento. En muchas de las descripciones que nos legaron diferenciaron bien las características de los espacios del extramuros de los de intramuros. Fue un momento de cambios trascendentes. En 1810, el explorador y geógrafo prusiano Alexander von Humboldt, quien viajó a través de América Latina entre los años 1799-1804, señaló en su

*Ensayo político sobre la isla de Cuba* que al oeste de las murallas “*la civilización hace progreso*”<sup>5</sup>. Asimismo, en cartas escritas por la Condesa de Merlín, describió los intramuros como un espacio desde el cual los habaneros tendrían que continuamente buscar el respiro del “aire puro” del campo<sup>6</sup>. A medida que los brotes de fiebre amarilla y la malaria se propagaban dentro las estrechas calles y los espacios cerrados de intramuros, llegando a alcanzar alarmante cifras, sus residentes miraban cada vez más hacia el exterior en búsqueda de un área “pura” para habitar.

No todos, sin embargo, estaban entusiasmados con los cambios que se producían en la ciudad colonial. Los habitantes de los arrabales se oponían a muchos de los cambios que proponía el gobierno colonial, ya que los cambios imponían restricciones de construcción o impuestos que si los habitantes no pudiesen cumplir, se hubieran visto desalojados de sus mismos barrios, dejando lugar para nuevos habitantes de la creciente burguesa criolla. Estos procesos provocaron que Humboldt describiese la ciudad como atrapada en una situación de *estira y encoje* en relación con el área inmediata a la muralla. De hecho, la lucha por los extramuros se intensificó durante este tiempo hasta tal punto que los pobladores de la ciudad llegaron a solicitar al gobierno colonial que construyese un foso alrededor de las estructuras militares de La Habana para mantener a raya a los ocupantes ilegales, una medida que se aprovechó de las disposiciones militares establecidas por la Corona después de la ocupación británica de 1762<sup>7</sup>.

La idea de una ciudad fortificada no era nueva: ya La Habana era una de las ciudades mejor protegida del Nuevo Mundo. Este fue el resultado de la necesidad histórica de España de proteger sus posesiones de las amenazas de piratas, corsarios, e imperios enemigos. Sin embargo, considerar convertir la ciudad en una “isla fortificada” para defenderse de sus propios habitantes fue un esfuerzo diferente. Las murallas,

fortalezas y otras obras públicas habían sido construidas para proteger a La Habana de una invasión extranjera. Estas mismas estructuras ahora miraban hacia dentro en la búsqueda de sus enemigos. A principios del siglo XIX, estaba ya claro para todos que donde yacían la ciudad “nueva” y la “antigua”, la cuestión pendiente era la manera correcta —y legal— de unirlos para obtener la “cultura y opulenta Habana” de la cual el Gobernador Mantilla se hizo cargo en 1861<sup>8</sup>.

La solución llegó a La Habana a través de disposiciones legales y numerosos proyectos de obras públicas. En 1807 “los arrabales” de la ciudad se declararon por fin parte del cuerpo urbano. Fue un cambio lógico pues mientras que en 1778 en los barrios de extramuros se albergaban 10.825 habitantes, para 1817 el número había aumentado a 39.279, es decir más de la mitad de la población de la ciudad vivía entonces en los extramuros<sup>9</sup>. Por otro lado, proyectos de obras públicas que habían comenzado a finales del siglo anterior, ahora fueron puestos en práctica. Durante la administración del Capitán General Miguel Tacón, por ejemplo, el paisaje de la Habana se alteró considerablemente. Entre 1834 y 1838, el gobierno supervisó la conclusión de dieciocho nuevos proyectos de obras urbanas dentro y fuera de la ciudad. Algunos de estos estuvieron dirigidos a solucionar necesidades prácticas, como la construcción de puertas en la muralla, la construcción de alcantarillas o la apertura de nuevos mercados dentro y fuera de la ciudad. Otras medidas sin embargo, se llevaron a cabo sólo para su embellecimiento, como la construcción de fuentes en áreas de alta densidad de población.

Hubo también una intención simbólica en los proyectos de obras públicas que la administración colonial asumió. Las nuevas construcciones estuvieron dirigidas a exaltar el poder y el alcance de la administración española. La nueva cárcel fue ubicada a la vista de los criollos que paseaban por la Alameda, lo que les recordaba

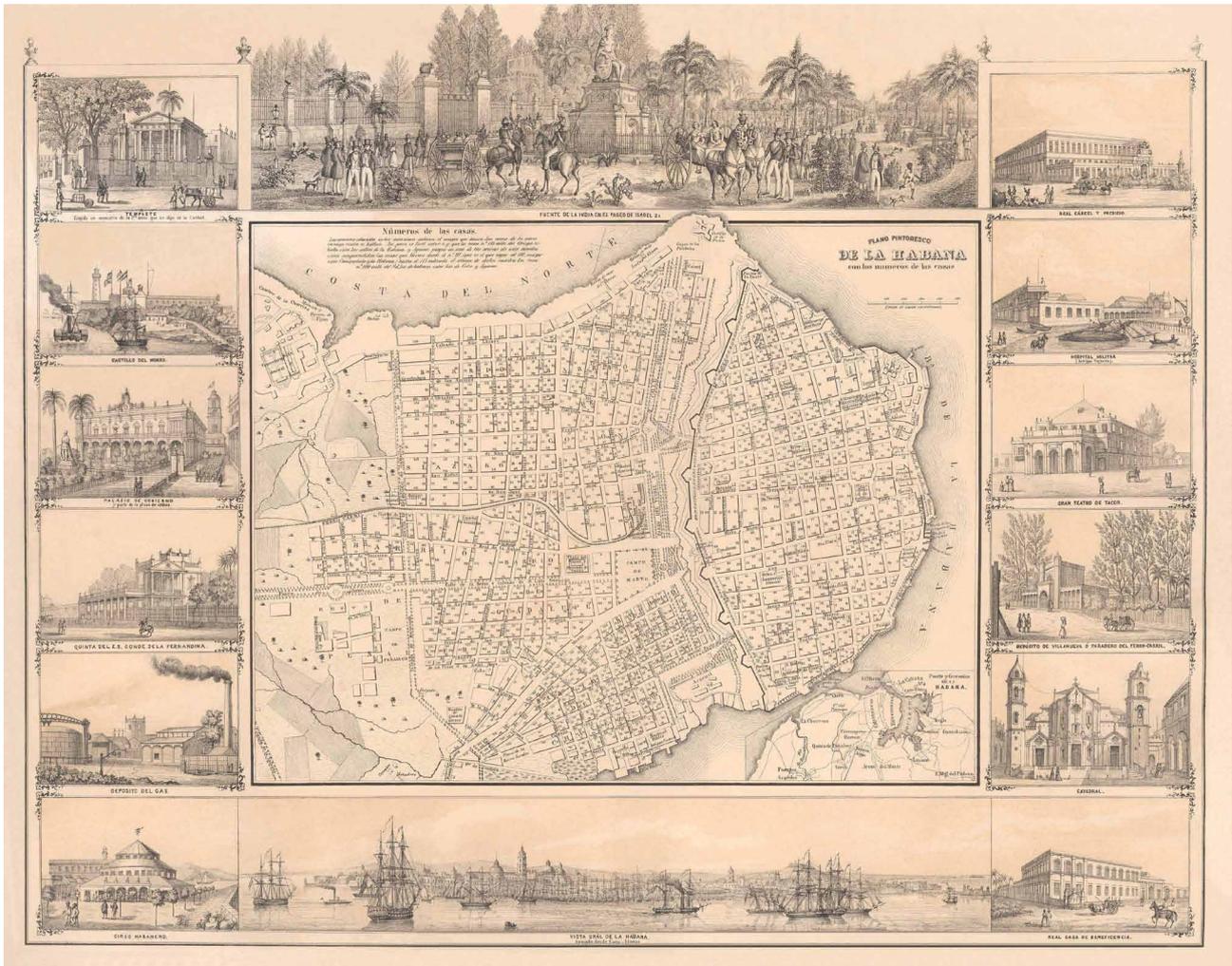


Fig. 1. Plano pintoresco de La Habana. B. May y Ca. 1853. Archivo Nacional de Cuba. Mapoteca.

a los habitantes de la ciudad el control que el gobierno colonial estaba dispuesto a ejercer sobre La Habana y sobre ellos, en momentos en que la Corona había sufrido la pérdida de sus territorios americanos en el continente y que en Cuba se incrementaba la población criolla. Las empresas de construcción de la administración en las áreas de extramuros en efecto “reclamaron” estas áreas para los proyectos de desarrollo del gobierno y las familias adineradas de la ciudad, dispersando la población indigente aún más hacia las afueras y a su entorno rural.

Sin embargo, al leer los registros de los administradores de la ciudad junto con los de los médi-

cos, arquitectos e ingenieros del siglo XIX (como el intendente de Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, el capitán general Miguel Tacón, y el ingeniero Francisco Albear y de Lara), es inevitable cuestionar la eficacia de los desarrollos urbanos. En 1861, el Gobernador Civil de La Habana, Antonio Mantilla, hizo la siguiente declaración con respecto a las condiciones que prevalecían generalmente en la ciudad al describirla en estos términos:

*“Una población esparcida, irregular y sin límites fijos; calles estrechas, tortuosas, desniveladas y de diversa latitud, sin empedrado y sin aceras, en su mayor parte. Barrios enteros sin trazado,*

*sin cloacas, sin sumideros, con caños brotando aguas infectadas en las vías públicas y convirtiéndolas en pestilentes e insalubres pantanos; plazas sin regularidad, sin árboles... casas de madera, deforme y raquiticas, sucias y ruinosas, al lado de edificios nuevos y elevados, elegantes y hasta lujosos, dan, en efecto, al que por primera vez pisa este suelo una ideal muy distinta de la que se ha formado de la culta y opulenta Habana”<sup>10</sup>.*

Esta parte de la disertación de Mantilla apareció en la introducción a las Ordenanzas de 1861, y sutilmente coloca la culpa del constante deterioro de la ideal “culta y opulenta Habana” a los pies de las administraciones de la ciudad que estuvieron antes que él. Un año antes, en un discurso ante el consejo de la ciudad, el doctor Nicolás José Gutiérrez ya había citado que *“la falta de medidas de higiene que no se tomaron ni tuvieron en cuenta al emprender muchas obras públicas, ni se adoptaron después como preventivas, cuando empezó a crecer la población, ni se han puesto en práctica posteriormente a pesar de ser palpables sus fatales consecuencias”<sup>11</sup>*. La falta de previsión en la iniciación de proyectos de obras públicas, según Gutiérrez, era la razón que había causado los brotes de enfermedades que devastaron la Habana casi todos los años <sup>12</sup>. Al describir estas condiciones, Mantilla también aludió a la falta de una adecuada planificación. Luego señaló que la mala organización había dado lugar a una forma de anarquía social hasta donde concernía al medio ambiente de la ciudad, al cual los administradores actuales estaban siendo obligados a hacer frente con el fin de transformar a La Habana en una ciudad de modernas proporciones<sup>13</sup>.

La retórica de los administradores no desestimó los avances realizados por Tacón y sus contemporáneos. Más bien se opusieron a la manera en que los proyectos de obras públicas habían aislado las dos partes de la ciudad sin una visión coherente, creando dos “ciudades” paralelas a cada lado del muro. La yuxtaposición de las dos áreas llevaría al escritor cubano Cirilo Villaverde

a describir La Habana en la famosa novela Cecilia Valdés como una ciudad hecha “de luz y sombra”, aludiendo a la cruda diferencia entre las dos áreas<sup>14</sup>. Para la década de 1860, el desafío que enfrentan los administradores, al parecer, era idear una forma de vincular las dos ciudades. Este plan se reflejó en las Ordenanzas y fue mucho más lejos que el proyecto de creación de una nueva ciudad concebido por el gobierno de Tacón décadas atrás. Las murallas eran ya incapaces de diferenciar las áreas “deseables” de las “peligrosas”. Y no era sólo el entorno físico de la ciudad lo que preocupaba a sus administradores, sino también su constitución demográfica. Cuando Miguel Tacón trasladó sus tareas a la nueva administración de Joaquín Ezpeleta en 1838, hizo poca mención de la relación espacial de la ciudad con respecto a su demografía, excepto para señalar los enclaves de peninsulares y criollos y la disposición rural de la gente que habitaba lejos, en los extramuros<sup>15</sup>.

Sin embargo, los años en los que ejerció Tacón el control de la isla fueron los mismos años en que Cuba sufrió los cambios demográficos más significativos desde la ocupación británica de su capital en 1762 (la cual introdujo 10.000 esclavos a la isla) y la revolución en St. Domingue. Si bien los efectos de los cambios demográficos se sintieron con más peso en las zonas rurales de la isla por la introducción de esclavos y emigrantes, las zonas urbanas también se vieron afectadas por los cambios demográficos y el crecimiento en el número de negros—tanto esclavos como libres—que llegaron a la isla. Para 1825 por ejemplo, el veintiocho por ciento de la población esclava de Cuba vivía en ciudades y en 1855 los esclavos constituían el cuarenta y dos por ciento de la fuerza laboral adulta de las zonas urbanas de Cuba<sup>16</sup>. A medida que el número de los africanos y sus descendientes aumentó, la institución de la esclavitud entró en declive lentamente, por lo que la proporción de la gente libre de color en las zonas urbanas también se incrementó. Tal fue el aumento, que la administración de La Habana,



Fig. 2. Paseo de Isabel. Álbum pintoresco de la isla de Cuba. University of Florida. Rare Book Collection.

al igual que los propios habitantes de la ciudad, se vieron obligados a lidiar y responder a los reclamos de una nueva clase de criollos *negros* por el acceso a los espacios de la ciudad y a sus recursos<sup>17</sup>. Las viejas preocupaciones coloniales, como la pobreza, la vagancia, y la amenaza propias de las zonas rurales y extramurales de La Habana, aún seguían vigentes. Sin embargo, estas preocupaciones estaban ahora agravadas por la amenaza visible que representaban los criollos negros (más que los esclavos) para el orden social instituido con tanto cuidado en La Habana de Miguel Tacón. Como algunos de los viejos límites de distinción entre clases sociales fueron erosionados o se convirtieron en obsoletos (como las murallas después de que se dio la orden de su derrumbe en 1863), surgieron nuevos marcadores de distinción. La regulación del

entorno físico de la ciudad fue una de las formas en que sus administradores intentaron borrar los remanentes de la vieja e inculta ciudad. Esto se ilustra con claridad en la introducción de 1855 de las *Ordenanzas municipales de la ciudad de La Habana* y en las *Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana*, en 1861, las cuales se propusieron el perfeccionamiento de un proyecto urbano colonial y moderno. Si la era de Miguel Tacón había superpuesto una “política del orden” en la ciudad y sus habitantes, la legislación de mediados del siglo XIX proporcionó los medios necesarios para su puesta en práctica.

La introducción de las nuevas tecnologías también ayudó a la intención de la administración por crear una “cultura y opulenta” Habana. La introducción del ferrocarril en 1837 unió La

Habana con Bejucal (con veinte y ocho kilómetros de ferrocarril) y sentó las bases para el futuro viaje de pasajeros<sup>18</sup>. La inauguración del Ferrocarril Urbano de La Habana en 1857, con las líneas de pasajeros de tracción animal hasta el Carmelo en 1859, y al Cerro y Jesús del Monte en 1862, permitió una mejor comunicación y un viaje más rápido y más eficiente entre esos territorios. Este nuevo modo de transporte también le proporcionó a los residentes de esas áreas en desarrollo de las afueras de la ciudad, como el Cerro y El Vedado, la facilidad para llegar a los intramuros, reforzando así su capacidad de funcionar como barrios prácticos y atractivos. El ferrocarril y el sistema de coches de la calle, sin embargo, también tuvieron consecuencias imprevistas que afectaron la forma en que se gobernaba la ciudad. Según Carlos Venegas, entre 1827 y 1847, el crecimiento urbano se vio afectado sobre todo por los caseríos y pueblos que se desarrollaron junto a las paradas de tren a vapor<sup>19</sup>. Sin embargo las nuevas poblaciones no quedaron “no reguladas” por mucho tiempo. En 1839, el intelectual cubano Tranquilino Sandalio de Noda propuso hacer ilegales todos los barrios nuevos y no planificados. Para 1859, no solo había aisladas poblaciones “marginales”, sino que una nueva medida ordenaba a todos los nuevos barrios y futuras prolongaciones estar sujetos a las regulaciones del gobierno de la ciudad. El propio Tranquilino Sandalio de Noda ayudó a trazar nuevas poblaciones (en contradicción con lo que aseveraría Mantilla dos décadas más tarde, afirmando que éstos existían sin un plan urbanístico).

Con los esfuerzos coloniales centrados en la normalización y la regulación del medio urbano, las nuevas designaciones que surgieron permitieron a la administración regular los barrios con mayor eficiencia. En 1844 fue creada la *Comisión Cubana de Estadística*. Cualquier grupo de casas que estuviese por debajo de veinte en número ahora constituiría un “caserío”, y cualquier grupo de entre veinte y cien se clasificaría como una

“aldea”. Los grupos de aproximadamente un centenar de hogares se asumían como “un pueblo”<sup>20</sup>. Para conectar las diversas zonas desde los extramuros al centro de la ciudad, el cuerpo militar de ingenieros construyó grandes calzadas a partir de 1840. Los documentos del censo de 1840, incluyeron los barrios de los extramuros en su recuento de los barrios de La Habana.

A pesar del constante esfuerzo de modernización de la ciudad, la falta de orden social y de higiene se utilizaba continuamente por los administradores como argumento para presionar a la Corona para que se realizara un mayor número de proyectos de obras públicas. Las acusaciones, sin embargo, fueron trasladadas consecutivamente al mismo gobierno por la falta de orden social, así como por la poca higiene en los alrededores de la ciudad, lo que sugiere que el proceso de vinculación de “las dos ciudades” era más complicado que simplemente alterar (o, para el caso, regular) las zonas urbanas de La Habana.

Así como la administración colonial había definido los nuevos parámetros de la ciudad en sus Ordenanzas de Construcción, la que fue sin dudas la legislación más importante que afectó la Habana colonial<sup>21</sup>, también instituyó una legislación complementaria que definió la posición de los diversos grupos sociales. El intento de organización social, mientras más se matizaba, reflejaba con mayor fuerza la regulación física de la ciudad. El *Bando de Gobernación y Policía de la Isla de Cuba* de 1842 complementó la normatividad de la época. Mientras más contrastaban los cambios legislativos que afectan a La Habana a mediados del siglo XIX, más se impresionaba la población de habaneros. Sin embargo, mientras que los proyectos de obras públicas se orientaron a la institución del orden social mediante la *unión* de dos visiones opuestas de la ciudad en un ideal moderno, en la esfera pública el orden social debía lograrse mediante la *exclusión* de sectores de la ciudad a partir de la visión de Mantilla.

La tendencia de excluir a secciones de la población habanera era una práctica antigua. La primera y más visible manifestación de esto fue la propia cuadrícula colonial. Los residentes excluidos de la ciudad original fueron los mismos que poblaron los territorios realengos y primeros barrios extramuros.

A mitad del siglo XIX, estas áreas de la ciudad habían caído bajo el alcance de la administración colonial. La corona había participado en este acto con el fin de convencer a los residentes de la ciudad del largo brazo del poder real. La nueva legislación que regulaba la construcción incluso en estas áreas, junto con las obras públicas, hacían imposible el movimiento libre de la población marginal en los viejos extramuros. A raíz de este crecimiento y del enlace de las distintas áreas de la ciudad se produjo la exclusión de diferentes poblaciones de la esfera pública y urbana. Este proceso ya se veía claramente en las restricciones que abundaban en La Habana colonial. Justo en momentos de apogeo de la dominación, la ciudad ya mostraba las fisuras del colonialismo que eran insostenible.

## CONCLUSIÓN

Una de las cuestiones que enfrenta este ensayo es cómo entender los vastos cambios que afectaron el contexto social de la ciudad de La Habana a mitad del siglo XIX. En juego quedaba la importancia histórica de la ciudad: si La Habana iba a

seguir siendo la sede del gobierno colonial debería entonces proyectar una fachada moderna y unitaria. La legislación y las nuevas obras públicas fueron la respuesta del gobierno para borrar las diferencias físicas entre las diferentes zonas urbanas de la ciudad. Sin embargo la preocupación que se mantenía a mitad del siglo diecinueve era cómo mantener las jerarquías españolas que hasta entonces habían organizado la vida urbana, y que ahora, con tantos cambios, eran cuestionadas. El comienzo de la demolición de las murallas exacerbó esta preocupación, ya que se hacía más difícil distinguir las diferentes zonas sin la ayuda de las murallas. Los historiadores en general han reconocido el momento en que se introdujeron las Ordenanzas de ciudad de La Habana de 1855 y las Ordenanzas de Construcción de 1861, como momentos *parte aguas* en la historia urbana de la ciudad. Ambos reglamentos alteraron radicalmente su paisaje físico y construido. Cuando se examina el Bando de Gobernación de 1842, en el contexto social de la época, se aprecia que las medidas tomadas manifiestan la respuesta de la administración a la serie de eventos que amenazaban con deshacer los modernos avances de la administración de Miguel Tacón y de sus predecesores. El crecimiento no regulado de los extramuros, la expansión urbana y rural que se extendía más allá de los límites de la ciudad, y los cambios demográficos que experimentó, llevó a la administración española a regular mejor el entorno físico de La Habana colonial.

NOTAS

<sup>1</sup>Gobierno y Capitanía General, *Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S.M., 1866, pág. 11.

<sup>2</sup>Acto y Real Cedula, con instrucción de observar por las Audiencias, Gobernadores y Oficiales, composición de tierras realengas, 1755, Archivo Nacional de Cuba (ANC), Fondo Realengos, 91/5.

<sup>3</sup>JOHNSON, Sherry. “La Guerra Contra los Habitantes de los Arrabales’: Changing Patterns of Land Use and Land Tenancy in and around Havana, 1763-1800,” *Hispanic American Historical Review* 77, 2 (1997), págs. 181-209.

<sup>4</sup>La Alameda de Extramuros sería renombrada Paseo Isabel II, Paseo del Prado, y en la actualidad, Paseo de Martí.

<sup>5</sup>HUMBOLDT, Alexander von. *Ensayo político sobre la isla de Cuba*, trans. D.J.B. de V.Y.M., 2 ed. Paris: Librería de Leconte, 1836), pág. 13.

<sup>6</sup>Countess of Merlin, *La Havana par madame La Comtesse Merlin*, vol. I. Paris: Librairie D’Amyot, 1844, pág. 312.

<sup>7</sup>HUMBOLDT, Alexander von. *Ensayo político...* Op. cit., pág. 105.

<sup>8</sup>Gobierno y Capitanía General, *Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S.M., 1866.

<sup>9</sup>VENEGAS, Carlos. *La urbanización de las murallas: Dependencia y modernidad*. La Habana: Letras Cubanas, 1990.

<sup>10</sup>Gobierno y Capitanía General, *Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S.M., 1866, págs. 7-8.

<sup>11</sup>GUTIÉRREZ, Nicolás José. “Moción sobre los mercados habaneros, 25 de marzo de 1860,” *Cuadernos de historia de la salud pública*, 67 (1984), pág. 68.

<sup>12</sup>Un contemporáneo de Gutiérrez, el Dr. Charles Belot, también se dedicó a la prevención médica en La Habana.

<sup>13</sup>Gobierno y Capitanía General, *Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana*, pág. 9.

<sup>14</sup>Cirilo Villaverde, *Cecilia Valdes ó la loma del angel*. Caracas, Venezuela: Biblioteca Ayacucho, 1981.

<sup>15</sup>JIMÉNEZ DUHARTE, Rafael. *El negro en la sociedad colonial*. Santiago de Cuba: Editorial Oriente, 1988, pág. 11

<sup>16</sup>Ibidem, pág. 11.

<sup>17</sup>KUTZINSKI, Vera M. *Sugar’s Secrets: Race and the Erotics of Cuban Nationalism*. Charlottesville: University Press of Virginia, 1993.

<sup>18</sup>MAURI, Omar Felipe. *La primera de Cuba*. La Habana: Editorial Unicornio, 2002). Las primeras líneas de ferrocarril fueron utilizadas principalmente para el transporte de azúcar, pero el desarrollo del ferrocarril urbano pronto facilitó los viajes dentro de la provincia de La Habana y después a Matanzas.

<sup>19</sup>VENEGAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos: censos y mapas de los siglos XVIII y XIX*. La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, 2002, págs. 94-98.

<sup>20</sup>Ibidem, págs. 95-96

<sup>21</sup>SCARPACI, Joseph L.; SEGRE, Roberto y COYULA, Mario. *Havana: Two Faces of the Antillean Metropolis*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2002, y VENEGAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos: censos...* Op. cit.