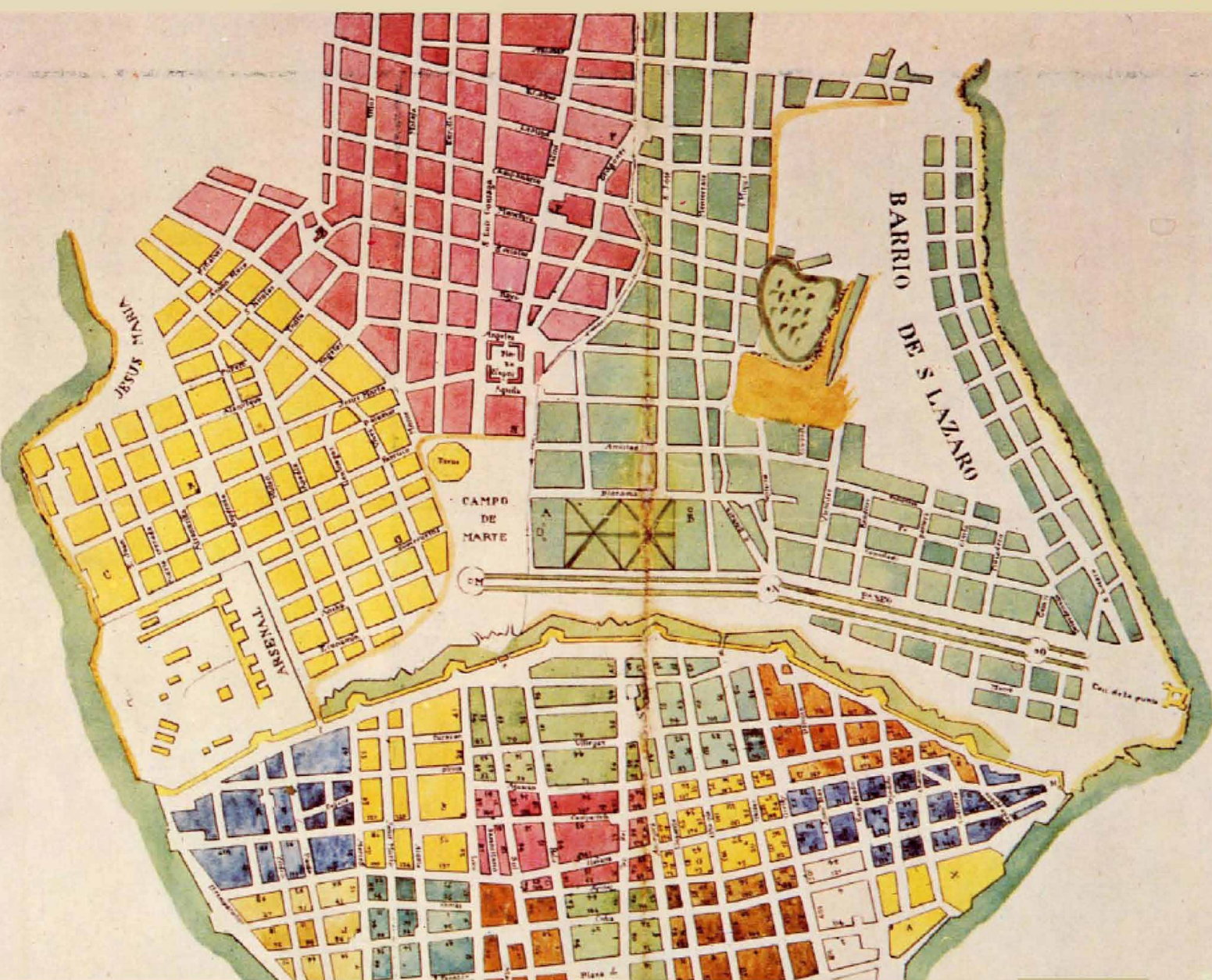


Quiroga

Revista de Patrimonio Iberoamericano

ISSN 2254-7037



*Andalucía-América: Patrimonio cultural
y relaciones artísticas*

Plan Andaluz de Investigación. Grupo HUM-806

Número

5

Enero
Junio
2014
Granada

DIRECTOR

RAFAEL LÓPEZ GUZMÁN
Universidad de Granada

SECRETARÍA TÉCNICA

CARLOS GARRIDO CASTELLANO
Universidad de Lisboa
YOLANDA GUASCH MARÍ
Universidad de Granada
FRANCISCO MONTES GONZÁLEZ
Universidad de Granada
GUADALUPE ROMERO SÁNCHEZ
Universidad de Granada

CONSEJO DE REDACCIÓN

EWA KUBIAK
Universidad de Lodz. Polonia
PILAR MOGOLLÓN CANO-CORTÉS
Universidad de Extremadura. Cáceres
FERNANDO QUILES GARCÍA
Universidad Pablo de Olavide. Sevilla
INMACULADA RODRÍGUEZ MOYA
Universitat Jaume I. Castellón
ANA RUIZ GUTIÉRREZ
Universidad de Granada
MIGUEL TAÍN GUZMÁN
Universidade de Santiago de Compostela

COMITÉ CIENTÍFICO

JUAN B. ARTIGAS
Universidad Nacional Autónoma de México
MARÍA LUISA BELLIDO GANT
Universidad de Granada
MIGUEL ÁNGEL DE BUNES IBARRA
Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid
MIGUEL ÁNGEL CASTILLO OREJA
Universidad Complutense de Madrid
FERNANDO CHECA CREMADES
Universidad Complutense de Madrid
JAIME CUADRIELLO
Universidad Nacional Autónoma de México
PEDRO DIAS
Universidade de Coimbra
GLORIA ESPINOSA ESPÍNOLA
Universidad de Almería
ELISA GARCÍA BARRAGÁN
Universidad Nacional Autónoma de México
CONCEPCIÓN GARCÍA SÁIZ
Museo de América. Madrid
LÁZARO GILA MEDINA
Universidad de Granada
RAMÓN GUTIÉRREZ DA COSTA
Centro de Documentación de Arquitectura
Latinoamericana. Buenos Aires
RODRIGO GUTIÉRREZ VIÑUALES
Universidad de Granada
MARÍA F. GUZMÁN PÉREZ
Universidad de Granada
IGNACIO HENARES CUÉLLAR
Universidad de Granada
MARÍA VICTORIA HERRÁEZ ORTEGA
Universidad de León
MARÍA DEL PILAR LÓPEZ PÉREZ
Universidad Nacional de Colombia. Bogotá
VÍCTOR MÍNGUEZ CORNELLES
Universitat Jaume I. Castellón
JOSÉ MIGUEL MORALES FOLGUERA
Universidad de Málaga

ALFREDO J. MORALES MARTÍNEZ

Universidad de Sevilla

GERARDO MOSQUERA

Comisario independiente de La Habana

JOSÉ DE NORDENFLYCH

Universidad de Playa Ancha. Valparaíso

MARIO SARTOR

Università degli Studi di Udine

MIGUEL ÁNGEL SORROCHE CUERVA

Universidad de Granada

ALEJANDRO VILLALOBOS PÉREZ

Universidad Nacional Autónoma de México

MARÍA VICTORIA ZARDOYA LOUREDA

Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría. La Habana

EDITA

Grupo de Investigación "Andalucía-América. Patrimonio cultural y relaciones artísticas". HUM-806. Universidad de Granada

COORDINACIÓN CIENTÍFICA DE ESTE NÚMERO

Yolanda Guasch Marí

PERIODICIDAD

Semestral

TÍTULO CORTO

Quiroga

DIRECCIÓN DEL EDITOR

Departamento de Historia del Arte. Facultad de Filosofía y Letras
Campus Universitario de Cartuja s/n. 18071 - Granada

CORREO ELECTRÓNICO Y TELÉFONO DE CONTACTO

revistaquiroma@ugr.es / 958241000 (Ext. 20294)

PÁGINA WEB

<http://revistaquiroma.andaluciayamerica.com/>

COLABORAN

ANDALUCÍA EN AMÉRICA:

ARTE, CULTURA Y SINCRETISMO ESTÉTICO (HUM-3052)
ARQUITECTURA DIBUJADA. INGENIEROS MILITARES EN CUBA
(1764-1898) (HAR-2011-25617)

LAS MISIONES DE BAJA CALIFORNIA (MÉXICO) ENTRE
LOS SIGLOS XVII Y XIX. PAISAJE CULTURAL Y PUESTA EN VALOR
(HAR-2009-2012)

RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES
EN ARTE Y PATRIMONIO "ANDALUCÍA Y AMÉRICA:
CAMINOS DE LA CULTURA" (AUIP)

DISEÑO

JOSE LUIS ANGUITA YANGUAS

MAQUETACIÓN

VIRGINIA VÍLCHEZ LOMAS

EQUIPO DE TRADUCCIÓN

Javier Martínez de Velasco Astray (coordinación)
Alba Medialdea Guerrero (revisión)

ISSN 2254-7037



ugr

Universidad
de Granada

Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano



Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano



Sumario

Artículos

El Teatro Principal: Ingenieros militares y especulación en La Habana del siglo XIX. <i>Ana Amigo Requejo</i>	12-27
El abastecimiento y la creación de nuevos espacios públicos en La Habana del siglo XIX. <i>Miguel Ángel Castillo Oreja</i>	28-47
Tipologías de material gráfico sobre Cuba entre 1762 y 1800. <i>Enrique Camacho</i>	48-59
Pedro de Medina y el barroco andaluz en La Habana de finales del siglo XVIII. <i>Alicia García Santana</i>	60-73
Antonio Montenegro y las funciones del ingeniero militar en la Cuba del ochocientos. <i>Ignacio J. López Hernández</i>	74-84
La arquitectura asociada a los ferrocarriles en el occidente de Cuba (1837-1898). <i>Rolando Lloga Fernández</i>	86-99
Un proyecto de Hospital de Caridad en La Habana por Mariano Carrillo de Albornoz. <i>Alfredo J. Morales Martínez</i>	100-109
La Habana del siglo XIX: "Todo lo sólido se desvanece en el aire". <i>Styliane Philippou</i>	110-127
Cuando La Habana se engalanó. <i>María Victoria Zardoya Loureda</i>	128-142

Varia

Posibilidades y limitaciones del arte participativo en el contexto cubano. <i>Sweat</i> (2004) de Alexandre Arrechea. <i>Carlos Garrido Castellano</i>	144-147
Las sedes del Centro Andaluz de La Habana. <i>Pedro Luengo Gutiérrez</i>	148-152

Entrevistas

Alicia García Santana. <i>Pedro Cruz Freire</i>	154-159
--	---------

Reseñas

Guasch Marí, Yolanda. <i>Memòria i exili. El pintor Ramon Medina Tur (Eivissa, 1899- l'Havana, 1960).</i> <i>Alicia Medina Vargas</i>	163-164
Fernández, Martha. <i>Estudios sobre el simbolismo en la arquitectura novohispana.</i> <i>Rafael López Guzmán</i>	165-166

Index

Articles

Teatro Principal Revisited: Army Engineers and Housing Market in 19th Havana. <i>Ana Amigo Requejo</i>	12-27
The Markets and the Creation of New Public Spaces in the Havana of the 19th Century. <i>Miguel Ángel Castillo Oreja</i>	28-47
Typology of Graphic Materials of Cuba Between 1762 and 1800. <i>Enrique Camacho</i>	48-59
Pedro de Medina and Baroque from Andalucía in Havana at the End of the XVIII Centur. <i>Alicia García Santana</i>	60-73
Antonio Montenegro and Military Engineers' Roles in Cuba in 19th Century. <i>Ignacio J. López Hernández</i>	74-84
The Architecture Related to Railroads in the Western of Cuba (1837-1898). <i>Rolando Lloga Fernández</i>	86-99
Mariano Carrillo de Albornoz's Project for Hospital of Charity in Havana. <i>Alfredo J. Morales Martínez</i>	100-109
Nineteenth-Century Havana: 'All that is Solid Melts into Air'. <i>Styliane Philippou</i>	110-127
When Havana Was Dressing up. <i>María Victoria Zardoya Loureda</i>	128-142

Varia

Possibilities of Participatory Art in Cuba Alexandre Arrechea's <i>Sweat</i> . <i>Carlos Garrido Castellano</i>	144-147
--	---------

The Seats of the Centro Andaluz in Havana. <i>Pedro Luengo Gutiérrez</i>	148-152
---	---------

Interviews

Alicia García Santana. <i>Pedro Cruz Freire</i>	154-159
--	---------

Book Reviews

Guasch Marí, Yolanda. <i>Memòria i exili. El pintor Ramon Medina Tur (Eivissa, 1899- l'Havana, 1960)</i> . <i>Alicia Medina Vargas</i>	163-164
---	---------

Fernández, Martha. <i>Estudios sobre el simbolismo en la arquitectura novohispana</i> . <i>Rafael López Guzmán</i>	165-166
---	---------

INTRODUCCIÓN

Al igual que hicimos con el número 3 de nuestra revista dedicando un monográfico a Nueva Granada que permitió reunir aportaciones provenientes, en un alto número, de centros de investigación colombianos; hemos querido que el número 5 se centrara en la cultura arquitectónica y artística de Cuba.

9

Dos razones sustentan fundamentalmente esta decisión. Por un lado, el apoyo a nuestra Revista del proyecto de investigación “Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba (1764-1898) (HAR-2011-25617), permitiendo a estudiosos integrados en el mismo publicar parte de sus conclusiones. Y, en segundo lugar, la recopilación de algunas de las aportaciones que tuvieron lugar en uno de los seminarios dedicado a la isla caribeña en el siglo XIX dentro del XXXI International Congress of the Latin American Studies Association (LASA), celebrado en Washington en mayo del año 2013.

La coordinación del monográfico desde nuestra Secretaría Técnica la ha llevado a cabo la doctora Yolanda Guasch Marí, conocedora de Cuba y, sobre todo, de los artistas españoles exiliados allí. De hecho, dentro del apartado de reseñas bibliográficas se incluye en este número una monografía realizada por la doctora Guasch sobre el pintor ibicenco Ramón Medina Tur.

Las numerosas descargas realizadas de nuestra revista y, más concretamente, del monográfico dedicado a Nueva Granada nos aseguran estar en la buena dirección con este tipo de acciones centradas en un territorio concreto.

Rafael López Guzmán
Director

Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano



Artículos

EL TEATRO PRINCIPAL: INGENIEROS MILITARES Y ESPECULACIÓN EN LA HABANA DEL SIGLO XIX

TEATRO PRINCIPAL REVISITED: ARMY ENGINEERS AND HOUSING MARKET IN 19TH HAVANA

Resumen

A partir del análisis del Teatro Principal de La Habana y su devenir arquitectónico durante la primera mitad del siglo XIX, este trabajo pretende llamar la atención sobre diversas cuestiones de mayor espectro: la función social que ejercieron determinados nodos urbanos en la configuración de la identidad burguesa, la asimilación de idearios foráneos tales como el positivismo tecnológico estadounidense o la sensibilidad romántica francesa, así como la participación ilícita de renombrados ingenieros militares en diversas obras de iniciativa privada.

Palabras Clave

La Habana, Ingenieros militares, Siglo XIX, Teatro Principal.

Ana Amigo Requejo

Universidad Complutense.
Departamento de Historia del Arte II.
Facultad de Geografía e Historia,
España.

Licenciada en Historia del Arte por la Universidad Complutense de Madrid. Máster en Estudios Avanzados de Historia del Arte Español (UCM). Doctoranda en Historia del Arte (UCM) con la tesis en curso "La configuración del espacio burgués en La Habana del siglo XIX: reformas urbanas y espacios lúdicos (1800-1868)". Becaria FPI adscrita al proyecto de investigación de la Universidad de Sevilla "Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba (1764-1898)", referencia HAR2011-25617.

Abstract

By analyzing Havana's *Teatro Principal* and its particular architectonic stages during the first half of the Nineteenth Century, this paper aims to point out complementary issues such as the profound impact that certain urban cores had on the bourgeois collective mindscape, the remarkable influence of North American liberalism and French romantic aesthetics and manners, besides illegal interventions made by army engineers over several private works.

Key Words

Army engineers, Havana, Teatro Principal, 19th Century.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 03/03/2014
Fecha de revisión: 08/05/2014
Fecha de aceptación: 23/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

EL TEATRO PRINCIPAL: INGENIEROS MILITARES Y ESPECULACIÓN EN LA HABANA DEL SIGLO XIX

1. LA NUEVA LITURGIA SOCIAL

A finales del siglo XVIII el azúcar alumbró en Cuba la *sacarocracia* criolla, una nueva clase social de carácter eminentemente burgués, que llegó a convertirse en “*el sector de más alto nivel cultural, y más consciente, agresivo y moderno, que conociese América Latina en la primera mitad del siglo XIX*”¹. Al margen del fluido y variado intercambio comercial que este colectivo mantenía con diversas potencias extranjeras, resulta significativo el hecho de que gran parte de sus integrantes viajaran, estudiaran e incluso residieran largas temporadas en las principales capitales europeas y norteamericanas². Tal es el caso de Gaspar Betancourt Cisneros, quien tras iniciar carrera en Puerto Príncipe, su ciudad natal, se trasladó posteriormente a Filadelfia, Nueva York, París y Florencia³.

Durante la década de 1830 Betancourt publicó sus célebres *Escenas cotidianas*, un epítome de muchos de los intereses culturales latentes en el ideario de su generación:

“Los progresistas necesitan de plazas, teatros, alamedas y mercados; los retrógrados no quieren

*que haya lugares destinados a cultivar el espíritu de la sociedad, donde se remuevan las simpatías de los hijos de un mismo pueblo, y se estrechen los lazos de amistad, amor e interés. ¿El pueblo ignora acaso que los que no se ven ni se tratan, no se aman?”*⁴.

El Lugareño mostró siempre un profundo conocimiento e interés por todas las novedades urbanas y culturales desarrolladas en Europa y Estados Unidos, lo cual no le impidió revelar cierta aversión a determinados modales altivos importados del extranjero, y que en su opinión no se acoplaban debidamente en la idiosincrasia de la Isla:

*“La bella índole, el genio alegre de los hijos del trópico no debe malograrse para la sociedad, por una moda ridícula, por una servil imitación. Que sacudamos los antiguos hábitos, las rutinas de tierra adentro, vaya que sea; pero que troquemos nuestras dotes más apreciables por fruslerías, insustancialidad y ridiculeces, no nos tiene cuenta a la verdad”*⁵.

Los escritos de Gaspar de Betancourt constituyen un retrato fidedigno del complejo sistema de contradicciones que supuso la configuración de la identidad burguesa en la colonia espa-

ñola de Cuba. En este sentido, quizá una de las características más sintomáticas fue el uso de un código estético y social extremadamente *cursi*. Un siglo después de que Betancourt denunciase el uso desmedido del patrón europeo, José Ortega y Gasset achacaba esta imitación al atraso casi proverbial que padecía el dominio hispánico con respecto a las grandes metrópolis internacionales⁶.

No obstante, desde principios del siglo XIX el colectivo criollo había alcanzado un nivel de vida muy superior al de la mayoría de las familias burguesas de la metrópoli e incluso del extranjero, evidencia que contradice la tesis de Ortega y Gasset en lo que a la Isla se refiere. Por otra parte, los patrones de conducta europeos —de matriz predominantemente francesa⁷—, adoptaron un carácter hipertrofiado en Cuba, puesto que se convirtieron en una de las fórmulas más eficaces para definir y aislar la raza blanca del resto de la población⁸. Este hecho quedó ampliamente registrado en la literatura de la época, proliferando textos como el famoso *Tratado de urbanidad* de José María de la Torre, que llegaría a ser reeditado hasta en diez ocasiones⁹. Entre los numerosos eventos sociales que de la Torre normativiza en su obra, resulta especialmente significativo el referente a la función teatral, durante la cual era preciso “*estar con la mayor circunspección y decoro; no olvidando que nos encontramos ante una reunión respetable y escogida que observa el menor de nuestros movimientos*”¹⁰.

Tanto José María de la Torre como el resto de moralistas contemporáneos hicieron especial hincapié en corregir y estereotipar la conducta de la mujer, lo cual no resulta extraño tratándose de un entorno burgués —femenino por definición— cuya mayor preocupación social era mantener la pureza de raza. Existen abundantes testimonios sobre la naciente cultura de género en Cuba durante la primera mitad del siglo XIX: desde los partidarios de políticas

más restrictivas como Manuel Costales, quien en su *Educación de la mujer*¹¹ aseguraba que toda fémina debía huir de peligrosas tentaciones como las novelas, los adornos corporales, los paseos y, por supuesto, de las representaciones teatrales, hasta los relatos de ficción como *Sab*, novela escrita en 1841 por Gertrudis Gómez de Avellaneda y cuya circulación fue prohibida en la Isla de Cuba. *Tula*, de origen criollo y educada en la Península, advertía en esta obra que la difícil situación de la mujer blanca cubana tan sólo se trataba de una consecuencia más derivada de la trata de esclavos.

En una ciudad como La Habana de principios del siglo XIX, cuyos registros demográficos constatan un porcentaje mayoritario de hombres solteros —militares, marineros, comerciantes y, por supuesto, esclavos—, apareció el deseo casi obsesivo de proteger y segregar a las mujeres pertenecientes a las clases sociales más elevadas, desarrollando prácticas en ocasiones más restrictivas que en cualquier otro país occidental contemporáneo¹². Frente a la libertad de movimiento que las mulatas y negras libres parecieron ostentar en los espacios lúdicos y de esparcimiento urbano como mercados, plazas públicas o paseos¹³, la mujer blanca, criolla y burguesa, especialmente aquella en edad de contraer matrimonio, estaba condenada a la eterna custodia de la *volanta* como medio único de visibilidad entre los miembros de la élite de su ciudad, dispositivo que salvaguardaba su integridad durante el paseo vespertino y a las puertas del café, la iglesia o el teatro¹⁴.

De este modo, la tradicional dialéctica burguesa, que oponía un espacio doméstico sacralizado a la total exposición en determinados ámbitos públicos¹⁵, adoptó en La Habana una expresión superlativa, en la cual la ceremonia gregaria del teatro jugaría un papel fundamental. Numerosas crónicas, recortes de prensa y novelas costumbristas atestiguan el rico patrimonio intangible que se fue configurando en torno a

los dos grandes coliseos de la época: el Teatro Principal y el Teatro Tacón. En su interior no sólo se representaban funciones dramáticas, sino que se celebraban fiestas, bailes y banquetes, donde concurrían las familias más distinguidas en sus lujosos quitrines. Los caleseros, mientras esperaban a sus amos, cantaban, bailaban y golpeaban las losas de la calle con los puños de sus látigos, batiendo las palmas o haciendo sonar las espuelas sobre el duro pavimento.

La burguesía hegemónica, especialmente el sector femenino, encontró en el teatro un recinto privilegiado donde podía expresar y proyectar sus valores autorreferenciales, convirtiéndose éste en una suerte de domicilio colectivo óptimo para el desarrollo de la nueva liturgia social que había nacido en La Habana a principios del siglo XIX.

2. EL TEATRO COMO VARIABLE DE DESARROLLO

Sumado a la importante labor social que desempeñaba, la construcción de un teatro constituía en el siglo XIX un acontecimiento urbano de la mayor relevancia, estableciendo un foco de nutrición determinante para la zona de la ciudad en la que se ubicaba. Al erigirse un edificio de estas características, era frecuente intervenir en los paseos y plazas adyacentes, mejorando su iluminación, limpieza, ornato y policía. Alrededor del teatro florecían parques, fuentes decorativas, cafés y dulcerías, elevando el tono urbano y el precio del suelo en varias cuerdas a la redonda.

Sin embargo, la fábrica de un teatro no podía llevarse a cabo sobre cualquier superficie edi-



Fig. 1. Imprenta de J.M. Eleizegui (La Habana). Banquete ofrecido en el interior del Teatro Tacón en honor a los tercios vascongados. Litografía. 1869.

ficable. Se trató ésta de una de las primeras tipologías que acogieron en un recinto cerrado sumas de hasta dos o tres mil personas, resultando imprescindible emplazarla en un área despejada de la trama urbana para facilitar la ventilación y las evacuaciones de emergencia. Es por ello que la mayoría de los coliseos construidos durante el siglo XIX aparecen inevitablemente ligados a grandes plazas, paseos o, como en el caso del Teatro Principal, en el extremo Norte de la Alameda de Paula, espacio abierto privilegiado junto a la bahía de La Habana.

La preocupación por mantener los teatros bien ventilados no sólo respondía a las pertinentes condiciones higiénicas inspiradas en el ejemplo parisino del Barón de Haussmann, sino que constituyó un factor decisivo a la hora de pre-

venir los frecuentes incendios que se producían por negligencias y accidentes en los primeros equipos luminotécnicos. El teatro destacó también por ser una de las primeras construcciones en las que se instalaron circuitos cerrados de iluminación- de aceite, gas y electricidad, sucesivamente- por todo el edificio. En el caso de La Habana, la importación de dispositivos y materiales vanguardistas de los Estados Unidos de América definió un perfil tecnológico muy elevado que la metrópoli sólo pudo igualar en los teatros de la corte.

Por otra parte, tanto la óptica como la acústica constituyeron materias ampliamente discutidas en los numerosos tratados que sobre la construcción de teatros fueron publicados¹⁶. Desde que a finales del siglo XVIII Diderot y D'Alembert



Fig. 2. Teatro Principal de La Habana. Litografía. [Anterior a la reforma de 1846].

editasen varios tomos dedicados al funcionamiento intestino de la maquinaria teatral en su *Enciclopedia*, el grado de interés por estas cuestiones aumentó de forma considerable, llegando a formar parte de los planes de estudios de las principales academias de arquitectura en la segunda mitad del siglo: “El plan de estudios” publicado en los Programas de las diferentes asignaturas que se explican en la Escuela Especial de Arquitectura, con arreglo al nuevo reglamento aprobado por S. M. el 24 de enero de 1855 recoge la asignatura “*Nociones de acústica, óptica e higiene aplicada á la arquitectura*”¹⁷.

En cuanto a su morfología arquitectónica, la planta del teatro estaba definida por la forma de herradura, un espacio universal, mínimo común múltiplo de la tipología, que en el siglo XIX todavía mantenía el escenario nítidamente separado del emplazamiento de los espectadores¹⁸. Los espacios funcionales complementarios se iban agregando en torno a este núcleo maclado, dependiendo de los diferentes servicios ofertados por cada coliseo. Era frecuente que todo teatro contase con un patio para caballos y carruajes, una sala de fumadores y un café en el cual los espectadores socializasen y se mantuvieran entretenidos durante los largos descansos provocados por los dificultosos cambios de decorado.

Al margen del complejo aparato técnico que entrañaba la puesta a punto de un teatro, la decoración fue de capital importancia a la hora de disponer espacios lujosos y confortables, donde los más exquisitos cortinajes, tapices, mármoles, cristales y maderas duras fueron invertidos para garantizar la máxima fruición del espacio interno del inmueble¹⁹. Una descripción coetánea de uno de estos interiores aparece en el proyecto de construcción del Liceo de Barcelona en 1844:

“En él habrá un vasto palco escénico, cinco órdenes de palcos, incluso los bajos, cazuela ó galli-

nero, espaciosos corredores, anchas escaleras, cómodas salidas, salón de entreactos y guardarrropas. Todo el teatro estará pintado, adornado y amueblado con el correspondiente gusto y elegancia, y la iluminación de todo el edificio será por medio de gas”²⁰.

Como es lógico, el público siempre respondía al marco ofrecido por la sala, luciendo sus mejores galas para la ocasión. La moda textil resultó ser otro de los numerosos índices de modernidad que podía medirse en el teatro. Desde fechas muy tempranas emergieron en La Habana diversos panfletos y revistas enfocadas al público femenino, en los cuales se discutían y dibujaban las joyas que *Fulana* o *Mengana* había llevado a la última función teatral, o si su vestido vendría de París o de Nueva Orleans. *Tertulia de las Damas* (1811), *La Moda o Recreo semanal del sexo bello* (1829-1831), *Miscelánea de útil y agradable recreo* (1837) o *La Mariposa* (1838)²¹, constituyen solo algunos de los numerosos ejemplos conservados de este tipo de prensa.

Todo esfuerzo invertido para poner en marcha un teatro solía traducirse en grandes sumas de capital obtenidas de la venta de boletos, lo cual hacía de éste un negocio altamente atractivo para aquellos empresarios que advirtieron desde muy temprano el giro capitalista que estaba tomando la economía mundial. Su elevado potencial especulativo acabó por convertirse en el principal efectivo del teatro, llegando incluso a despertar la preocupación de figuras como Charles Garnier. En la memoria que el arquitecto redactó tras concluir la Gran Ópera de París, criticó duramente la voracidad de muchos de los apoderados de salas escénicas, elaborando un amplio recorrido por los numerosos beneficios sociales, culturales y tecnológicos que el teatro procuraba a la población, al margen de la producción de capital²².

En definitiva, desde la revolución tecnológica y capitalista hasta la estética y el amañamiento

románticos, todas y cada una de las expresiones decimonónicas estuvieron representadas de una u otra manera en el teatro, que se convirtió en sede legítima de la modernidad.

3. INGENIEROS MILITARES E INICIATIVA PRIVADA

Durante las investigaciones para la tesis doctoral en curso, no han sido pocas las veces que he tropezado con la incongruencia de reputados ingenieros militares que prestan sus servicios a la iniciativa privada, hecho que, en mi opinión, todavía no se ha ponderado debidamente en la historiografía científica²³.

Tendemos a estudiar el cuerpo de ingenieros militares como un colectivo profesional desconectado del paisaje humano de La Habana del siglo XIX, cuando en realidad muchos de ellos fueron de origen criollo o pertenecieron a alguna estirpe peninsular arraigada en Cuba desde varias generaciones atrás. Estos individuos asistían diariamente a los cafés, al teatro y al paseo, como haría cualquier otro miembro de la red burguesa de su ciudad, forjando todo tipo de relaciones profesionales y sellando acuerdos matrimoniales con las jóvenes *sacarócratas*. Es decir, frente a la trayectoria profesional desarrollada por sus predecesores, quienes residían una media de diez o doce años en Cuba y se trasladaban al siguiente destino una vez finalizado su cometido —tal es el caso de Agustín Crame o Silvestre Abarca—, gran parte de los ingenieros del siglo XIX residieron varias décadas en la Isla —cuando no iniciaban allí un núcleo familiar—, aprovechando las nuevas oportunidades laborales surgidas de la especulación.

Por otro lado, las prioridades arquitectónicas cambiaron drásticamente durante el siglo XIX. Aunque los sistemas defensivos siguieron representando uno de los pilares fundamentales en la política constructiva metropolitana, se hizo necesaria la edificación de dotaciones civiles

que afianzasen el poder hispánico mediante un discurso más acorde con los nuevos tiempos. El conflicto residía en que las ordenanzas emitidas por la metrópoli impedían a los ingenieros participar en obras que no tuviesen un cometido militar, pese al hecho paradójico de que no existieron escuelas de arquitectura en la Isla hasta mediados de siglo. De este modo, el único personal debidamente cualificado para proyectar y dirigir obras de estas características era aquél al que se le tenía terminantemente prohibido participar en ellas.

A lo largo del primer tercio del siglo XIX, este impedimento legal trató de sortearse vinculando gran parte de las construcciones al corpus patrimonial del ejército, aunque fuese únicamente a título nominal. Tal es el caso de los muchos hospitales, presidios, cuarteles, abastecimientos de agua, almacenes e incluso mercados que aparecieron en La Habana a principios de la centuria. Sin embargo, existieron otras tipologías demandadas por la alta sociedad habanera —los jardines, el zoológico, los paseos, el diorama, la plaza de toros o los diferentes teatros— que difícilmente podían registrarse como dotaciones militares y cuya documentación gráfica y manuscrita certifica, no obstante, que fueron proyectadas por miembros del cuerpo de ingenieros militares del reino.

El problema alcanzó dimensiones mensurables durante el gobierno de Miguel Tacón y Rosique (1834-1838). El capitán general promovió una reforma integral de La Habana, en la cual muchas de las intervenciones fueron financiadas con sus propios recursos, obteniendo así el monopolio de los beneficios especulativos posteriores. Algunos autores han considerado el conjunto de obras ejecutadas bajo el mandato de Tacón como un medio de propaganda peninsular e incluso como acto tiránico de megalomanía²⁴. Pese a que el general dio abundantes muestras de haber forjado una personalidad bastante particular y altamente censurable, lo

cierto es que fue el primer gobernador que supo instaurar el complejo sistema de especulación inmobiliaria que recientemente había aparecido en las principales capitales de todo el mundo.

Con todo, el arrollador paso de Tacón por el gobierno de Cuba no significó que todos los ingenieros militares en activo participasen de esta doble naturaleza profesional. Resulta muy interesante a este respecto un informe elevado por Anastasio de Arango, director del cuerpo de ingenieros de la Isla, en el cual arremete contra las políticas constructivas de Miguel Tacón por considerar que violan tanto las ordenanzas municipales en lo que a los terrenos se refiere, como las competencias de sus compañeros de profesión. Tal fue el caso de Manuel Pastor, ya retirado del cuerpo, quien aceptando cuantiosas sumas de dinero proyectó gran parte de las reformas ideadas por el capitán general²⁵.

Parece que la problemática se mantuvo varios años después de que Tacón hubiese abandonado el gobierno, pues el 8 de mayo de 1844 fue aprobado por real decreto en Madrid un nuevo reglamento de ingenieros, cuyo artículo 17º rezaba como sigue: *“El Servicio de estas compañías será únicamente en las obras de fortificación y edificios militares, trabajos de parque y demas que esten á cargo el cuerpo de Yngenieros”*²⁶.

No obstante, conviene recordar que el conflicto de los ingenieros militares en la colonia presenta paradojas radicalmente distintas a las que se plantean en la Península, donde arquitectos e ingenieros coexistían profesionalmente y se arrebataban las competencias unos a otros²⁷. El problema en Cuba fue que la figura del arquitecto o maestro de obras sencillamente no existió hasta que en 1845 se crease en La Habana la primera escuela de arquitectura de la Isla bajo los auspicios de la Sociedad Económica de Amigos del País, en la que dictaron clase varios maestros procedentes de la Real Academia de San Fernando²⁸.

A pesar de la puesta en marcha de esta institución, la documentación relativa a las nuevas fábricas construidas desde su fundación confirma, para la mayoría de los casos, que los ingenieros militares siguieron participando activamente en obras de tipo civil. Tanto es así que en julio de 1866 hubo de expedirse en Madrid un nuevo real decreto por el cual se recordaba a los ingenieros la prohibición total y absoluta de intervenir en cualquier obra que no fuese militar, bajo penas muy elevadas²⁹.

4. LA (OTRA) HISTORIA DEL TEATRO PRINCIPAL

El Teatro Principal de La Habana nació como iniciativa del gobernador Luis de las Casas para financiar los gastos de la Casa de Recogidas, a la cual entregó la propiedad del inmueble. La fábrica inicial del Coliseo fue realizada en mampostería y tablas de madera³⁰, pero ya desde 1792 se debate sobre la necesaria reconstrucción en piedra. Fechado en 1800 se conserva un proyecto fallido del ingeniero Fernández Trevejos, quien en 1773 había proyectado la Alameda de Paula, lugar de asentamiento del teatro. Joaquín E. Weiss encontró la documentación que ratifica que la obra inicial fue finalmente derribada y aprobada una nueva construcción en marzo de 1801, dirigida por un individuo de apellido Hallet que permanece aún sin identificar³¹.

Pronto la fachada Este del edificio se convirtió en objeto de discusión, ya que a ella se habían ido adhiriendo diversos espacios funcionales con escaso criterio estético, conformando un lienzo irregular en el costado que daba a la bahía. En 1841 el ingeniero Juan María Muñoz proyectó una solución bastante ambiciosa para lidiar con este problema y aumentar el potencial urbano de la Alameda de Paula. Se trató de una propuesta fallida que proponía solapar el teatro con un magnífico muelle, espacioso y debidamente ornamentado³², claro antecedente del salón de

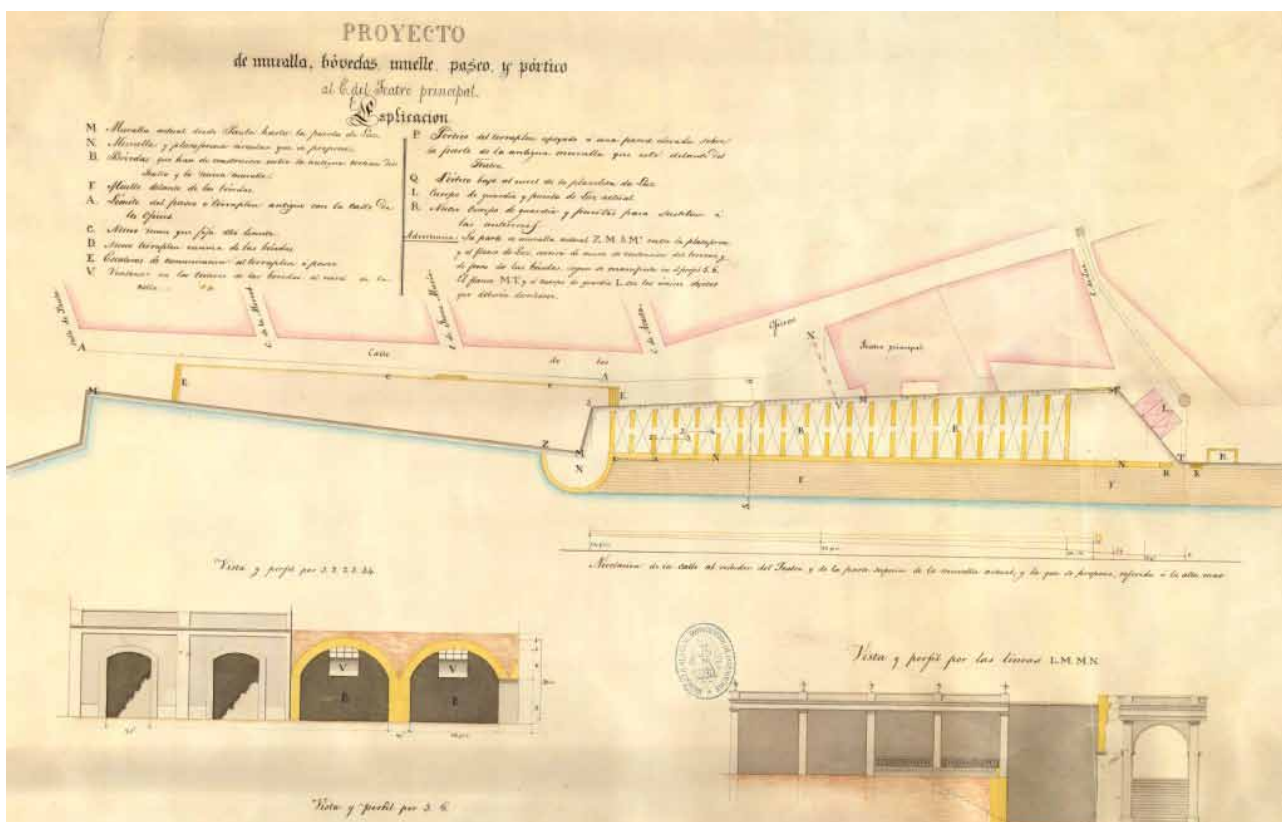


Fig. 3. Juan María Muñoz. Proyecto de muralla, bóvedas, muelle, paseo y pórtico al Este del Teatro Principal. 1841. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-157/17.

O'Donnell que su compañero Mariano Carrillo de Albornoz proyectaría unos años después.

Federico Augan dibujó en mayo de 1842 una exhaustiva radiografía de la armadura de la cubierta con objeto de proceder a su rehabilitación, aunque manteniendo el diseño original de 1801³³. Al mismo Augan le fueron encargados los famosos dibujos de planta, perfiles y alzados firmados en La Habana en septiembre de 1843, que han sido estudiados y reproducidos en toda la bibliografía del teatro³⁴.

En junio de 1844, el mismo año en que Mariano Carrillo de Albornoz inicia las reformas del salón de O'Donnell, Federico Augan vuelve sobre la problemática de la fachada Este, proponiendo un proyecto más modesto que aquél presentado en 1841, pero que al menos proporcionaría al exterior del edificio un empaque más acorde con su estatus urbano³⁵.

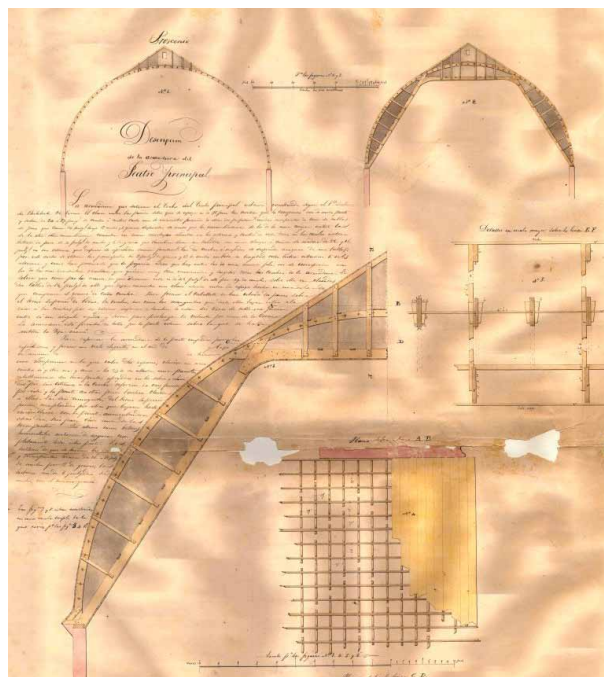
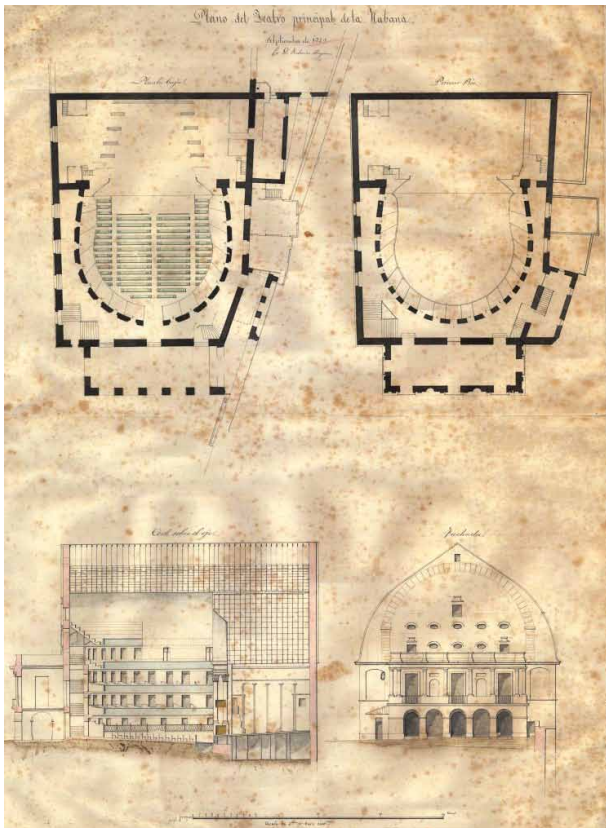


Fig. 4. Federico Augan. Descripción de la Armadura del Teatro Principal. 1842. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-202/4.



Basándose en un dibujo a lápiz y sin fecha que Mariano Carrillo realizó de una nueva fachada para el teatro³⁶, Weiss y otros especialistas han considerado que se trataba de la reconstrucción del edificio realizada en 1846, y que por tanto ésta tuvo que ser dirigida por Carrillo³⁷. Sin embargo, la cartoteca del Archivo General Militar de Madrid custodia otro plano, sin firma ni fecha, en el que se describe el “Teatro Principal de La Habana como se hallaba antes del huracán de 1846”³⁸ y que aporta algunos datos interesantes que invitan a reconsiderar la cronología del teatro.

En primer lugar, se sabe que en 1846, poco antes de que el huracán acaecido en octubre de ese mismo año destruyese gran parte de la

Fig. 5. Federico Augan. Plano del Teatro Principal de La Habana. 1843. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-123/6.

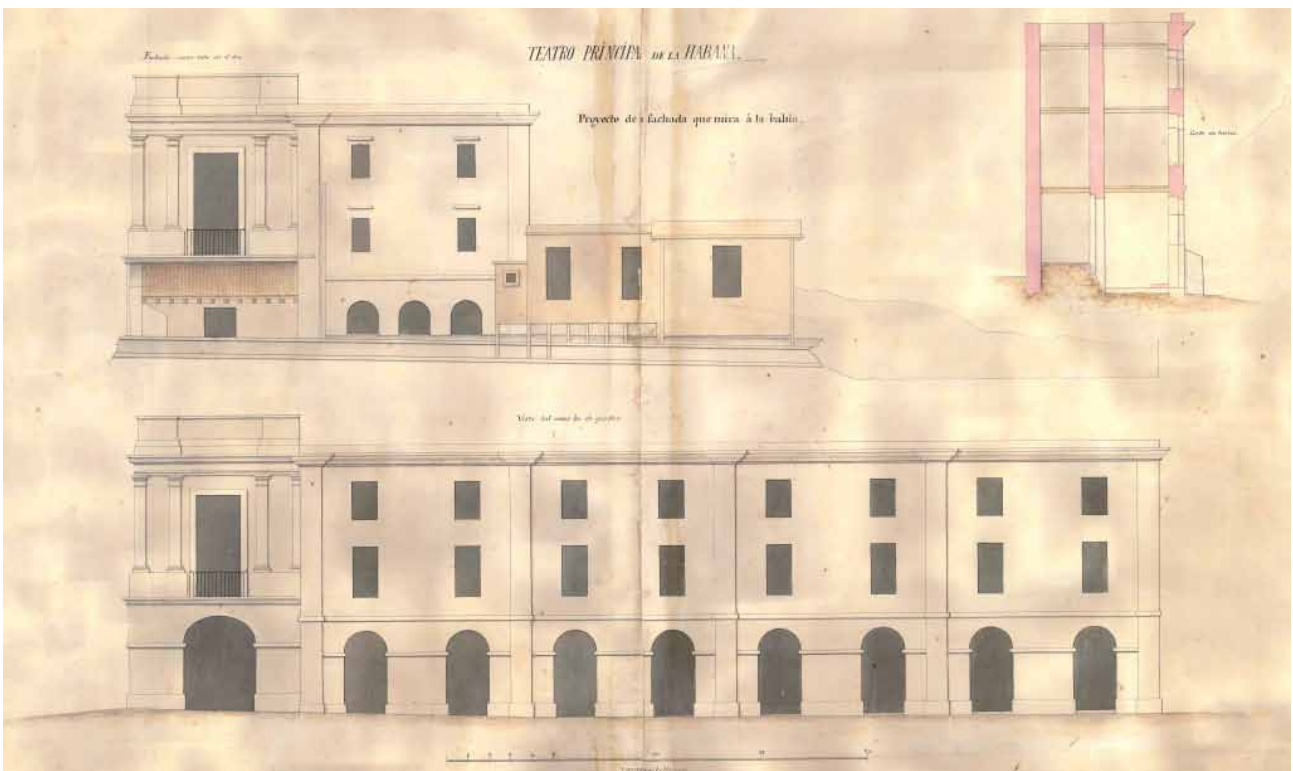


Fig. 6. Eugenio Campos. Teatro Principal de La Habana. Proyecto de la fachada que mira a la bahía. 1845. [Copia del proyecto original de Federico Augan (1844)]. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-76/11.

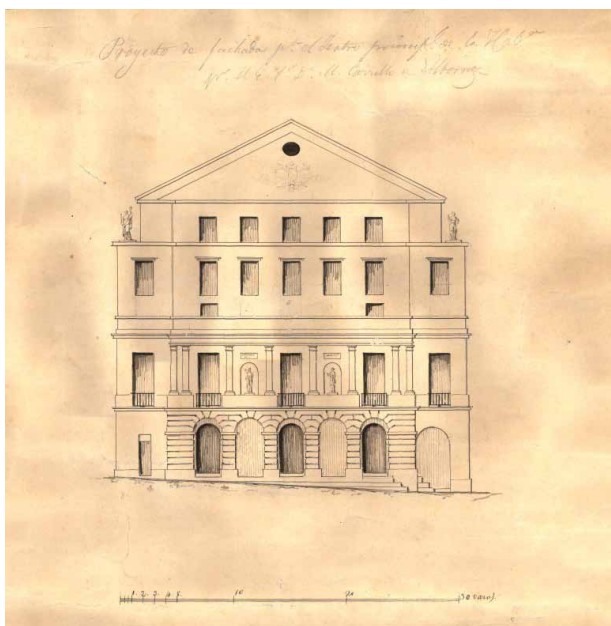


Fig. 7. Mariano Carrillo de Albornoz. Proyecto de fachada para el Teatro Principal de La Habana. 1847. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-84/7.

estructura del edificio, había sido terminada una reforma tradicionalmente atribuida a Mariano Carrillo de Albornoz. Famosos cronistas de la época como Jacobo de la Pezuela, relatan de qué manera la estructura quedó *“hecha escombros, pero firme, intacta y victoriosa de aquel sacudimiento horrible, la que acababa de fabricar Carrillo”*³⁹. No obstante, el último el plano que se ha referido parece contradecir estas informaciones en tres aspectos fundamentales. En primer lugar, la fachada presenta un semicírculo estriado ingresado en el frontón, frente al frontón liso que dibuja Carrillo; por otra parte, la cubierta reproduce un diseño idéntico al que dibujara Federico Augan en 1842; por último, es posible observar que finalmente se habían realizado ciertos cambios en la fachada Este del edificio, respondiendo el resultado definitivo a los proyectos que ya en 1844 había desarrollado el propio Augan.

A tenor de las coincidencias observadas más arriba, cabe la posibilidad de que Federico Augan jugase un papel determinante en el diseño de

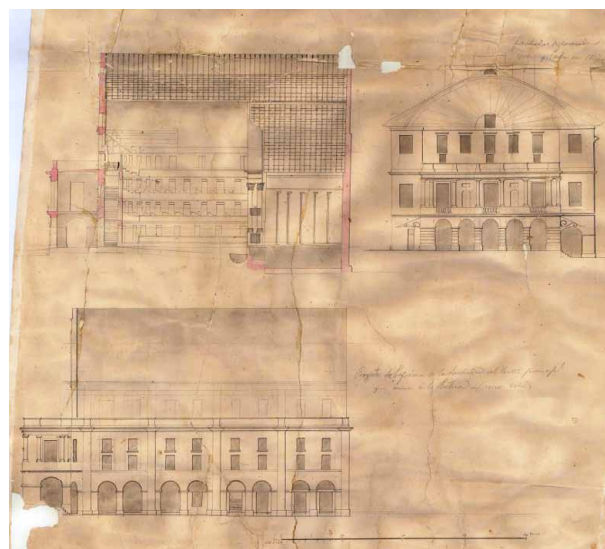


Fig. 8. Plano del Teatro Principal de La Habana como se hallaba antes del huracán de 1846. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB- 5/1.

la reforma de 1846. En nuestra opinión, resulta bastante probable que Mariano Carrillo, en un cargo superior y en aquel momento empleado en la dirección de las obras de la Alameda de Paula, delegase parte de su responsabilidad en su compañero, quien por lo demás llevaba cuatro años realizando proyectos para el teatro y suponemos tendría un amplio conocimiento de sus condiciones e infraestructura. Esta hipótesis situaría el dibujo de la fachada firmado por Carrillo como parte de un proyecto de reconstrucción inédito que se contempló tras el paso del huracán, conservado asimismo en la cartoteca del Archivo General Militar de Madrid. Este plano está fechado en septiembre de 1847 y, por primera vez en la historia gráfica el teatro, constata preocupación por los decorados, la escenografía y la iluminación⁴⁰.

Pese a haberse proyectado esta formidable propuesta de reconstrucción, todavía en 1851 no se había iniciado obra alguna, pues uno de los alegatos que la sociedad del Liceo de La Habana eleva para construir un nuevo teatro en el Campo de Marte lo constituye el hecho de que el solo Teatro Tacón resultaba insuficiente

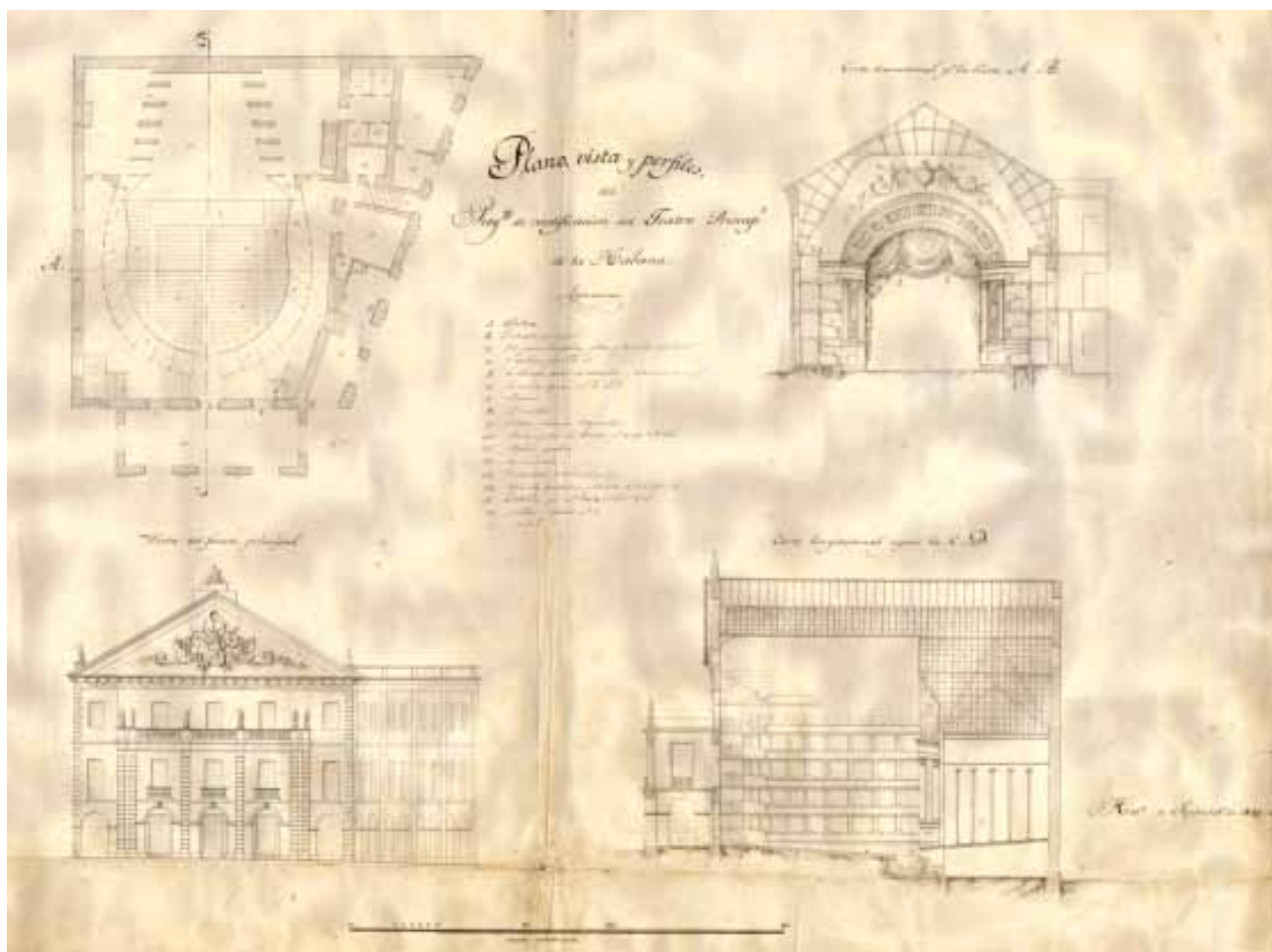


Fig. 9. Eugenio Campos. Plano, Vista y Perfiles del proyecto de reedificación del Teatro Principal de La Habana. 1847. [Copia del proyecto original de Mariano Carrillo de Albornoz]. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-195/1.

para asumir el creciente aforo de la ciudad. Esta propuesta sería finalmente desestimada por motivos de seguridad al tratarse esta de una zona estratégica para la defensa de la ciudad⁴¹. En contestación a esto, el Ayuntamiento de La Habana, apoyando a los accionistas del Liceo, denunció públicamente que el Teatro Tacón había sido construido infringiendo las mismas leyes que habían censurado su propuesta, a lo cual la Dirección General de Ingenieros del Ejército se vio obligada a responder, en un informe fechado en La Habana el 25 de mayo de 1852 que era *"cierto que el Teatro de Tacón se construyó dentro de la zona militar pero no tuvo el Gobierno supremo conocimiento alguno y este*

*hecho no había de autorizar todos los demás que se pretendan contra las Reales ordenes vigentes"*⁴².

El último documento certifica una de las causas fundamentales que explican por qué el Teatro Principal cayó en el olvido tras el huracán de 1846. Tal y como se ha referido anteriormente, Miguel Tacón instauró en La Habana una desenfadada política constructiva basada en la especulación inmobiliaria y la iniciativa privada, en la cual debe enmarcarse la construcción de su teatro. El capitán general, avalado por la experiencia empresarial de Francisco Marty y Torrens, ubicó sabiamente el Teatro Tacón en el naciente

núcleo de ocio y esparcimiento burgués que se estaba configurando extramuros: junto al Diorama —igualmente gestionado por Marty—, entre la Puerta de Monserrate y la nueva estación de ferrocarril y conformando el eje de los paseos de Isabel II y de Tacón. Un área que, por otra parte, entraba en abierta contradicción con las legislaciones municipales de La Habana en lo que a su seguridad militar se refiere, pero la venta de cuyos terrenos engrosaba satisfactoriamente las arcas del cabildo. Mientras tanto, las ruinas del Teatro Principal permanecían intactas intramuros, una zona de la ciudad con escaso potencial de desarrollo, cuya trama urbana se hallaba fosilizada por conventos, hospitales y cuarteles edificados sobre terrenos de realengo en los cuales se intentaba por todos los medios evitar las actividades especulativas.

Cabe preguntarse si al margen de su privilegiada ubicación existe algún otro factor que explique por qué durante la primera mitad del

siglo XIX, “the leading theatre, as all the world has heard, is the “Tacón”⁴³. Probablemente se tratase del simple hecho de que quienes estaban al mando de su gestión supieron aplicar las nuevas políticas de desarrollo en las que se basaba el nuevo negocio del espectáculo, instalando modernos sistemas de iluminación por gas importados de Estados Unidos (1846), renovando frecuentemente mobiliario, útiles y vestuario, y comprando la exclusiva de óperas tan famosas como *Hernani* de Verdi, estrenada en Cuba el 18 de abril de 1847⁴⁴. En clara oposición a la dinámica del Teatro Tacón, el Teatro Principal encarnó valores más próximos al legado cultural del Antiguo Régimen, donando sus beneficios a la Casa de Recogidas y careciendo de una gestión interna más acorde con el nuevo mercado.

Pese a su indiscutible valor patrimonial, el Teatro Principal pereció ante el complejo sistema de realidades que había emergido en La Habana



Fig. 10. Detroit Photographic Co. Teatro de Tacón, Habana. 1900. Fotografía postal coloreada.

del siglo XIX: las grietas abiertas en el marco legislativo de los ingenieros militares, el valor del suelo, el desplazamiento de la ciudad hacia los barrios extramuros y la entrada en juego del

capital, provocaron su derribo definitivo en el año de 1861, meses después de que el moderno Teatro de Villanueva abriera sus puertas. Pero esa ya es otra historia.

NOTAS

¹MORENO FRAGINALS, Manuel. *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Barcelona: Grijalbo Mondadori, 1998, pág. 179. Este artículo suscribe la definición de *sacarocracia* o burguesía criolla establecida por Moreno Friginals. Otras observaciones relevantes sobre la configuración de este estrato social aparecen en las siguientes investigaciones: BOLLAND, O. Nigel. "Creolization and Creole Societies". En: BOLLAND, O. Nigel (ed.). *Struggles for Freedom: Essays on slavery, Colonialism and Culture in the Caribbean and Central America*. Belize City: Angelus Press, 1997, págs. 7-10 y BARCIA PAZ, Manuel. "Sugar, Slavery, and Bourgeoisie: The Emergence of the Cuban Sugar Industry". En: BOSMA, Ulbe, GIUSTI-CORDERO, Juan y KNIGHT, G. Roger (eds.). *Sugarlandia Revisited: Sugar and Colonialism in Asia and the Americas*. Oxford and New York: Berghahn, 2007, págs. 145-158.

²Cfr. GARCÍA DEL PINO, César. *Mil criollos del siglo XIX. Breve diccionario biográfico*. La Habana: Centro de Estudios Martianos, 2013.

³ÁLVAREZ ÁLVAREZ, Luis y GARCÍA YERO, Olga. "La crítica cultural en función del progreso: Gaspar Betancourt Cisneros". En: ÁLVAREZ ÁLVAREZ, Luis y GARCÍA YERO, Olga. *El pensamiento cultural en el siglo XIX cubano*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 2013, págs. 84-98.

⁴BETANCOURT CISNEROS, Gaspar. *Escenas cotidianas*. La Habana: Dirección de Cultura del Ministerio de Educación, 1950, pág. 130.

⁵Ibidem, pág. 75.

⁶VALIS, Noël. *La cultura de la cursilería. Mal gusto, clase y kitsch en la España moderna*. Madrid: Antonio Machado Libros, 2010, pág. 17.

⁷En lo que a estética y modales burgueses se refiere, Francia se configuró como paradigma de imitación para las altas jerarquías criollas. Muchos franceses exiliados de Saint Domingue (Haití) residían en la Isla y, tal y como se ha observado más arriba, no fueron pocos los *sacarócratas* que habían visitado París o Lyon. A Francia se exportaban maderas duras para la fabricación de muebles, cuyos diseños volvían a la Isla junto a tejidos, joyas, cristales, vajillas, porcelanas, platería, complementos femeninos y revistas de moda.

⁸Este tema ha sido objeto de la tesis doctoral leída recientemente por EGÜEZ GEVARA, Pilar A. *Manners of distinction: Nineteenth century urban imaginings, performances and bodies of affect in Havana, Cuba*. Tesis doctoral inédita. University of Illinois at Urbana Campaign, 2013.

⁹TORRE, José María de la. *Nuevo tratado de urbanidad, etiqueta y buenas maneras, con aplicación a los usos y costumbres de la Isla de Cuba*. La Habana: Imprenta Militar, 1860 (10ª ed.). Agradezco al profesor Miguel Ángel Castillo Oreja, director de mi tesis doctoral, la noticia de esta obra.

¹⁰Ibidem, pág. 33.

¹¹COSTALES, Manuel. *Educación de la mujer*. La Habana: Imprenta La Cubana, 1852.

¹²MARTÍNEZ-FERNÁNDEZ, Luis. "Life in a "Male City": Cuban and Foreign Women in Nineteenth-Century Havana". En: Ibidem, *Frontiers, plantations and walled cities. Essays on society, culture and politics in the Hispanic Caribbean, 1800-1945*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2010, pág. 38.

¹³MENA, Luz. "Stretching the Limits of Gendered Spaces: Black and Mulatto Women in 1830s Havana". *Cuban Studies*, 36 (2005), págs. 87-104.

¹⁴Luis Martínez-Fernández explica cómo la volanta llegó a convertirse en signo identificativo de la burguesía criolla, no solo por desarrollar una novedosa tipología exclusivamente femenina, sino por considerarse una prestación de alta gama. MARTÍNEZ-FERNÁNDEZ, Luis. "Life in a "Male City" ... Op. cit. pág. 44 y ss.

¹⁵SCHMIEDGEN, Peter. "Interiority, Exteriority and Spatial Politics in Benjamin's Cityscapes". En: BENJAMIN, Andrew y RICE, Charles (eds.). *Walter Benjamin and the Architecture of Modernity*. Melbourne: re.press, 2009, págs. 147-158.

¹⁶Cfr. CLÉMENT, Contant. *Parallèle des principaux théâtres modernes de L'Europe, et des machines théâtrales françaises, allemandes et anglaises: en deux parties*. Paris: 1842.

¹⁷ARREGUI, Juan P. *Los arbitrios de la ilusión, los teatros del siglo XIX*. Madrid: Publicaciones de la Asociación de Directores de Escena en España, 2009, pág. 295.

¹⁸LEACROFT, Richard and Helen. *Theatre and Playhouse. An illustrated survey of theatre building from Ancient Greece to the present day*. London-New York: Methuen, 1984, págs. 226-227.

¹⁹DONNET, Alexis y KAUFMANN, Jacques-Auguste. *Architectonographie des théâtres; ou, parallèle, historique et critique de ces écorati considérés sous le rapport de l'architecture et de la décoration*. Paris: Lacroix et Baudry, 1840-1857.

²⁰SOCIEDAD DEL LICEO. *Proyecto de convenio y reglamento para la construcción del Teatro del Liceo*. Barcelona: Imprenta de A. Brusi, 1844, pág. 4.

²¹Fondos consultados en la Biblioteca Nacional de Cuba José Martí, Sala Cubana.

²²GARNIER, Charles. *Le Théâtre*. Paris: Librairie Hachette et Ce., 1871.

²³Las obras de referencia publicadas hasta la fecha no analizan este aspecto. Vid. GUTIÉRREZ, Ramón. "La organización de los cuerpos de ingenieros de la corona y su acción en las obras públicas americanas". En: PESET REIG, José Luis. *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas, Actas del Seminario*. Madrid: Ediciones CEHOPU, 1985, págs. 41-77.

²⁴Cfr. PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *Correspondencia reservada del Capitán General don Miguel Tacón con el gobierno de Madrid: 1834-1836*. La Habana: Biblioteca Nacional José Martí, 1963 y CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1989.

²⁵ARANGO, Anastasio de. *Informe sobre las obras de construcción llevadas a cabo durante el gobierno del capitán general Miguel Tacón y Rosique*. La Habana, 10 de julio de 1838. Archivo General Militar de Madrid, Ultramar, caja 2819, subcarpeta 176.1.3, doc. 9.

²⁶*Reglamento de la organización de las cuatro compañías obreras de Yngenieros del Ejercito de la Ysla de Cuba, aprobado por real decreto*. Archivo General Militar de Madrid, Colección general de documentos, 2-4-12-17, fol. 1vº.

²⁷Cfr. BONET CORREA, Antonio (dir.). *La polémica ingenieros-arquitectos en España. Siglo XIX*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner, 1985.

²⁸WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana. Siglos XVI al XIX*. La Habana - Sevilla: Letras Cubanas- Junta de Andalucía-AECID, 2002, pág. 340.

²⁹*Los ingenieros militares no pueden intervenir en obra pública civil en base al Real decreto de 30 de julio de 1866*. Madrid, 14 de febrero de 1867. Archivo General Militar de Madrid, Colección general de documentos, 2-5-9-9.

³⁰Cfr. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel. *El primer teatro de La Habana. El Coliseo (1775-1793)*. Ideas, 2009.

³¹WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana...* Op. cit. pág. 274.

³²MUÑOZ, Juan María. *Proyecto de muralla, bóvedas, muelle, paseo y pórtico al Este del Teatro principal. 1841*. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-157/17. De este mismo proyecto se conservan otras tres copias en el mismo archivo (Ultramar, caja 2813, carpeta 172). Reitero mi agradecimiento al profesor Miguel Ángel Castillo Oreja, quien puso a mi disposición la noticia de este documento.

³³AUGAN, Federico. *Descripción de la Armadura del Teatro Principal*. 1842. *Ibidem*, CUB-202/4.

³⁴AUGAN, Federico. *Plano del Teatro Principal de La Habana*. 1843. *Ibid.*, CUB-123/6.

³⁵AUGAN, Federico. *Teatro Principal de La Habana. Proyecto de la fachada que mira a la bahía*. 1844. *Ibíd.*, CUB-5/2 (existe una copia en lápiz vid. *Ibíd.*, CUB-5/3). En este artículo se reproduce una segunda copia realizada por el delineante Eugenio Campos en 1845, ya que se encuentra en mejor estado de conservación que el documento original (*Ibíd.*, CUB-76/11).

³⁶CARRILLO DE ALBORNOZ, Mariano. *Proyecto de fachada para el Teatro Principal de La Habana*. [1847]. *Ibíd.*, CUB-84/7.

³⁷Cfr. WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana...* Op. cit. pág. 275; BEDOYA PEREDA, Francisco. *La Habana desaparecida*. La Habana: Ediciones Boloña, Publicaciones de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 2008, pág. 166 y ss. y MAZORRA ACOSTA, Henry. "Los ingenieros militares y la arquitectura del edificio-teatro en la Cuba colonial". *Atrio*, 15-16 (2009-2010), págs. 37-46.

³⁸*Plano del Teatro Principal de La Habana como se hallaba antes del huracán de 1846*. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB- 5/1. Nótese que el documento se conserva en la misma carpeta que varios proyectos dibujados por Federico Augan en 1844 (Ver nota 35).

³⁹DE LA PEZUELA, Jacobo. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. La Habana: Imprenta del establecimiento de Mellado, 1863, pág. 177.

⁴⁰CAMPOS, Eugenio. *Plano, vista y perfiles del proyecto de reedificación del Teatro Principal de La Habana. 1847*. [Copia del proyecto original de Mariano Carrillo de Albornoz]. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-195/1. La leyenda indica que Eugenio Campos es el delineante que realiza la copia.

⁴¹*Expediente sobre la construcción de un nuevo teatro en el Campo de Marte*. Archivo General Militar de Madrid, Ultramar, caja 282, carpeta 177.1.2, doc. 6, fols. 1rº-2rº.

⁴²*Ibíd.*, doc. 12, fol. 3rº.

⁴³TAYLOR, Frank H. "Street Scenes in Havana". *Harper's New Monthly Magazine*, vol. 58, 347 (1879), págs. 682-687.

⁴⁴REY ALFONSO, Francisco. *Gran Teatro de La Habana. Cronología mínima 1834/1987*. La Habana: Banco Nacional de Cuba, 1988, págs. 9-10.

EL ABASTECIMIENTO Y LA CREACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA HABANA DEL SIGLO XIX

THE MARKETS AND THE CREATION OF NEW PUBLIC SPACES IN THE HAVANAN OF THE 19TH CENTURY

Resumen

En el siglo XIX los mercados cubiertos de las grandes ciudades se convirtieron en un magnífico exponente del orgullo municipal, la innovación arquitectónica, la renovación urbana y de las nuevas formas comerciales en la ciudad capitalista. La construcción de varios mercados en La Habana en la primera mitad del siglo XIX constituye un claro intento de modernización de la capital y de cualificación de numerosos espacios urbanos, especialmente durante el gobierno de Miguel Tacón y Rosique.

Palabras Clave

Espacios públicos, La Habana, Mercados cubiertos, Miguel Tacón y Rosique, Siglo XIX.

Miguel Ángel Castillo Oreja

Universidad Complutense de Madrid. Departamento de Historia del Arte II (Moderno). Facultad de Geografía e Historia, España.

Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense de Madrid. Autor de varios libros y numerosos artículos en relación con el Arte Español e Hispanoamericano y con el Patrimonio Cultural, ha comisariado varias exposiciones y ha sido asesor de las fundaciones Argentaria y BBVA, vicepresidente del Comité Español de Historia del Arte y miembro titular del Bureau del Comité Internacional de Historia del Arte. En la actualidad es académico correspondiente de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, miembro del comité de redacción de la revista *PH investigación* y gestor de proyectos de investigación en el Ministerio de Economía y Competitividad.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 04/03/2014
Fecha de revisión: 22/03/2014
Fecha de aceptación: 02/04/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

Covered markets became a visible evidence of local pride and architectural innovation in each European and American capital city, built as a crucial item into new capitalism urban landscape. In the first half of 19th century, Havana's public institutions, besides several urban intervention practices, turn into a priority on Miguel Tacón's constructive politics, even before that sort of social services were developed in Spanish main cities.

Key Words

Covered Markets, Havana, Miguel Tacón y Rosique, Public Spaces, 19th Century.

EL ABASTECIMIENTO Y LA CREACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA HABANA DEL SIGLO XIX¹

En 1821, Robert Jameson, oficial de la marina británica y miembro de la comisión mixta formada para la represión del tráfico negrero, en una de sus *Cartas habaneras* daba cuenta superficial del aspecto de los espacios dedicados al abastecimiento de La Habana, antes de las reformas emprendidas en el sector:

“En diversas partes de la ciudad hay grandes espacios cuadrados llamados plazas, en los que funcionan los mercados. Allí se encuentra, alrededor de las cuatro de la mañana, un número increíble de montunos, blancos, negros y pardos, con productos del país de veinte millas a la redonda, traídos en canastas por mulos y caballos”².

Además de la actividad bulliciosa propia de los mercados de las grandes ciudades y sus inmediaciones, nada refiere el primer comisario inglés sobre la salubridad de estos espacios habaneros, que por entonces presentaban grandes deficiencias en cuanto a su instalación e higiene según recogen las fuentes documentales y bibliográficas años más tarde:

“Las plazas de mercado eran desaseadas e inmundas, las casillas o puestos de que constaban ruinas o escombros de madera podrida. Habían

pasado así muchos años, y aunque alguna vez se formaron proyectos de mejoras, eran estos como una ráfaga que desaparece en el acto mismo de tener existencia. Entre esos fugaces pensamientos hubo también el de formar pescadería, pero nunca se había llevado a efecto a pesar de haberse concebido el deseo de construcción desde el año 1804”³.

Esa era la situación general del ramo a comienzos de la tercera década del siglo XIX, a pesar de las iniciativas planteadas en los últimos años del siglo anterior por el gobernador de la Isla, el capitán general D. José Manuel de Ezpeleta. A su mando corresponde un proyecto para una plaza Nueva o del Mercado (1786), en el lugar donde se había de ubicar más tarde el mercado de Cristina⁴, futura plaza de Fernando VII, donde se muestra su situación intramuros de la ciudad y los correspondientes perfiles y alzados de las casillas de madera que la formaban. Sobre este mismo problema, otros proyectos igualmente fallidos se volvieron a plantear en los gobiernos de José María Cienfuegos Jovellanos⁵ y Francisco Dionisio Vives. Fue en el mandato de este último, coincidiendo con la Década Ominosa en la Península, cuando se volvió a retomar nueva-

mente el problema aunque, como siempre, se siguió aplazando su solución.

Del gobierno de Vives es un proyecto de Mercado cubierto en la Plaza de San Francisco, consecuencia de otro anterior de 1821, mandado reformar por el Teniente Regidor y Alguacil Mayor Andrés de Zayas. De él conservamos varios documentos gráficos, realizados por el ingeniero Antonio Latour Lacarrière, fechados entre 1825 y 1829. En los dos planos de situación conservados, los dos edificios del mercado aparecen situados sobre una plataforma de 52 por 20 varas al norte y sur de la plaza; la casa para depósito de la nieve al este, en las proximidades del muelle flanqueado por dos puestos para los guardias de la Aduana y separado de este por una verja de hierro que se proyecta; y

al oeste, alineándose con la calle de los Oficios, el edificio de la comisaría y cuerpo de guardia, imprescindible en un moderno edificio de estas características. En la zona más septentrional de la plaza, frente la parcela propiedad del coronel Martín de Arostegui, se contempla la situación de una gran fuente para dar servicio a la plaza y mercado⁶. El plano nº 3, además de reiterar la información de los dos anteriores, con la variante de la localización de los puntos de abastecimiento de agua —en éste el principal en el centro de la plataforma entre los dos edificios mercantiles y otros dos auxiliares en las esquinas de la misma, en la zona de la calle de los Oficios—, presenta la planta, alzados de frente y de perfil y sección transversal de uno de los edificios del mercado⁷. El plano signado con el nº 4 corresponde a la planta y alzados frontal

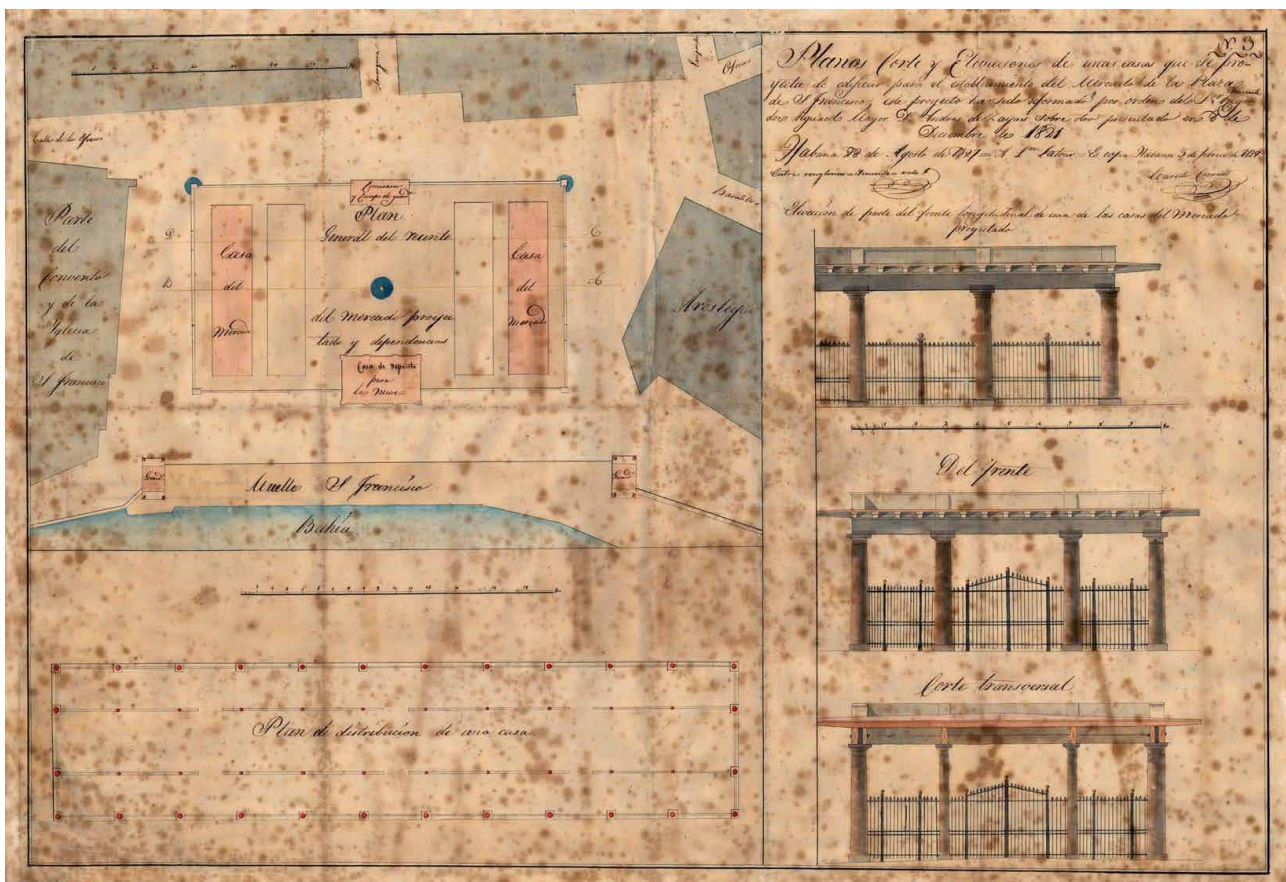


Fig. 1. Antonio Latour Lacarrière. Plano, Cortes y Elevaciones de una casa que se proyecta edificar para el establecimiento del Mercado de la Plaza de S. Francisco. 1821. AGMM, Cartoteca, Cub/196-5.

y lateral de la casa del Depósito de la Nieve. Completa este conjunto gráfico el plano nº 5 correspondiente a la urbanización del espacio comprendido entre la bahía y las traseras del convento de San Francisco, destinado al emplazamiento y distribución de las caballerizas del nuevo mercado⁸.

Las dos nuevas piezas que formarían el mercado cubierto de la plaza de San Francisco por su tipología —estructura abierta, arquivada, cerrada por terrazas, separados por verjas de hierro los puestos y el espacio de distribuidor de los mismos—, por sus alzados organizados con un severo y funcional orden de columnas dórico, más robusto en el exterior del edificio, y por su sólida fábrica, realizada con materiales constructivos resistentes a los agentes climáticos adversos y de fácil limpieza, guarda diversa relación con algunos tipos ensayados con anterioridad en los dominios americanos de la Corona española y, sobre todo, con los tipos de mercados más modernos y renovadores levantados pocos años antes en el Reino Unido y en la zona de Nueva Inglaterra, en los Estados Unidos de América. Su alzado dórico y estética neoclásica, es similar a los recursos compositivos utilizados por Francisco Eduardo Tresguerras en el paríán de Celaya en México, aunque su disposición claustral, como la mayoría de mercados cubiertos mexicanos y las recovas hispanoamericanas de esta época, no se corresponda con la axial de las estructuras paralelas de este proyecto, más afín tipológica, estructural y estéticamente con algunos modernos mercados europeos y norteamericanos. La *Poissonnerie neuve* de Marsella⁹ y el mercado de *Les Patriarques* de París, en Francia¹⁰; el Fish Market de Plymouth, el *Saint John Market* de Liverpool, en el Reino Unido¹¹; o el *Quincy Market* de Boston y el *Fulton St. & Market* de Nueva York, en los EE UU¹², pueden considerarse, por fechas, indicadores de referencia. De otra parte, el carácter funcional y severo de la casa del Depósito de la Nieve, que se proyecta en lugar dominante de la plaza frente al muelle,

sirve de complemento idóneo de los dos edificios del mercado diseñados con una estética afín. Esta, cubierta a cuatro aguas, ordena su alzado con pilastras de capiteles vegetales de diseño severo, que rompen la línea de imposta, que a dos tercios de la altura del edificio, sirve de elemento compositivo de separación de los ingresos y de los escasos huecos de ventilación.

De haberse realizado este proyecto, por su interés urbanístico, tipológico, estético y social, hubiera conseguido cualificar de forma funcional y novedosa esta importante zona de la ciudad intramuros¹³, ya que estos años los mercados llegaron a convertirse en una de las más claras manifestaciones del orgullo municipal, la innovación arquitectónica, la renovación urbana y las nuevas formas comerciales en la ciudad capitalista. Estos modernos artefactos significaron, en primer lugar, la “reforma” de la vida tradicio-

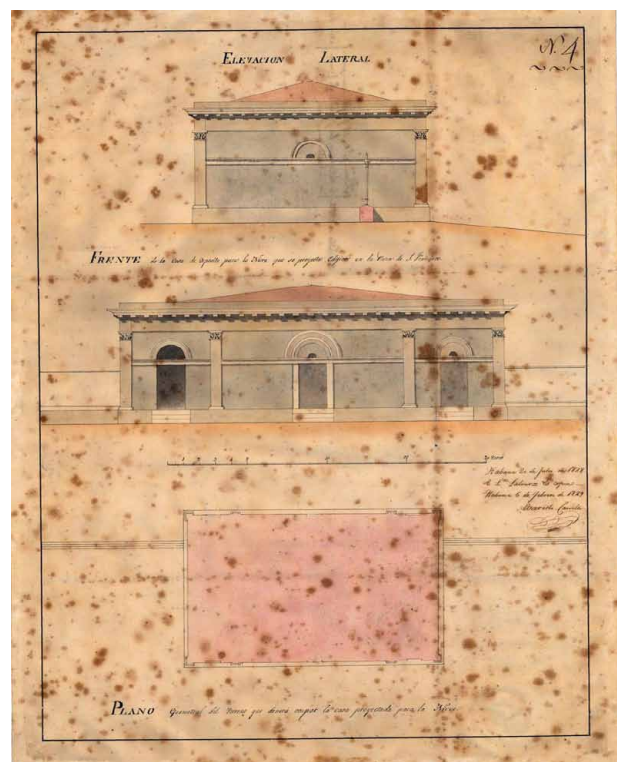


Fig. 2. Antonio Latour Lacarriere. Plano, Frente y Elevación lateral de la Casa de la Nieve del Mercado de la Plaza de San Francisco. 1829. AGMM, Cartoteca, Cub/196-6.

nal del mercado al aire libre y la reorganización funcional de las calles próximas —circulación, tráfico, definición de nuevos usos...— pero también supone un intento claro de control de las conductas desordenadas que tenían lugar en estos espacios públicos, asociadas en algunos casos con los motines generados por las crisis de subsistencia del Antiguo Régimen. Tuvieron, además, una nueva dimensión económica: los nuevos mercados cubiertos responden a nuevas formas de distribución de los alimentos, al cambio de las pautas de consumo de la población urbana y se relacionan con la mejora del nivel de vida y la dieta, así como su contribución al descenso de los precios de los alimentos y un mejor abastecimiento de la ciudad. Lograron, desde otro punto de vista, un notable impacto social y de género que supuso la creación de un potente foco de vida y sociabilidad donde la

visibilidad de las mujeres en el espacio público, como compradoras y vendedoras, resultó definitorio. Con independencia que actuaran como elementos de reforzamiento o debilitamiento de la gestión pública del abastecimiento urbano y de la gestión pública frente a la privada fueron, como tendremos la ocasión de apreciar en el ejemplo habanero, una fuente de ingresos estimable para los ayuntamientos en un contexto de déficit municipal crónico.

Pero sobre todo, los nuevos mercados cubiertos en la primera mitad del siglo XIX, estuvieran en ciudades más o menos industrializadas o de economía agraria más desarrollada, como era el caso de La Habana, consiguieron ejercer un considerable impacto territorial al potenciar el desarrollo de la red ferroviaria y establecer un papel selectivo en la red urbana regional de las ciudades

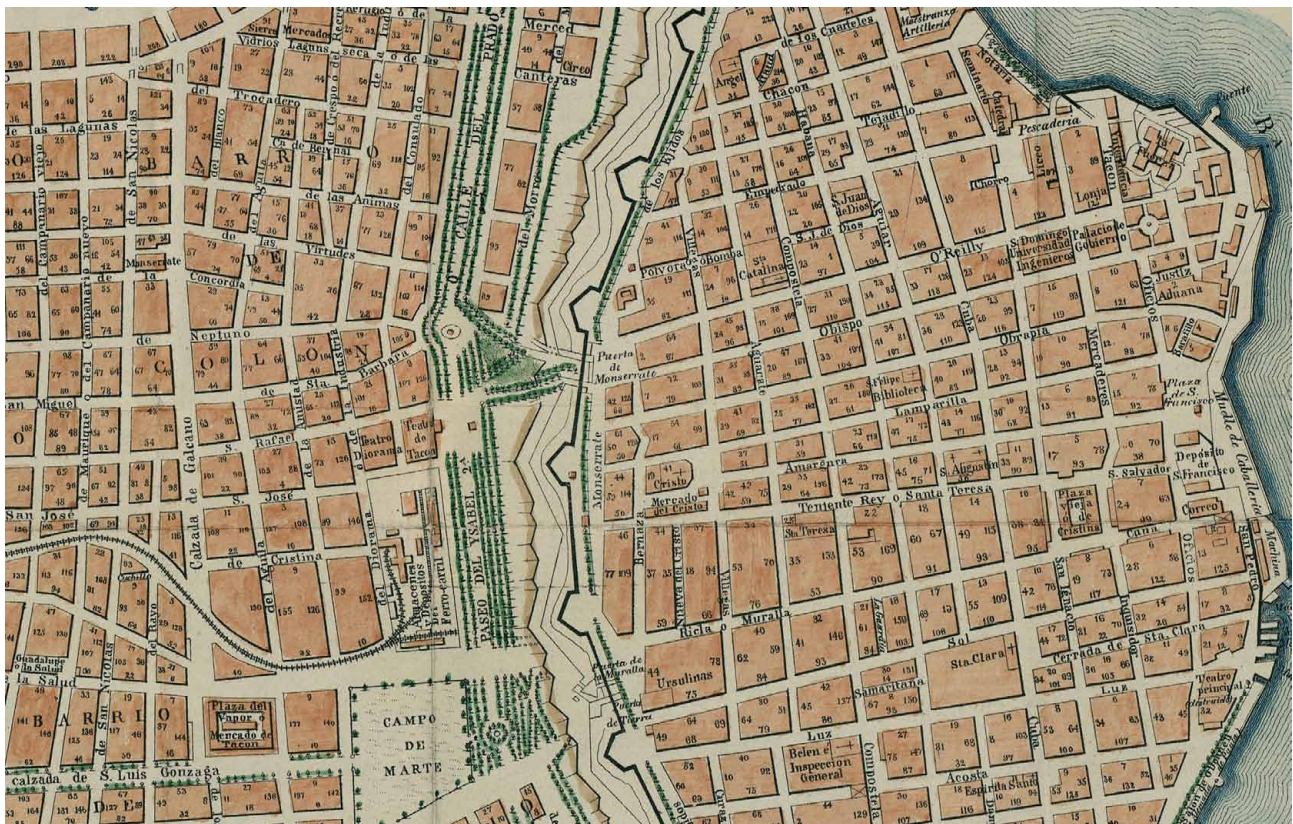


Fig. 3. Antonio María de la Torre. Plano Pintoresco de la Habana con los numeros de las casas... B. May y Ca. 1853. [Detalle donde se aprecia el emplazamiento de los mercados y pescadería construidos por iniciativa de Miguel Tacón]. BNE.

con nuevos mercados. La novedosa caracterización de estos espacios públicos, la distribución de los nuevos mercados en puntos concretos de la ciudad y su papel polarizador de barrio en las compras diarias y en la distribución del comercio minorista logró, además, definir unos nuevos valores urbanísticos, no inferiores a la cualificación que supuso las innovaciones con respecto a esta tipología arquitectónica: discusión de los tipos adoptados, de su organización funcional, de su contribución a la innovación constructiva o a su impacto visual como edificios públicos¹⁴.

Quien comprendió bien la importancia de estos edificios dotacionales en la ciudad capitalista, y supo asociarlos con otros tipos constructivos para diseñar una verdadera política de obras

públicas y equipamientos en La Habana, extensible, en distinto grado, a otras ciudades de Cuba, fue Miguel Tacón y Rosique, Capitán General de la Isla¹⁵. Su capacidad, formación y dotes de mando le permitieron desarrollar un excelente *cursus honorum*: fue gobernador de Popayán (Colombia) y Málaga, mariscal de campo del Ejército de Tierra, teniente general de la Real Armada, I duque de la Unión de Cuba y caballero de la real Orden del Toisón, además de asumir los más altos cargos de la isla de Cuba. Con una asombrosa habilidad política, mantuvo fluidas relaciones con importantes intelectuales y hombres de negocios, de condición dispar, como el gallego Ramón Dionisio de la Sagra y Peris¹⁶, uno de los intelectuales más destacados del reformismo español de la época, o el *businessman* y

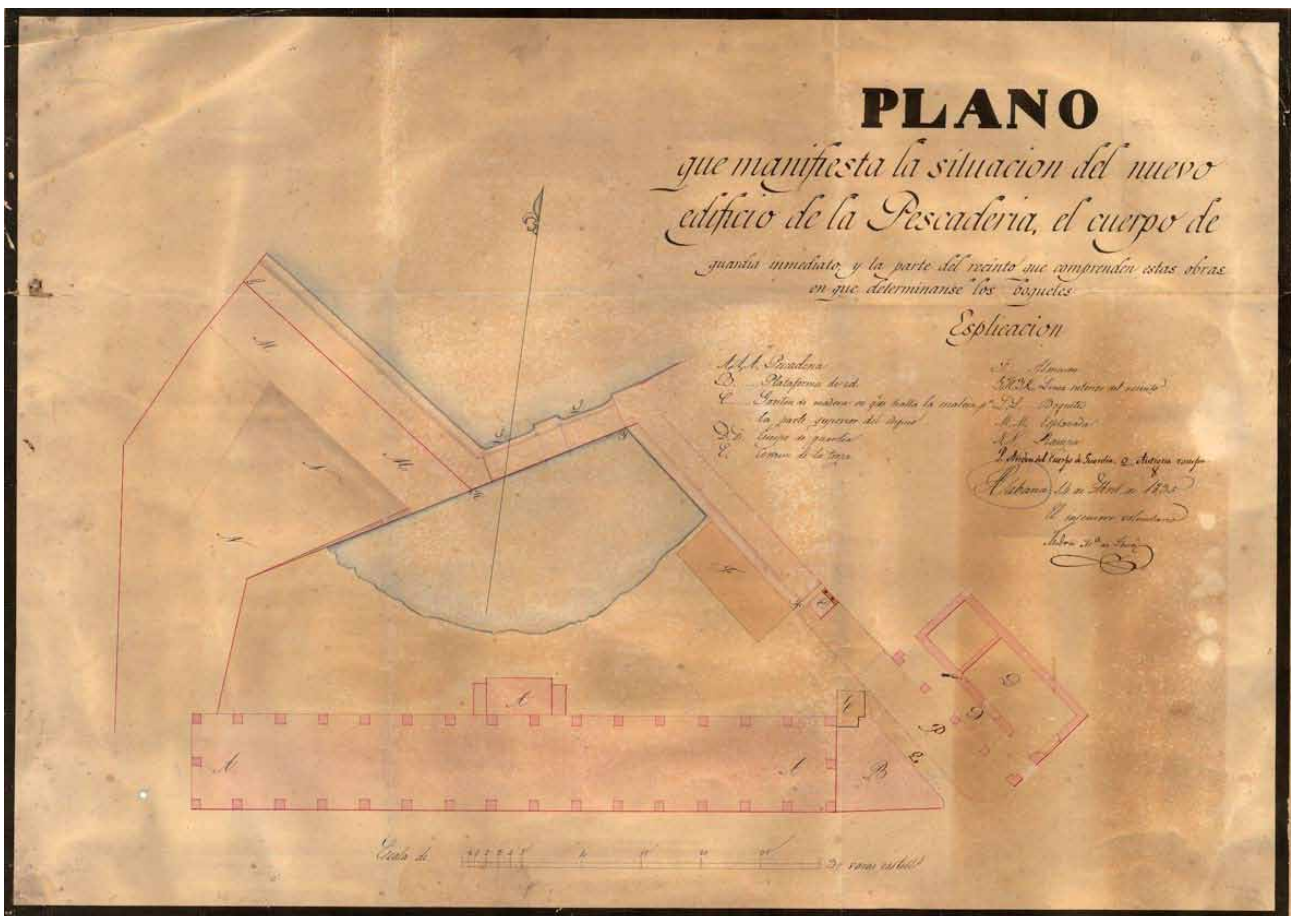


Fig. 4. Andrés María de Foxá. Plano en el que se manifiesta la situación del nuevo edificio de la Pescadería... 1835. AGMM, Cartoteca, Cub/74-5.

traficante de esclavos el catalán Francisco Martí y Torrens¹⁷, vinculados ambos, por diversos motivos, a los sectores liberales que tan bien conocía el general, por sus estrechas relaciones con los Estados Unidos de América¹⁸.

La iniciativa de Tacón de construir intramuros de La Habana una pescadería y dos nuevos mercados, en lugares estratégicos de la ciudad vieja, y un mercado cubierto, de formato y tamaño inusual para la época, en la zona de extramuros, en el centro de la que sería, de acuerdo a sus deseos, la más importante área de expansión urbana de la capital en la primera mitad del siglo XIX, respondió en principio a cuestiones higienistas, y pudieron construirse en muy breve lapso de tiempo gracias a una novedosa fórmula económica:

“También carecía La Habana de mercados y de pescadería decentes. Los puestos, en que antes se vendían las carnes, el pescado, las legumbres etc., eran unas casillas inmundas, construidas de madera, focos de pestilencia, rodeadas de basuras y de lodo. Sobre esta reforma, deseada hace muchos años, existían voluminosos expedientes, pero sin resultado alguno, no obstante que el crecido alquiler que al ayuntamiento producían aquellos puestos era una base segura para emprender su mejora. El Señor Tacón promovió que la construcción de una nueva pescadería y dos mercados en las plazas llamadas del Cristo y de Fernando VII, se sacase a público remate, sin gravar en manera alguna los fondos de propios, ni exigir nuevas contribuciones, ni molestar al vecindario con donativos. Los rematadores, por el usufructo del alquiler de las casillas y puestos, durante cierto número de años, se han comprometido a construir los mercados con arreglo a los planos que se le han dado, pagando al ayuntamiento la misma renta que tenía de los antiguos, y dejando los nuevos en beneficio y propiedad de la corporación, espirado que sea el término del contrato. Bajo estas condiciones ventajosas, se han construido los edificios que representan en parte las láminas adjuntas”¹⁹.

Este procedimiento económico fue el utilizado para la financiación de todos los edificios comerciales programados por Tacón y contó con el

beneplácito de los directos beneficiarios del mismo, como alguno de sus amigos, en concreto “Pancho” Martí, y algunos directos colaboradores, especialmente Joaquín Gómez y el coronel Manuel Pastor, posiblemente el asesor de la política constructiva y del plan de obras públicas diseñado por el gobernador de la Isla²⁰.

Una de las primeras obras emprendidas y terminada en el gobierno del general Tacón fue la pescadería. Su construcción fue financiada íntegramente por “Pancho” Martí y Torrens, quien como contratista de la misma estaba obligado a mantener el arrendamiento anual del viejo edificio durante los años de duración de la contrata, obteniendo como contrapartida de la inversión el monopolio del comercio de pescado²¹. El propio Tacón, al hacer relación a su sucesor de su obra de gobierno, refiere cual era el estado de las instalaciones provisionales del viejo edificio y su decisión de hacer el nuevo, mediante el procedimiento que se convirtió en habitual:

“Un inmundado hacinamiento de tablas, mas bien que puesto de pescadería, servía para el expendio de este ramo de consumo en la capital, pagando sin embargo, los arrendatarios de aquel local al Ayuntamiento 684 pesos anuales. Desde el año 1804 se había formado expediente para levantar una cómoda pescadería, y al cabo de treinta años, permanecía el procedimiento sin haber llegado a su objeto.

Resolví en tales circunstancias, que se ejecutase la obra bajo el correspondiente plano y por contrato, y se levantó en muy poco tiempo el hermoso edificio que en la embocadura del mismo puerto sirve para el abasto del pescado, y puede ponerse en paralelo con los mejores de su especie, el contratista se obligó a contribuir con la misma pensión al Ayuntamiento, y a entregárselo en propiedad concluidos que sean los años de contrata. Cuando ese tiempo llegue, tendrá el ramo de Propios un producto anual de 7.000 pesos de arrendamiento”²².

La rapidez con que se emprendió el proyecto, como los de los mercados del Cristo y de la plaza

de Fernando VII, de los que Tacón da cuenta al Ministro del Interior antes de proceder a su construcción y concluidas las obras en 1835²³, está en relación directa con el estado lamentable de las instalaciones preexistentes, así como en la obligatoriedad, recogida en las ordenanzas municipales de La Habana desde hacia años, de vender el pescado únicamente en la pescadería²⁴.

El nuevo edificio se situó intramuros de la ciudad, en la embocadura del puerto, detrás de la lonja de mercaderes, muy cerca de la Cortina de Valdés, alineado con la parcela de la catedral y seminario, sobre el solar de una instalación provisional, “un inundo hacinamiento de tablas”, conocida como el Boquete de la Pescadería²⁵. Según nos refiere un testigo ocular, en mayo de 1835...

“La pescadería era hace un año un mal tinglado casi arruinado, sucio y hediondo por los depósitos de restos de pescado y aguas corrompidas que debajo de él se formaban. El nuevo edificio, ofrece un frente regular de un bello orden toscano con 16 pilares de sillería; el fondo es de 26 pies y en toda su extensión por el centro corre un mostrador de mampostería, que deja por un lado espacio a los vendedores, y por otro a los compradores, cubierto aquel de grandes losas de mármol blanco, donde se coloca el pescado. El pavimento está todo enlosado, de modo que es fácil conservarle perfectamente lavado, sin que se forme depósito alguno, ni de humedad, ni de inmundicias. Un segundo cuerpo está destinado para habitación de los vendedores, y contribuye a la hermosura de este edificio, en cuya construcción el contratista ha empleado excelentes maderas y materiales, excediendo en más del triple el presupuesto estipulado, movido por un laudable deseo de distinción honrosa, que le ha granjeado el aprecio de las autoridades. Este edificio se halla concluido”²⁶.

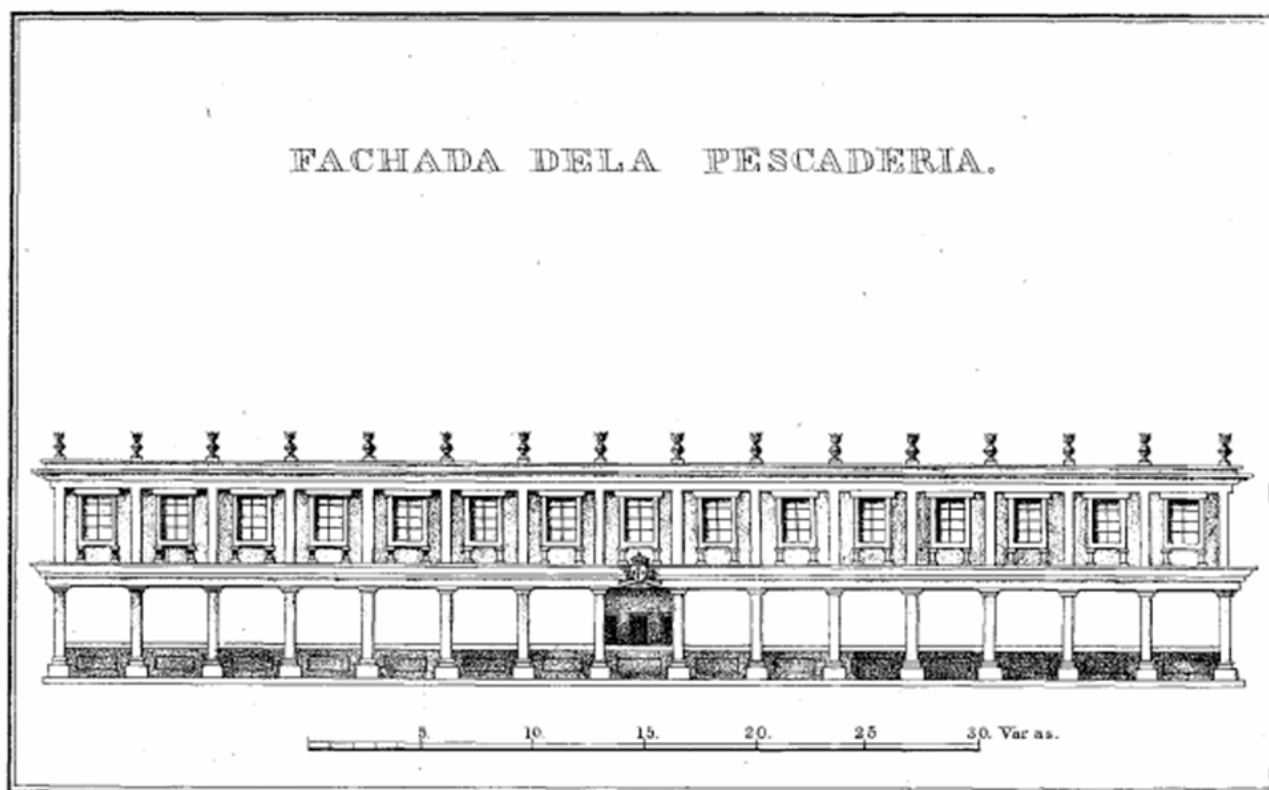


Fig. 5. Ramón de la Sagra y Peris. Fachada de la pescadería. Al final de Breve noticia de los primeros meses de mando del Excmo. Sr. D. Miguel Tacón..., en un apéndice gráfico sin paginar.



Fig. 6. Friederic Mialhe. *El mercado del Cristo*. 1839. Estampa editada en la serie *Isla de Cuba Pintoresca*.

La pescadería, de funcional trazado²⁷ y con una organización de alzados clásicos de resonancias brunelleschianas, completa sus instalaciones con la casa de la nieve, frontera a la zona de venta al otro lado de la calle Empedrado, y un vivero para la conservación del pescado, construido al mismo tiempo en el muelle de Luz por Francisco Martí²⁸.

Respecto al estado de conservación y falta de higiene, la situación de los mercados a la llegada de Tacón a La Habana era similar a la del viejo Boquete de la Pescadería. Según se refiere en el *Juicio de residencia* del capitán general, “la antigua y desaseada pescadería y las plazas del mercado despedían una hediondez insoportable, que dio lugar a serias reclamaciones de la Junta de Sanidad”²⁹. La situación se agravaba por la duración de una epidemia de cólera morbo, que atacaba a la población con más o menos frecuencia, pero con funestos resultados. En esta lamentable situación, Tacón, “escandalizado de ver una capital tan rica expuesta a todos los inconvenientes de una mala policía, proyectó inmediatamente levantar hermosos edificios en el lugar donde se halaban los mercados y pescadería, cuya sola vista hacía padecer a los espectadores”³⁰.

El más antiguo mercado de La Habana, conocido con el nombre de mercado de Cristina, estaba situado en la antigua plaza mayor de la capital, nominada en el siglo XIX de Fernando VII³¹. En la centuria anterior, coincidiendo con el gobierno de José Manuel de Ezpeleta se intentó normalizar este espacio urbano con la construcción de un sistema de casillas o puestos para la venta³², que no debió formalizarse, o si así fue estaba en lamentables condiciones higiénicas y de mantenimiento a la llegada de Tacón a la Isla. Ello explica que sólo dos meses después el general oficiara al ayuntamiento habanero, manifestándole su firme resolución de construir un mercado decente en lugar de las casillas que existían en la plaza. Con aquel oficio acompañó Tacón un proyecto de construcción presentado por Antonio Díaz Imbrechts, un plano y un informe redactado por el coronel de ingenieros Nicolás Garrido. Aprobado el proyecto por Real Orden de 27 de mayo de 1835, después de haberse remitido a la Reina Regente tres meses antes, la contrata se adjudicó a Díaz Imbrechts y al coronel Manuel Pastor, quienes se obligaron, con las fianzas de los señores marqués de Esteva y Narciso García de la Mora, a construir la plaza de acuerdo al plano y pliego de condiciones, disfrutar los alquileres por diez y ocho años, devolver al cabo de ellos el edificio en buen estado, y mientras tanto seguir abonando al ayuntamiento 7.500 pesos al año; procedimiento económico que se siguió, sin costes para las rentas de propios del ayuntamiento, en la construcción de otros edificios dotacionales de La Habana³³.

Según la descripción de un testigo ocular, que describe el edificio desde Nueva York en mayo de 1835:

“El mercado de la Plaza de Fernando VII, tiene cuatro frentes, de los cuales la lámina representa sólo uno. Las casillas tendrían un tablero o mostrador, un arcón, un picadero y los utensilios necesarios para aserrar huesos y cortar la carne con limpieza. Un depósito de agua en cada una, facilitará el lavado y conservará constantemente

limpias todas las piezas. Abiertos los portones, quedan estas casillas a modo de tinglados, sostenidos por pilastras de piedra, para que la ventilación no se interrumpa de modo alguno. El centro de la plaza continúa ocupado por la fuente, y entre ella y los cuatro frentes de casillas, queda un espacio suficiente para paseo. Las piezas altas se hallan destinadas para viviendas de los vendedores, y el todo del edificio debe hallarse concluido dentro de muy poco tiempo, pues a principios de Abril quedaba ya sobre cimientos³⁴.

La construcción, como ha señalado Felicia Chate-loin, tuvo la oposición de algunos propietarios de las casas aledañas al nuevo mercado, aunque ninguno vivía en ellas. Tacón en su correspondencia privada justifica la pertinencia de la nueva construcción y el cumplimiento en todo el conjunto de las usuales normas urbanísticas, que permitía el tránsito de carruajes en todo su perímetro³⁵ y no impedía el paso de la luz y el aire incluso en la casas mas bajas, como la de Juan Montalvo, tío de un diputado a Cortes por La Habana³⁶.

El edificio, cuyo alzado de composición bramantesca y pilares dóricos se reproduce al final de la *Breve noticia de los cinco primeros meses del mando del Excmo. Sr. D. Miguel Tacón (1835)*³⁷, responde a un modelo de esquema claustral, según el cual alrededor de una zona al aire libre, se disponen las crujías, donde se instalan los puestos o tiendas bajo pórticos o arcadas. Este fue el modelo más extendido en el mundo latino desde la Antigüedad y en el mundo hispánico durante la Edad Moderna, especialmente las recovas construidas en los territorios ultramarinos. A este mismo modelo pertenecen, al igual que el mercado habanero de Cristina, mercado de los Inocentes de París o el del *Coven Garden* de Londres.

Con un alzado similar e idéntica progenie bramantesca se construyó el mercado de la plaza del Cristo³⁸, aunque respondiendo a un tipo diferente. En este caso el edificio, construido en paralelo a la iglesia del Santo Cristo del Buen

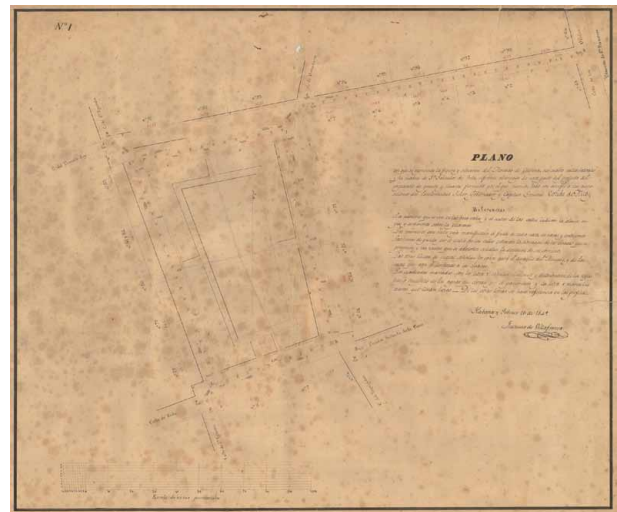


Fig. 7. Francisco Villafranca. Plano en que se representa la figura y situación del mercado de Cristina... 1849. AGMM, Cartoteca, Cub/2-16.

Viaje, como se aprecia en dos de las litografías de Federico Mialhe que forman la serie *Isla de Cuba pintoresca (1848)*³⁹, responde a otro modelo, menos voluminoso pero bastante más frecuente que el tipo de mercado-ayuntamiento de tradición medieval, consistente en una planta alargada con estructura porticada, libremente accesible desde el exterior como los tradicionales *sheds* británicos o las antiguas *halles* francesas. Estos formatos rectangulares, de sencillos volúmenes, se podían adaptar perfectamente a plazas alargadas y a las calles-mercados en cualquier tipo de tejido urbano, desde los más antiguos europeos, de origen medieval, a los más recientes de las poblaciones de Nueva Inglaterra en los Estados Unidos de América. Tal es el caso del mercado del Faneuil Hall y el Quincy Market en Boston, Massachussets, o el New Market de South Second Street (1800) y el High Street Market (1801) de Filadelfia, Pensilvania.

De nuevo desde Nueva York y en la misma fecha, el mismo "testigo ocular", al que antes nos hemos referido, describe el nuevo edificio, en relación con el anterior y la política higienista de Tacón:



Fig. 8. Ramón de la Sagra y Peris. Vista exterior de uno de los cuatro frentes de las casillas del mercado público construido en la plaza de Fernando Séptimo. Al final de Breve noticia de los primeros meses de mando del Excmo. Sr. D. Miguel Tacón..., en un apéndice gráfico sin paginar.

“El mercado de la Plaza del Cristo, en la misma fecha estaba próximo a su fin. Consiste, como lo representa la lámina, una sola línea de casillas, con arquería de uno y otro lado, donde los compradores pueden permanecer al abrigo del sol y de la lluvia. La distribución interior y los materiales empleados en esta obra, son en todo semejantes a los de la plaza de Fernando VII. En cada uno de los tres mercados dichos se ha construido una casilla independiente, con el mayor gusto y decencia, para el Regidor encargado de la policía y de la rectificación del peso, para que no sean engañados los compradores, que por lo general son esclavos y gente de color. Estas tres obras, formarán en lo sucesivo una propiedad muy valiosa para los fondos de propios del ayuntamiento, que hasta el día los tenía muy escasos; y el Señor Tacón se propone aumentarlos, con otras útiles empresas que medita, en servicio del público y en beneficio de la corporación”⁴⁰.

La contrata del mercado de la plaza del Cristo, como la del mercado de Cristina de la plaza de Fernando VII, se resolvió a favor de los dos ami-

gos del general Tacón, ya conocidos: Manuel Pastor y Antonio Díaz Imbrechts, quien a su vez volvieron a presentar los mismos fiadores. Con este desenlace, bien podía afirmar el capitán general de la isla, una vez concluidas sus obras, que “no solo ha llenado mis deseos, sino que también puso complemento a los fines propuestos en la construcción”⁴¹. ¿Se refería el prócer español, de esta forma elusiva, a la hábil manobra que concluyó con dejar en manos de sus amigos tan lucrativos negocios?

No obstante, la mas importante iniciativa de las promovidas por Tacón en este sector fue la construcción del gran mercado cubierto que llevó su nombre, sobre el emplazamiento de las viejas casillas del mercado del Vapor⁴², nombre que también mantuvo este importante centro de distribución de alimentos y mercaderías. Ubicado en la zona extramuros de la capital, en el centro de expansión de La Habana de la primera

mitad del siglo XIX, se levantó en la manzana formada por las calles Águila, Dragones y Reina y la calzada de Galiano. Sus obras fueron aprobadas por Real Orden de 27 de mayo de 1836 y rematadas, como venía siendo habitual, en un buen amigo del general: el coronel de ingenieros Manuel Pastor. Con esta nueva construcción, que por sus múltiples funciones y ajeteo de sus inmediaciones algún viajero llegó a compararla con el Palais-Royal de París, el gobernador de la isla logró concentrar en un único edificio las funciones de pescadería, carnicería, mercado de abastos y un gran almacén de ropa y productos de importación, lo que convirtió su entorno en una de las zonas más activas y atractivas de la ciudad, incluso por la noche, en sintonía con las modas sociales que había impuesto la actividad comercial de las grandes ciudades europeas y norteamericanas⁴³. Para conseguirlo, el gobernador de Cuba tuvo que convencer a los propietarios de los viejos puestos del mercado del Vapor para que participaran en la construcción del nuevo edificio, edificando con financiación de la hacienda pública la parte correspondiente a aquellos propietarios que no podían o no estaban dispuestos a construir de acuerdo con lo estipulado por el gobierno. Así nos lo relata Tacón en la relación de lo hecho en su gobernación, al hacer entrega del mando a su sucesor Joaquín de Ezpeleta:

“Una advertencia me resta hacer en cuanto a la plaza de Tacón, que conduce a dar una idea de la extensión de la obra. La elegante carnicería levantada en el centro de ella, se avenía mal con el desaseo de las casillas de madera destinadas a tiendas de todas clases que formaban su perímetro. Eran de propiedad particular, y esta circunstancia me obligó a reunir a sus dueños y a manifestarles las ventajas que les resultarían de fabricarlas de piedra bajo un plan sencillo. Convino la mayoría en la realización de esta obra, que puede decirse una de las mejores que se conocen. Intervino también mi autoridad en el arreglo de terrenos y en la compra de aquellas localidades, cuyos dueños no pudieron fabricar, y cuidé mucho de que resultasen agraciados lejos de perjudicár-

seles en lo más mínimo. Edifiqué con los recursos del Gobierno en las localidades compradas. Algunas de ellas se destinaron a Pescadería, cuya rifa produjo 42.000 pesos que se ingresaron en el fondo de obras públicas, y otros para que su alquiler se emplee en satisfacer los censos de terrenos que deben pagarle”⁴⁴.

El mercado, de proporciones similares a los más grandes construidos en París o Londres contemporáneos, fue hasta su incendio y reconstrucción en la época de la Restauración⁴⁵, un motivo de admiración para propios y extraños, y su descripción se recoge en la mayoría de los libros que hablan de la isla. Basta un ejemplar de muestra:

“Compónese la plaza y mercado de Tacón, llamado también del Vapor, de un vasto cuadrilongo de 145 varas de longitud de E. a O., alineada por el S. con la espaciosa calle de la Reina, y de 110 de anchura entre la misma calle y la Real de la Salud. Cada frente, así interior como exterior, consta de una línea de edificios uniformes de dos pisos, que por sus respectivas fachadas a las calles del Águila, Real de la Salud, calzada de Galiano y de la Reina, presentan una serie de establecimientos de todos los artículos, industrias y oficios, que abren a galerías cubiertas y sostenidas por columnas de piedra. Por los lados interiores de este cuadrilongo de edificios aparecen con la mayor regularidad los puestos de toda especie de comestibles, abiertos también bajo portales columnados y

39



Fig. 9. Mercado de Tacón por la calzada de Galiano. Fotografía de la última década del siglo XIX.

con pavimento de baldosas. Por todas partes se descubre el espíritu de orden y de buen gusto del general que le dio su nombre, y que proyectó e hizo empezar a construir a principios de 1835 ese gran mercado, uno de los mejores que se conocen, pues aún en París o Londres hay muy pocos que le excedan. Se provee de agua para su limpieza y el consumo de su numeroso vecindario, de una elegante fuente de piedra con cuatro caños, colocada entre las galerías y Carnicería, que consta de un piso bajo también con galerías por sus dos frentes y sus dos costados, pero sin arquivadas y sostenidas por columnas circulares. Este mercado es uno de los principales núcleos del movimiento de la población extramural”⁴⁶.

Eso sin contar la amplia carnicería, origen del proyecto, que en su plaza central rodeada por las cuatro crujías que forman el edificio, se levantaba de acuerdo a un tipo de planta longitudinal, de estructura porticada y severos alzados de orden clásico, muy similar al ya ensayado en el mercado del Cristo, según se refleja en una estampa contemporánea, dibujada y litografiada por Laureano Cuevas, para la serie *Paseo pintoresco de la isla de Cuba (1841-1842)*, estampadas como el resto del conjunto en la litografía del Gobierno⁴⁷.

El nuevo sistema de abastos diseñado para La Habana por Tacón obligó al gobernador a reconsiderar necesariamente el tema de los mataderos de la capital y el transporte de la carne a los mercados, de acuerdo con modelos higiénicos modernos y, por tanto, la necesidad de acondicionarlos y modificar los hábitos del transporte y sacrificio del ganado mantenidos hasta entonces en la ciudad. Así se remite el juicio de residencia del general a este tema:

“Todavía por el año de 1797 había dentro de los muros de esta Capital, a pesar de su rango y opulencia un receptáculo de inmundicias que derramaba su pestilencia por toda ella, particularmente cuando reinaba el molesto y nocivo viento del Sur. Este era el matadero principal con otros dos o tres accesorios donde se beneficiaban las reses. La

entrada de estas en el recinto excitaba el séquito y la chilladiza del populacho, y esto producía con bastante frecuencia el enfurecimiento de algunos toros, que solían alarmar al vecindario pacífico. ¿Qué había hecho en tanto tiempo el Ayuntamiento para alejar aquella atmósfera infestada y aquel escándalo? Se necesitó que viniese a mandar el Conde de Santa Clara, digno sucesor de Las Casas, y a su celo debemos la traslación del matadero al sitio del Horcón donde hoy existe...”

“En los rastros se mataban las reses en desorden y con desaseo, y de allí se conducían a las plazas de una forma asquerosa que guardaban con ellos consonancia. Parecía increíble que tanto descuido no produjese frecuentemente enfermedades contagiosas en un país situado en la Zona Tórrida, y algunos ofrecían la prueba más perentoria de la salubridad de nuestra atmósfera”⁴⁸.

Ante esta lamentable situación el gobernador de la Isla procedió, como en otros asuntos, con extremada diligencia, poniendo en conocimiento de la autoridad superior las decisiones que había tomado, al respecto:

“Arreglé la policía de los mataderos y rastros. En estos se mataban las reses con desaseo y desorden; de ellos se conducían a las plazas en caballos, de una manera repugnante y asquerosa; y para evitar tantos inconvenientes, hice venir de Norte-América matadores expertos; dispuse que se proveyese de agua a todos los puntos de la matazón, y hasta regularicé la manera de traer en carros cubiertos y de agradable figura las carnes a la ciudad y sus extramuros”⁴⁹.

A pesar del interés del gobierno, el nuevo procedimiento para sacrificar el ganado y el transporte de la carne para el abastecimiento en la capital debió de encontrar resistencias en su implantación, ya que el capitán general tuvo que dictar un decreto obligando a su estricto cumplimiento con la amenaza de multa o cárcel a quien no lo cumpliera. Poco sabemos de estas instalaciones, a no ser la breve descripción de Jacobo de la Pezuela⁵⁰ y la posterior, y más extensa, del higienista Joaquín Ramírez:

“Para la matanza del ganado que se destina en esta capital al abasto público, hay dos casas mataderos: una para el ganado lanar, cabrío y de cerda, y la otra para el vacuno. El primer matadero esta situado en el barrio de Peñalver, como a doscientos metros del vértice del ángulo que forman la calzada del Príncipe Alfonso y la de Belascoain. Su extensión es un cuadrado como de cuarenta metros de norte a sur y de este a oeste. Su construcción es de mampostería y convenientemente techado, terreno consistente y a buena altura. El expresado local está provisto de todos los enseres necesarios para las faenas de la matanza; hay mucha limpieza y buena disposición en el sitio donde se efectúa la matanza, como en los chiqueros o encerraderos; pero el paraje destinado para que se enjuguen las carnes no lo considero muy a propósito en atención a hallarse muy próximo al sitio donde se hacen las fogatas para calentar la piel de los cerdos; existir por consiguiente una atmósfera caliente y húmeda, la cual acelera las putrefacción, y no ser un local separado con sus competentes ventanas o ventiladeros para que, entornando un poco las puertas, se faciliten la salida de las moscas que tanto daño hacen a la carne...

La casa matadero destinada para el ganado vacuno esta situada en el barrio de Horcón, entre los cuarterones de Chaves y del Pilar, como a distancia de ciento cincuenta metros de la calzada del Monte. Se haya en terreno cenagoso que se inunda de agua en las grandes lluvias, es excesivamente calorosa, forma un cuadrilongo como de cincuenta metros de longitud y treinta de latitud. Está formado de pilares y columnas de madera que sostienen el techo de tejas a dos declives. El pavimento está embaldosado, y los costados del local cerrados con una cerca de madera. Por la parte media del pavimento atraviesa una corriente de agua en la cual degüellan las reses, a fin de que la corriente conduzca la sangre; no hay los competentes sumideros para recoger la sangre, y en los días en que no hay la corriente de agua, como sucede frecuentemente, por bien que ejecuten la limpieza, siempre queda un olor fétido que trasciende y molesta a bastante distancia; por lo cual, esa mi parecer que es que es preferible construir unos sumideros a la corriente de agua que actualmente existe, porque además de que el agua casi siempre está sucia, con el excesivo calor, da lugar a una atmósfera caliente y húmeda que contribuye a que se acelere la putre-

facción de la carne; y para recoger el agua que se necesite para la limpieza del matadero, lavar las herramientas, etc..., se deben construir fuentes que den agua limpia”⁵¹.

Aunque cuando se construyeron estos conjuntos dotacionales debieron suponer un gran avance respecto a los tradicionales al uso, su distribución, equipamiento y condiciones higiénicas debieron distar mucho de las modernas instalaciones de los mataderos norteamericanos, que como indicara Tacón, eran el modelo de referencia. Esas diferencias se debieron acentuar con el paso del tiempo, y las reservas que en varios aspectos ya mostraba Joaquín Ramírez cuarenta años después de su construcción, se convierten en una denuncia demoledora de su mal estado en un texto publicado en el Semanario de Higiene, pocos años antes de acabar el siglo⁵².

Aunque la huella de las intervenciones urbanísticas del gobierno de Tacón todavía se pueden apreciar en amplios sectores de Centro Habana, ninguno de estos edificios ha llegado hasta hoy, incluido el mercado que llevó su nombre, demolido en época relativamente reciente. De todo ello, sólo queda noticia de la modernidad de la política urbanística y constructiva de este periodo, de las inversiones realizadas y del modelo de financiación adoptado, así como de las rentas anuales que se producirían, a ingresar en las arcas municipales, una vez concluidas las respectivas contrata⁵³. Se puede afirmar, por otra parte, que la política de construcción de mercados cubiertos en La Habana no tuvo continuidad en la capital hasta el periodo de la Restauración, con la construcción Mercado de Colón⁵⁴, aunque su influencia se hizo notar rápidamente en otras ciudades de la Isla de las que conservamos interesantes proyectos para construir este tipo de edificios dotacionales. En las proximidades de la capital se hicieron proyectos para Guanabacoa y Santiago de las Vegas: a un primer proyecto de mercado y cuartel para

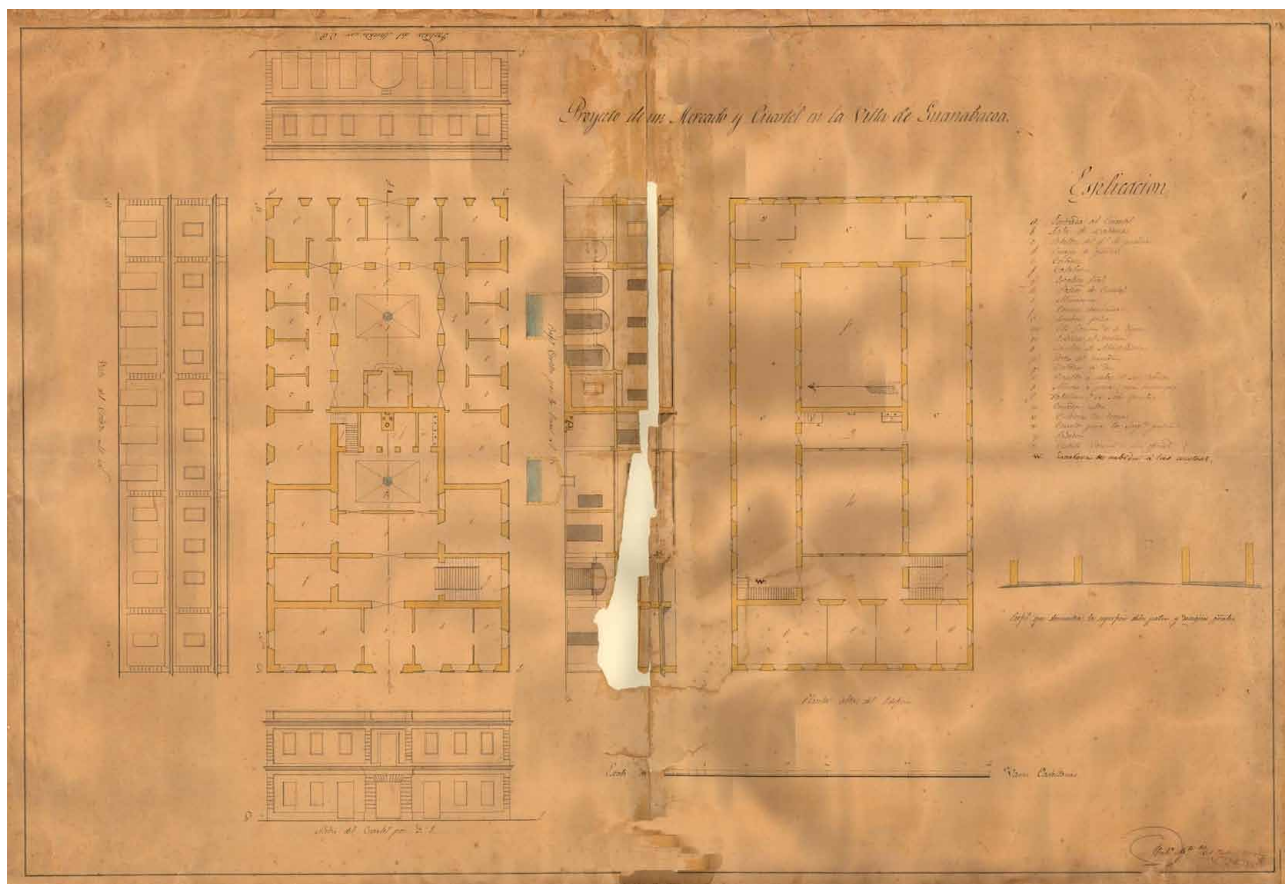


Fig. 10. Rafael Moreno. Proyecto de un Mercado y Cuartel en la Villa de Guanabacoa. 1846. AGMM, Cartoteca, Cub/22-8.

la villa de Guanabacoa, realizado en 1846 por Rafael Moreno, le siguieron otro de José Rosell en 1854 y uno más del mismo año de Esteban Migueles, además de un borrador con correcciones de fecha imprecisa; de 1853 y 1854 son los dos proyectos conservados para una plaza de mercado en Santiago de las Vegas, firmados por el ingeniero militar Juan Álvarez de Sotomayor⁵⁵. En el Oriente, además del mercado de Concha de Santiago de Cuba, construido en 1859 y descrito por el viajero francés Ernest

Duvergier, el teniente coronel de ingenieros Cosme de Velasco y Allende-Salazar trazó un sencillo proyecto de mercado público para Manzanillo, interesante para una pequeña población⁵⁶. De la misma manera, en fechas próximas se proyectaron mercados públicos para Puerto Príncipe (Camagüey) y Matanzas, este último entre las calles Dos de Mayo, Cuba y América, proyectados respectivamente por Juan Campuzano, teniente coronel de ingenieros, y Carlos Benitez⁵⁷.

NOTAS

¹Este trabajo se enmarca en el proyecto de investigación *Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba (1764 – 1898)*, Plan Nacional de I+D+i (HAR2011-25617) y fue presentado en el Simposio *Arquitectura en Cuba durante la presencia española* en el I Congreso Internacional sobre Temas Americanistas (Sevilla, 8 a 10 de noviembre de 2012).

²Carta IV. Cit. por: PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *La isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros*. La Habana: Demografía, 1981, págs. 57-58.

³OLAÑETA, José Antonio de la. *Juicio de Residencia del Excelentísimo Señor Don Miguel Tacón, Vizconde de Bayazo, Marqués de la Unión de Cuba, Caballero de la Insigne Orden del Toisón de Oro, Teniente General de los Ejércitos nacionales, Gobernador y Capitán General que fue de la Isla de Cuba: o sea, colección de varios escritos presentados por su apoderado y defensor el señor Don..., Fiscal electo de la Audiencia pretorial mandada establecer en la ciudad de La Habana, y dados a luz por el comercio, con el apéndice que contiene las respectivas sentencias*. Filadelfia: Imprenta de A. Walter, 1839, págs. 107-108.

⁴Plano de la plaza nueva o del Mercado, con sus casillas de puestos, en la Havana [sic]. [1786?]; Perfil de una casilla y alzado de tres más, unidas, para la plaza Nueva o del Mercado de la ciudad de La Habana. [1786?]; Casillas para la plaza Nueva [sic]. 1786. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, Cub/31-5, Cub/31-7 y Cub/31-6.

⁵“En 1.817 se formó el mercado conocido por Plaza del Vapor, construyéndose de madera sus casillas y formando un octágono su interior...” (TORRE, José María. *Lo que fuimos y lo que somos o la Habana antigua y moderna*. La Habana, 1857, págs. 83-84).

⁶Los dos planos son idénticos, aunque de distinta fecha, y llevan el mismo título: Plano nº 2 del proyecto de un mercado cubierto en la plaza de San Francisco de la Habana / por Mr. Latour [Mapa], [20 de julio de 1825] y [20 de julio de 1828], este numerado con el nº 2. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, Cub/196-4 y Cub/196-3.

⁷Plano, Cortes y Elevaciones de una casa que se proyecta edificar para el establecimiento del Mercado de la Plaza de S. Francisco: este proyecto ha sido reformado por orden de Sor. Regidor Alguacil Mayor Dn. Andrés de Zayas sobre otro presentado en 8 de diciembre de 1821/ A. Lre. Latour; Es copia Evaristo Carrillo [Mapa], Habana, 3 de febrero de 1829. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, Cub/196-5.

⁸Plano nº 4 del proyecto de un mercado cubierto en la Plaza de San Francisco de la Habana / por Mr. Latour; Es copia Evaristo Carrillo, Habana 6 de Febrero de 1829; y Plan De una parte del Callejón formado detras del Convento é Yglesia [sic] de S. Francisco, que demuestra la colocación y distribución de la Caballeriza del mercado / Es copia Evaristo Carrillo [Mapa], Habana, 29 de Enero de 1829. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, Cub/196-6 y Cub / 196-7, respectivamente.

⁹El conjunto de edificios municipales de Marsella -consistorio, lonja, alhóndiga..., incluida la Poissonnerie, construida en 1674 por Pierre Puguet- fueron siempre ejemplo de tipos dotacionales, incluso en libros de información general. Cfr.: *Diccionario geográfico universal*. Tom. V. Barcelona: Imprenta de José Torner, 1832, pág. 910.

¹⁰DURAND, Jean Nicolas Louis. «Places modernes, Halles, Marchés, Bazars ... » , en *Recueil et parallèle des édifices de tout genre, anciens et modernes*. Paris : Imprimerie de Guillé et fils., 1800 ; BRUYÈRE, Louis. *Collection des marchés de Paris avec projets*. Paris: École National des Ponts et Chaussées, 1813; VERDIER, Aymar y CATTOIS, François. “Halles, marchés et greniers d’abondance ». En : *Architecture civile et domestique au Moyen Age et à la Renaissance*. Paris : V. Didron, 1855-1857; LEMOINE, Bertrand. *Les Halles de Paris, L’Histoír d’un lieu, les péripéties d’un reconstruction, le succession des projets, l’Architectures des monuments, l’enjeu d’une «cité »*. Paris: Léquerre, 1980; BAILLO; Guiles-Henri y LAURENTE, Philippe. “Los mercados cubiertos en Francia en la larga duración”. En: GUÀRDIA, Manuel y OYÓN, José Luis (eds.). *Hacer ciudad a través de los mercados. Europa, siglos XIX y XX*. Barcelona: Museo D’Història de Barcelona - Ajuntament de Barcelona, 2010, págs. 105 y ss.

¹¹SCHMIECHEN, James A. “Londres y el mercado público británico. Alimentación urbana, forma arquitectónica y lenguaje cultural”. En: GUÀRDIA, Manuel Guàrdia y OYÓN, José Luis (eds.). *Hacer una ciudad...* Op. cit., págs. 73 ss; SCHMIECHEN, James A. y CARLS, Kenneth. *The British Market Hall: A Social and Architectural History*. Londres: Yale University Press, 1999.

¹²TANGIRES; Helen. *Public markets and Civil Cultura in Nineteenth Century America*. Baltimore-Londres: Jhon Hopkins University Press, 2003 y *Public Markets*. New York: WW Norton & Company, 2008.

¹³Esta es la primera descripción de la plaza, después de este frustrado proyecto de reforma: “*Del muelle de S. Francisco se entra a la plaza del mismo nombre. Esta plaza nada tenía que llamase la atención cuando yo la vi por primera vez; ahora adorna su centro una hermosa fuente nueva, rodeada de un enrejado de buen gusto; fórmala una columna que se apoya sobre esfinges por cuyas bocas*

cae el agua a borbotones al gran pilón: como a dos tercios de alturas presenta un plato circular que puede compararse a la cofia de un palo mayor: este plato contiene varios conductos o chorros por los cuales despiden el agua, que sube a llenarlo por el interior de la columna, y sobre su centro se eleva una aguja delgada, en forma de candelero, que despiden al aire un sin número de juguetones hilos de agua, los cuales al caer en el plato, para colmar su abundancia, parodian los ramos de un sauce llorón, y deslumbran la vista con los bellos cambiantes que del sol reciben” (ANDUEZA, José María. *Isla de Cuba pintoresca, histórica, política, literaria, mercantil e industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas por... Edición ilustrada*. Madrid: Boix Editor, 1841, pág. 12). Otra descripción más completa de este espacio en: PEZUELA, Jacobo de la. *Crónica de las Antillas*. Madrid: Editores Rubio, Grilo y Vitturi, 1871, pág. 132. Sobre los proyectos realizados en el muelle de San Francisco, que da acceso a la misma desde la bahía, véase: *Relación de los trabajos hechos en la construcción del muelle de cantería de San Francisco, en la plaza de La Habana, proyectado y dirigido por el coronel, Teniente Coronel de Ingenieros del ejército Don Juan María Muñoz*, [s.l.], [s.a].

¹⁴GUÀDIA, Manuel y OYÓN, José Luis (eds.). *Hacer una ciudad...* Op. cit., págs. 11-13. Alguno de estos aspectos tipológicos y urbanísticos ha sido estudiados en grandes ciudades como París, aunque para fechas posteriores. Como ejemplo, vid.: MEAD, Christopher Curtis. *Making Modern Paris. Victor Baltard's Central Market, and the Urban Practice of Architecture*. Penn State University Press, 2012.

¹⁵“El que corriese con el mando superior de Cuba no necesitaba tanto como Vives mirar por su conservación como promover sus adelantos, reglamentar muchos ramos y hacer respetar las leyes. Tal fue la obra que correspondió al teniente general D. Miguel Tacón, que relevó a Ricafort en primero de junio de 1834 y era sin duda para emprenderla uno de los más aptos que figuraban a la sazón en el estado mayor general español... Con algunos funcionarios hábiles y leales en el cumplimiento de sus instrucciones, consiguió a los pocos meses de su llegada un resultado que es la primera garantía de bienestar en todo pueblo culto, propagar en el país la convicción de que no se podría impunemente quebrantar las leyes. Se compusieron y alumbraron la mayor parte de las calles de los pueblos de la isla. Se dotó a la capital de una espaciosa y ventilada cárcel; de dos hermosos mercados, como no los había en ninguna ciudad de España entonces; de un teatro, acaso el mejor que se conocía en todo América, y se engrandeció el aspecto de La Habana con multitud de reformas materiales, sobre todo en su parte extramural con el ensanche y el adorno de su Alameda, construyéndose además otra desde el Campo de Marte hasta la Falda del Castillo del Príncipe” (PEZUELA, Jacobo de la. *Crónica...* Op. cit., págs. 110-111).

Sobre la política de obras públicas diseñada por el general Tacón para la capital de la Isla, vid.: CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. La Habana, Cuba: Editorial Letras Cubanas, 1989, única obra de conjunto sobre las iniciativas políticas, sociales, urbanísticas y constructivas del prócer español.

¹⁶CAMBRÓN, Asunción. *El socialismo racional de Ramón de La Sagra*. A Coruña: Imp. de la Deputación Provincial da Coruña, 1989; CAMBRÓN, Asunción, ESTRADA, Paul y LECUYER, Marie Claude (eds.). *Ramón de la Sagra y Cuba*. Actas del Congreso celebrado en París. Enero de 1992. A Coruña: Edición do Castro, 1992-1993, 2 vols; CAMBRÓN, Asunción. *Ramón de la Sagra. El poder de la razón*. A Coruña: Vía Láctea, 1994.

¹⁷Sobre la fortuna y negocios de “Pancho” Martí, incluida la trata de esclavos, y su relación con el círculo de Tacón, vid.: BAHAMONDE, Ángel y CAYUELA, José. *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Madrid: Alianza Editorial, 1992, págs. 39-40; ÁLVAREZ CUARTERO, Izaskun. “Indios Mayas en Cuba. Algunas reflexiones sobre su comercio”. *Baluartes. Estudios gaditano-cubanos* (Cádiz), 3 (2002), págs. 132-133, notas 29 y 30; y BAGUER, Néstor. “Don Francisco Marty (1798-1864), un catalán emprendedor en Cuba”. *Revista Hispano-cubana* (Madrid), 2 (1998), págs. 33 y ss.

¹⁸Su hermano Francisco Tacón y Rosique fue embajador y ministro plenipotenciario de España en Washington antes de la llegada de Tacón a Cuba. Él mismo, fue encargado de negocios en Washington de 30 de junio de 1835, a 7 de diciembre del mismo año; y de 4 de octubre de 1837, a 28 de abril de 1838.

¹⁹SAGRA Y PERIS, Ramón Dionisio de la. *Breve noticia de los primeros meses de mando del Excmo. Sr. D. Miguel Tacón, Gobernador político y militar de La Habana, y Capitán General de la Isla de Cuba. Escrita por un testigo ocular*. Nueva York: Imprenta de Don Juan de la Granja, 1835, págs. 10-11.

²⁰A excepción del estudio de Ángel Bahamonde y José Cayuela citado, no conocemos ningún trabajo monográfico que plantee las relaciones personales y económicas de Tacón con este círculo de “emprendedores”, cuyas actividades iban desde la trata de esclavos, a la importación y exportación de productos de primera necesidad y a su control en régimen de monopolio. Ello contribuyó, como en el caso de Martí y Torrens, a su rápido enriquecimiento, así como al alza de los precios de los artículos de consumo, efecto contrario del que se derivó de la construcción de grandes mercados en Europa y Estados Unidos.

²¹Sobre este productivo negocio se conserva un interesante Expediente relativo al proyecto de Francisco Martí y Torrens para el establecimiento de grandes trenes de pesca y salazones en el Archivo Nacional de Cuba, RCJF, 1848, leg. 180, núm. 3906, cit. por: ÁLVAREZ CUARTERO, Izaskun. *Indios Mayas en Cuba...* Op. cit., pág. 133.

²²*Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba extendida por el Teniente General Don Miguel Tacón, Marqués de la Unión de Cuba, al hacer la entrega de dicho mando a su sucesor el Excmo. Señor Don Joaquín de Ezpeleta.* Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1838, pág. 13.

²³“Ambos puntos [pescadería y mercado de Fernando VII] están desaseados: ambos despiden una fetidez insufrible. En vano se habían creado antiguos y voluminosos expedientes para su rectificación. Todo ha quedado en proyectos...” “En cuanto a obras públicas, se ha concluido la pescadería, e igualmente el mercado que se ha construido en [la plaza] del Santo Cristo...” (PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *Correspondencia reservada del Capitán General Don Miguel Tacón.* Habana: Ed. Biblioteca Nacional, 1963, págs. 115 y 165).

²⁴En las *Ordenanzas municipales de La Habana. Impresas con superior permiso.* Habana: Imprenta del Gobierno y de la Capitanía General, 1827, pág. 28, se pena con 2 ducados de multa la venta de pescado fuera del edificio de la pescadería.

²⁵Así se localiza en el Plan de la ciudad de la Habana: formado para indicar los Puntos a donde se ha practicado la Nivelación de las Calles...A. Lacarriere Latour, 1825. BNE, MR/42/414.

²⁶SAGRA Y PERIS, Ramón Dionisio de la. *Breve noticia de los primeros...* Op. cit., págs. 11-12. Al final de la obra, sin numerar, se reproduce el primer grabado del edificio con un alzado de su fachada.

²⁷Plano que manifiesta la situación del nuevo edificio de la Pescadería, cuerpo de guardia inmediato, y parte del recinto que comprenden estas obras en que determinan los boquetes. El ingeniero voluntario Andrés M^a de Foxá. Habana, 14 de abril de 1835. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, Cub/74-5. El plano presenta la planta de los edificios de la pescadería, cuerpo de guardia, común de la tropa, almacén y las explanadas, rampas y aliviaderos del conjunto. Agradezco la noticia de este plano y su localización a la licenciada Ana Amigo Requejo, que en la actualidad realiza bajo mi dirección su tesis doctoral sobre desarrollo urbanístico de La Habana en el siglo XIX.

²⁸Según PEZUELA, Jacobo de la. *Historia de la Isla de Cuba.* Madrid: Librería extranjera y nacional, científica y literaria, 1863, tom. III, pág. 67, cit. por CHATELOIN, Felicia. *La Habana de...* Op. cit., pág. 127, las instalaciones portuarias de Martí eran “un establecimiento carenero de víveres destinado exclusivamente al ramo de pescadería, como depósito general de las varias rancherías de este propietario, y a las carenas de las embarcaciones mayores y menores que se emplean en aquel tráfico. Tiene una casa de alto de mampostería y azotea con 4 almacenes y tres cuartos de mampostería con piso alto, otros cinco de tabla y teja, un varadero y un grande colgadizo de tres naves; tiene una línea de terraplén de unas 200 varas de frente por 25 de ancho poco mas o menos, con un muelle de madera sobre estacas, un almacén de tabla y teja sobre el mismo, un corral de tortugas y cuarto de baño”.

²⁹OLAÑETA, José Antonio de la. *Juicio de Residencia del Excelentísimo Señor...* Op. cit., pág. 123.

³⁰Ibidem.

³¹“La plaza Vieja, donde hay establecido otro mercado llamado de Cristina, es la más antigua de la ciudad, empezando a formarse poco después de su fundación a mediados del siglo XVI, y después de la plaza de Armas es la más regular de todas...Componen sus frentes casas de dos y tres pisos, casi todas de particulares, con portales con arcos y columnas de piedra, las cuales no guardan uniformidad en sus cuatro fachadas. Casi todos los pisos bajos y entresuelos de los edificios están ocupados por tiendas de ropa, víveres, quincalla, ferretería y otros efectos, y de día los mismos portales lo suelen estar por vendedores ambulantes de multitud de artículos. En el centro de la plaza y formando un paralelogramo regular, se construyó en 1836 y 37 un hermoso mercado, compuesto de 60 casillas de expendio” (PEZUELA, Jacobo de la. *Historia de la Isla...* Op. cit., pág. 132).

³²Vid. nota 3.

³³OLAÑETA, Jose Antonio de la. *Juicio de Residencia del Excelentísimo Señor...* Op. cit., págs. 121-124. Manuel Pastor y Fuentes, capitán retirado del Real Cuerpo de Ingenieros, había llevado la dirección facultativa de las obras de construcción del acueducto de Fernando VII (vid.: *Colección de varios artículos publicados en los periódicos de La Habana sobre las obras de utilidad pública...empezadas en...1832.* Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General..., 1832, pág. 10). Además de contratista de esta obra, fue un estrecho colaborador de Tacón: autor de la cárcel nueva, de las reformas del palacio de gobierno, de la maestranza de Artillería y del proyecto del mercado de la plaza del Vapor, al que se denominó con el nombre del capitán general, fue uno de sus principales asesores en el diseño de su política de obras públicas. Sería en extremo interesante poder reconstruir las relaciones, sobre todo económicas, entre ambos personajes. El procedimiento para la adjudicación de la obra fue cuestionado por la oposición de Tacón, nada más partir éste de la Isla, y refutado con argumentos sólidos en el *Juicio de residencia...*, págs. 124 y ss. y otros sueltos publicados en la Península.

³⁴SAGRA Y PERIS, Ramón Dionisio de la. *Breve noticia de los primeros...* Op. cit., pág. 12.

³⁵Así lo confirma la disposición del conjunto acotada en el Plano en que se representa la figura y situación del Mercado de Cristina, sus cuatro calles laterales y la cuadra de S. Salvador de Orta, referente al ensayo de una parte del proyecto de empedrado de granito y cloacas formado por el que suscribe, todo con arreglo a las disposiciones del Excelentísimo Señor Gobernador y Capitán General Conde de Alcoy: Francisco de Villafranca. Habana y febrero 16 de 1849. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, Cub/2-16. Debo el conocimiento de este plano a la licenciada Ana Amigo Requejo, a quien agradezco la noticia.

³⁶PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *Correspondencia reservada del Capitán...* Op. cit., pág. 130, cit. por CATELOIN, Felicia. *La Habana de...* Op. cit., pág. 122.

³⁷SAGRA Y PERIS, Ramón Dionisio de la. *Breve noticia de los primeros...* Op. cit., al final de la obra sin numerar. Las más antiguas representaciones del mercado de Cristina o de la plaza de Fernando VII, se recogen en: SARMIENTO RAMÍREZ, Ismael. "La alimentación cubana (1800-1868): sistema de abasto y comercialización", *Anales del Museo de América* (Madrid), 10 (2002), págs. 250, nota 15.

³⁸PEZUELA, Jacobo de la. *Historia de la Isla...* Op. cit., pág. 132, se refiere a esta plaza en 1871, desaparecido ya el mercado: "En el centro se levanta la iglesia parroquial del Santo Cristo del Buen Viaje y una línea paralela de defectuosas casillas, donde estaba el mercado que devoró un incendio...La mayor parte de sus frentes son aportalados, con arcos y columnas desiguales entre sí, unas de piedra otras de mampostería, y los pisos bajos de la mayor parte de las casas son tiendas de mercaderes y bodegas, presentando esta localidad un aspecto que, por su ordinario desaseo, no es nada agradable. En esta plaza se estableció un mercado en 1836".

³⁹Sobre Mialhe y las vistas de La Habana, vid: *La Cuba pintoresca de Frédéric Mialhe*. La Habana: Biblioteca Nacional de Cuba José Martí; e SARMIENTO RAMÍREZ, Ismael. *La alimentación cubana...* Op. cit., pág. 250, notas 15 y 16.

⁴⁰SAGRA Y PERIS, Ramón Dionisio de la. *Breve noticia de los primeros...* Op. cit., pág. 12.

⁴¹PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *Correspondencia reservada del Capitán...* Op. cit., pág. 131; cit. por CHATELOIN, Felicia. *La Habana de...* Op. cit., pág. 124.

⁴²"En 1.817 se formó el mercado conocido por Plaza del Vapor, construyéndose de madera sus casillas y formando un octágono su interior. El nombre de vapor lo debe a haber colocado don Francisco Marty y Torrens, en una fonda que tenía en el lado de la Calzada de Galiano, un cuadro con la vista de un vapor, aludiendo al Neptuno, primero que vino a la isla (1.819), y hacía viajes de la Habana a Matanzas. En 1.836 fue reedificado el mercado de cantería por el General Tacón" (TORRE, José María de la. *Lo que fuimos y lo que somos...* Op. cit., págs. 83-84).

⁴³"En los portales de la plaza que dan frente a la ancha calzada de San Luis Gonzaga [también Reina] y del puente da Galeano [sic.] se han colocado porción de vidrieras, de quincallería y objetos de baratillo. Bellamente iluminados por faroles y quinqués colgantes de las tiendas de lencería...Los alquileres que exigen los dueños por sus casillas son muy crecidos aprovechando la estimación que de ellos se hacen los mercaderes..." (BACHILLER Y MORALES, Antonio. *Artículos de costumbres y literatura*. La Habana: Colección cubana, Biblioteca Nacional, 1841, pág. 127). A tenor de lo relatado doce años más tarde, el lugar debió de tener bastante atractivo para la población: "En la Habana, se encuentra un famoso mercado en cada barrio; pero el mejor de todos es el de la plaza de Vapor. En el interior de este edificio se vende la carne y toda especie de legumbres y verduras, y en el exterior las frutas. Pero lo que sorprende es la mezcolanza y variedad, pues al lado de una tienda de naranjas y piñas, se encuentra un lujoso almacén de ropas, y todas las galerías están plagadas de baratillos. De noche particularmente presenta mucha animación, hallándose toda la plaza alumbrada con gas, y muy visitadas por las muchachas de extra muros que van á hacer sus compras. La plaza de Vapor, además, encierra cafés, barberías y toda especie de establecimientos; puede decirse que es la capital de la Habana; así como el Palais-Royal podría llamarse la capital de París" (TANCO ARMERO, Nicolás. *Viaje de Nueva Granada a China y de China a Francia...* Paris: Simón Raçon y Cia., 1881; cit. por: PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *La isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros*. La Habana: Demografía, 1981, pág. 138). La noticia es de 1853, año en que llegó a La Habana el viajero colombiano procedente de Europa, de cuya visita a la capital da cuenta en el capítulo del libro titulado La Isla de Cuba.

⁴⁴*Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba...* Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1838, págs. 13-14. Vid., además: PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *Correspondencia reservada del Capitán...* Op. cit., carta nº 33.

⁴⁵El edificio fue restaurado, de conformidad con los planos originales, por Eugenio Rayneri y Sorrentino, entre 1874 y 1879. Arquitecto, catedrático de Dibujo, Perspectiva, Estereometría y Sombras de la Escuela de Ingenieros de la Universidad de La Habana y académico de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, donde se formó y graduó, fue autor, además de la reconstrucción del Mercado de Tacón (1874), de importantes edificios de la capital como el palacio Villalba (1875), el Hotel Roma, el cuartel de Bomberos y, a la muerte de Calixto de Loira, se encargó de las obras de construcción del cementerio de Colón. Con su hijo Eugenio Rayneri Parra, también arquitecto, trabajó en la construcción del Capitolio habanero, su última gran obra.

⁴⁶PEZUELA, Jacobo de la. *Historia de la Isla...* Op. cit., pág. 135. El proyecto del mercado, de Manuel Pastor, fechado en 1836, en: Archivo Nacional de Cuba, Caja 11, plano 219 (cit. por: SARMIENTO RAMÍREZ, Ismael. *La alimentación cubana...* Op. cit., pág. 250).

⁴⁷Una pormenorizada descripción de todo el conjunto del mercado, comparando lo edificado antes y lo construido después del incendio: WEISS, Joaquín E. *Arquitectura colonial cubana. Siglos XVI a XIX*. 2ª edic. La Habana - Madrid - Sevilla: Instituto Cubano del Libro - Agencia Española de Cooperación - Junta de Andalucía, 2012, págs. 394-397.

⁴⁸*Juicio de Residencia del Excelentísimo Señor Don Miguel Tacón...* Filadelfia: Imprenta de A. Walter, 1839, págs. 106-108.

⁴⁹*Relación del Gobierno Superior...* Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1838, pág. 9 (Cit. por: CHATELOIN, Felicia. *La Habana de...* Op. cit., pág. 130). El tema se trata mas detenidamente en una carta enviada por Tacón al Ministro del Interior, el 29 de junio de 1835, recogida en PÉREZ DE LA RIVA, Juan (ed.). *Correspondencia reservada del Capitán...* Op. cit., págs. 167-168.

⁵⁰“El matadero ocupa una vasta localidad a la derecha del puente de Chavez junto a la calzada del Monte en el barrio del Horcón, y es un edificio irregular de mampostería y madera con todas las oficinas y dependencias para su servicio. El de ganado menor es muy adecuado a su objeto por su forma y el sitio donde se levanta, que es el campo de Peñalver, y ha trescientas varas del anterior, alineado con la calle del Campanario Viejo, forma un cuadrilongo regular que mide cerca de 90 varas de largo, unas ochenta por su menor anchura que mira al Mediodía, y cerca de 100 por la que está al N.” (Ia. op. cit., p. 148). Vid., además: PEZUELA, Jacobo de la. *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*. Madrid: Imprenta del establecimiento de Mellado, 1863, tom. III, pág. 179.

⁵¹*Anales de la Real academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana*. Vol. VI (1869), págs. 90-95.

⁵²“El matadero”, *Semanario de Higiene*, Año I, 7 (28 de octubre de 1883). Puerto Rico: Imprenta de las Bellas Letras, págs. 97-101. LOSADA, Cesáreo F. de. *Consideraciones higiénicas sobre la ciudad de La Habana*. Habana, 1897, pág. 62, certifica esta grave situación higiénica en términos similares.

⁵³Sobre las inversiones realizadas y las rentas que producirían, cesando las contratas, vid.: *Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba...*Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1838, pág.13 y Apéndices, págs. 5-6. Frente a los defensores de la política de Tacón (*Opúsculo que contiene el discurso que pronunció el Sr. D. Alejandro Olivan diputado por la provincia de Huesca en la sesión del nueve de diciembre y diferentes documentos concernientes al relevo y partida del Excelentísimo Señor Don Miguel Tacón, Caballero de la insigne Orden del Toison de Oro y capitán general que fue de esta Isla*. Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M., 1838, pág. 11 y *Juicio de Residencia del Excelentísimo Señor Don Miguel Tacón...*, Filadelfia, Imprenta de A. Walter, 1839, págs. 108-112, entre otros) surgieron, después de su partida de Cuba, un sin número de escritos que la cuestionaron, criticando tanto sus métodos como a sus más directos colaboradores. Vid., al respecto: MACHUCA, T. *Algunas indicaciones preliminares sobre el juicio de residencia del Excmo. Sr. Teniente General D. Miguel Tacón, exonerado de la Capitanía General de la Isla de Cuba, y electo senador por la provincia de Cádiz en las actuales Cortes. Número 1*. Cádiz: Imprenta de J. A. Niel, hijo, 1839; *Otras indicaciones preliminares sobre el juicio que en la ciudad de La Habana se ha abierto al Excmo. Sr. Teniente General D. Miguel Tacón, para examinar jurídicamente su conducta como presidente de varios juzgados, Incluso el de la Capitanía General de la Isla de Cuba. Número 2*. [s. l.], [s. i.], [1839?]; y *Continuación de las noticias preliminares, e indispensables para conocer la justicia o injusticia que halla en el resultado del juicio de residencia intentado para examinar la conducta de S. E. Don Miguel Tacón y Rosique, exonerado de la Capitanía General de la Isla de Cuba, y de varia de las judicaturas que ejercía en la ciudad de La Habana. Número 3*. Cádiz: Imprenta de la viuda e Hijo de Bosch, 1839.

⁵⁴El mercado de Colon, fundado en 1843, languideció de mala manera hasta su nueva construcción en 1882 y 1884. Sobre su escaso papel en el sistema de abastecimiento de La Habana en este periodo: SARMIENTO RAMÍREZ, Ismael. *La alimentación cubana...* Op. cit., pág. 234. La descripción del edificio y sus vicisitudes hasta su arbitraria demolición, después de 1945: WEISS, Joaquín E. *Arquitectura colonial cubana...* Op. cit., págs. 398-399.

⁵⁵Guanabacoa: Proyecto de un Mercado y Cuartel en la Villa de Guanabacoa / Rafael Moreno. Haba. Agto.846; Plantas, vistas y perfiles del proyecto de un mercado para la Villa de Guanabacoa / pr. Dn. Jose Rosell...Junio de 1854; Proyecto de plaza de mercado Para la Villa de Guanabacoa / Esteban Migueles. Haba. Y Enero 24 de 1854; y Planta, alzado y perfiles del proyecto de un mercado pa. la Villa de Guanabacoa [18...]. Santiago de las Vegas: Proyecto de una Plaza de Mercado pa. la Ciudad de Santiago de las Vegas / Por...Dn. Juan Alvarez de Sotomayor. Haba. y Dice. 7 de 1853 y 1854. Archivo General Militar de Madrid. Cartoteca, Cub/22-8, Cub/2-17, Cub/225-13, Cub/24-2, Cub/1-14 y Cub/1-15, respectivamente.

⁵⁶Santiago de Cuba: BENÍTEZ ROJO, Antonio. “Para una valoración del libro de viajes y tres visitas a Santiago”. *Santiago*, 26-27 (junio y septiembre de 1977) (cit. por SARMIENTO RAMÍREZ, Ismael. *La alimentación cubana...* Op. cit., pág. 235). Manzanillo: Planta, perfil y vistas de un proyecto de Mercado público para la villa de Manzanillo de Mampostería y Tabla / Por...D. Cosme Velasco. Santiago de Cuba 7 de Agosto de 1849. Archivo General Militar de Madrid. Cartoteca, Cub/17-10 y Cub/36-6.

⁵⁷Camagüey: Proyecto de mercados públicos para la Ciudad de Pto. Príncipe / Copiado del origl. formado pr...Dn. Juan Campuzano en Pto. Príncipe á 12 de Mayo de 1848. Archivo General Militar de Madrid. Cartoteca, Cub/86-8, Cub/86-9 y Cub/86-22.

TIPOLOGÍAS DE MATERIAL GRÁFICO SOBRE CUBA ENTRE 1762 Y 1800

TYOLOGY OF GRAPHIC MATERIALS OF CUBA BETWEEN 1762 AND 1800

Resumen

La producción de mapas, planos y dibujos realizada después de la ocupación británica de La Habana se centró principalmente en cuestiones militares. Hubo que esperar hasta fines del siglo XVIII para que los trabajos desarrollados en obras civiles y religiosas alcanzaran cuantitativamente el realizado en obras militares. En el presente trabajo se realiza una clasificación tipológica del material gráfico elaborado durante el período, así como se presenta unas primeras apreciaciones al respecto.

Palabras Clave

Cuba, Diseño arquitectónico, Material Gráfico, Tipología.

Enrique Camacho Cárdenas

Universidad de Sevilla.
Departamento de Historia del Arte.
Facultad de Geografía e Historia, España.

Doctor en Historia del Arte por la Universidad de Sevilla. Miembro del Proyecto de investigación, "Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba, (1762-1898)", referencia HAR 2011-25617. De entre sus publicaciones destacan: "El proceso constructivo del Sagrario Metropolitano de Guadalajara. La llegada de José Gutiérrez y el inicio de la arquitectura neoclásica en la ciudad", *Anales de Investigaciones Estéticas* (México), 101 (2012), págs. 81-108 y "Un proyecto de Manuel Puchal para reedificar las Casas de la Catedral de Guadalajara en Nueva Galicia en 1777, *Laboratorio de Arte* (Sevilla), 24 (2012), págs. 393-408.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 04/03/2014
Fecha de revisión: 18/03/2014
Fecha de aceptación: 12/04/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

The production of maps, plans and architectural designs made after the British Occupation of Havana mainly focused on military works. It was not until the end of the 18th century that the work carried out on public and religious projects quantitatively reached that done on military works. In this paper, I will present a classified typology of graphic material produced during this period, as well as some initial evaluations concerning it.

Key Words

Cuba, Building Desing, Graphic Materials, Typology.

TIPOLOGÍAS DE MATERIAL GRÁFICO SOBRE CUBA ENTRE 1762 Y 1800

La base de datos elaborada para el proyecto de investigación *“Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba, (1764-1898)”*, a fin de recopilar y catalogar los mapas, planos y dibujos sobre Cuba durante dicho período, ha permitido avanzar en el conocimiento de las diversas cuestiones desarrolladas en el ámbito de la ingeniería militar en la isla¹. Aunque en la actualidad se sigue realizando un riguroso trabajo de localización y catalogación del material en centros de investigación españoles y extranjeros, se dispone de un abultado grupo de planos que ha permitido realizar unas primeras valoraciones sobre la producción gráfica llevada cabo entre 1762 y 1800. El abundante material abarca diferentes temáticas, entre ellas la religiosa, si bien gran parte de los documentos están relacionados con los aspectos defensivos que desarrollaron los ingenieros militares en territorio cubano debido a los hechos históricos producidos y a su estratégica situación geográfica. Tras la ocupación británica de La Habana y su posterior recuperación por los españoles hubo la necesidad de replantear y fortalecer el sistema defensivo del puerto habanero y del resto de la isla. A todo ello contribuyó la figura del ingeniero militar que debió proyectar en papel los múltiples trabajos de ampliación, reedificación y nueva obra desti-

nada a la defensa del territorio, así como los relacionados con el resto de construcciones civiles y religiosas. Las intervenciones de los ingenieros, por lo tanto, fueron múltiples. Trabajaron para la defensa del territorio, modificando espacios fortificados y creando nuevos lugares de defensa y también participaron en las obras civiles a través de la construcción de edificios residenciales y administrativos, tales como palacios, aduanas, hospitales, además de las labores constructivas desarrolladas en edificios religiosos. Asimismo contribuyeron a la renovación y evolución del urbanismo de las ciudades, creando barrios, plazas, paseos y redes de saneamiento, entre otras obras. Este carácter polivalente del ingeniero militar en tierras de América, también se dio en la Península Ibérica². Prueba de ello es la variedad tipológica de mapas, planos y dibujos localizados hasta el momento en los diferentes archivos consultados.

La variedad de planos catalogados rebasa las cuestiones relacionadas con el ámbito de la arquitectura, si bien un amplio número de los mismos se centra en ellas. No obstante, la división tipológica ha sido realizada mediante secciones temáticas que agrupan el material en diferentes tipos de edificios. A ellas se han

incorporado otras que hacen referencia a planos de ciudades, lugares geográficos, divisiones territoriales e itinerarios³. En el grupo dedicado a las ciudades se ha incluido una serie de planos que representan sectores urbanos, así como planos que especifican el emplazamiento de un edificio en la trama de la ciudad. De igual forma se ha procedido con los dedicados a accidentes geográficos. En concreto para el caso de las bahías, se han incorporado además los que presentan una visión parcial de la misma. Estos se han separado del bloque temático relativo

al ámbito militar, si bien la mayoría están relacionados con los trabajos desarrollados en los sistemas defensivos del territorio cubano. De acuerdo a lo comentado, en el siguiente cuadro se presenta la distribución de los planos por categorías, así como se informa del número total catalogado hasta el momento en cada grupo. En el último apartado del esquema se añade un pequeño grupo de planos que han quedado fuera del resto de categorías, dedicados a destacar situaciones geográficas de lugares, grupos de haciendas o de terrenos y otras obras menores.

SECCIÓN	SERIES	Nº DE PLANOS CATALOGADOS	TOTAL
ACCIDENTES GEOGRÁFICOS	Bahías	42	52
	Cabos	1	
	Cayos	1	
	Costas	5	
	Islas	3	
CAMINOS			6
CIUDADES			17
DIVISIONES TERRITORIALES	Diócesis	1	19
	Jurisdicciones	8	
	Realengos	10	
EDIFICIOS CIVILES	Cárceles	3	20
	Casa de Beneficencia	1	
	Cementerios	2	
	Colegios	1	
	Correos	1	
	Fábrica de Tabacos	2	
	Hospitales	2	
	Palacios	8	
EDIFICIOS DOMÉSTICOS	Casas de particulares	2	4
	Casetas/mercado	2	
EDIFICIOS MILITARES	Almacenes	2	92
	Arsenales	2	
	Baterías	8	
	Castillos	10	
	Cuarteles	8	
	Fuertes	52	
	Casas/fortificaciones	1	
	Murallas	3	
	Reductos	2	
	Sala de Armas	3	
	Tinglados	1	
EDIFICIOS RELIGIOSOS	Capillas	1	12
	Catedrales	5	
	Conventos	1	
	Iglesias	5	
OBRA PÚBLICA	Alamedas	1	16
	Canales	1	
	Puentes	14	
OTROS			6

Tabla 1. Clasificación por tipologías de los planos entre 1762 y 1800.



Fig. 1. Silvestre Abarca. Plano de la ciudad, Puerto y Castillos de San Cristóbal de La Habana. 1776. Archivo General de Indias. MP-Santo Domingo. 412.

La primera tipología contemplada responde a un amplio grupo de planos dedicados a representar diferentes accidentes geográficos, caso de algunas de las bahías de la isla como La Habana, Santiago de Cuba, Matanzas, Guantánamo y Jagua, entre otras. En la mayoría de ellos se destaca la ciudad, su entorno más próximo y su sistema defensivo. El grado de precisión con el que se representan los diferentes elementos depende del objetivo con el que se ha realizado el plano. Existen algunos secuenciados que cuentan el desarrollo del ataque de los ingleses a La Habana e informan del deterioro en el que quedaron los fuertes tras el mismo. Otros representan los resultados de sondeo de la bahía o las nuevas propuestas para reforzar y ampliar el sistema defensivo, así como también se señalan en ocasiones otras construcciones o zonas localizadas en el entorno de la bahía, tales como haciendas. No obstante, predominan los que señalan los emplazamientos de las diferentes fortificaciones de la bahía, el puerto y la ciudad. Los planos presentan diferentes calidades en las representaciones de los sistemas

defensivos. A veces los castillos y fortalezas solo aparecen esbozados, mostrándose un diseño esquemático de la bahía en la que se señala el lugar de la fortificación que se desea realizar, y en otros casos se diseñan con mayor precisión. De igual forma sucede con el tratamiento que recibe el trazado urbano de las ciudades, indicando solo su ubicación y límites, y en otros casos un trazado completo con información de la distribución y ubicación de sus edificios y zonas más destacadas. Una parte del grupo de planos se encarga de mostrar áreas concretas de la bahía, caso del puerto o un recinto delimitado por construcciones militares que muestran los resultados de un sondeo o explican aspectos del mencionado ataque inglés a La Habana en 1762. Asimismo, se cuenta con una serie de mapas sobre diversas partes de la costa cubana que señalan los puntos estratégicos en los que se debían realizar las diferentes fortificaciones a fin de mejorar la defensa del territorio después del ataque inglés, o bien se señalan las aguadas, desembarcaderos y entradas, caso de la de Manzanillo en 1793.

Aunque durante el período de tiempo que se ha dedicado al trabajo se ha localizado un número aceptable de representaciones de bahías y costas, en menor medida se cuenta con otras que muestran cayos, cabos, caso del de San Antonio en la parte occidental de la isla que señala la situación de la nueva ciudad de Atocha, islas pertenecientes al archipiélago de Cuba, tales como la de Pinos, hoy denominada de la Juventud, o bien representaciones parciales o totales de la isla de Cuba que informan sobre el emplazamiento de los lugares, villas y ciudades más relevantes.

Un pequeño grupo de planos presenta varios itinerarios de diseño esquemático, caso del dedicado a los caminos de la jurisdicción de La Habana en 1796. Por otro lado, de modo más detallado, se representa el camino que comunica la fortaleza de La Cabaña con un reducto provisional y el fuerte de San Diego en La Habana en 1782. A ellos se añaden el dedicado a los caminos viejo y nuevo en Guanajay, así como varios croquis que informan sobre el camino desde Guanabacoa hasta un embarcadero en 1796.

De interés son los relacionados con planos urbanos que con mayor precisión reflejan el entramado de calles y plazas que forman varias ciudades cubanas. En este grupo se pueden encontrar planos que muestran la ciudad dividida en manzanas, destacando los edificios más emblemáticos de carácter civil y religioso, así como espacios de recreo, tales como alamedas. La mayoría de los trazados urbanos catalogados muestran una zona parcial de la ciudad. En algunos casos se presenta una zona de intramuros que permite localizar de forma detallada los nombres de las calles y cada uno de los edificios ubicados en ellas, y en otros se refleja parte de los barrios extramuros que sirven para explicar la situación en la que se encontraba el espacio entre el sistema amurallado y los primeros barrios formados fuera de la muralla, caso una vez más de la ciudad de La Habana en 1777⁴. Algunos de los relacionados con el urbanismo

destacan varias manzanas de la ciudad para informar sobre el espacio que pretendía ocupar una nueva fundación de convento, caso de los dedicados a la zona del matadero de La Habana para la fundación del convento de capuchinos del año 1787, o bien otra edificación de carácter civil, como los conservados del sector del muelle del puerto habanero de 1796. En otras ocasiones, los planos se presentan con la intención de informar y situar en el entorno urbano un edificio, que a la postre recibirá nuevas actuaciones o reformas, caso de los relacionados con la historia de la construcción de la nueva catedral de Santiago de Cuba. Otro tipo de planos destacados dentro de la misma tipología hace referencia a trazados urbanos de nuevos asentamientos en los que a veces también se señalan de forma parcial nombres de algunas de las calles que conforman la trama urbana, así como la distribución de los solares de las manzanas. Por otro lado, otros plantean nuevas propuestas urbanas en ciudades ya existentes, caso de los conservados de la villa de San Julián de Güines entre 1784 y 1799.

El bloque temático dedicado a las divisiones territoriales forma un grupo de diseños realizados, en la mayoría de los casos, mediante un dibujo esquemático que refleja los límites de jurisdicciones y realengos. Los últimos se representan a través de círculos que informan sobre la extensión de los diferentes terrenos, demostrando la situación y sus límites, caso de los de la bahía de Cabañas o también los de la jurisdicción de Cayajabos en los dibujos de 1799 y 1800. Diferente es el caso de la representación del partido del Quemado en el que se precisan los puentes, el río y las casas. Por otro lado, el único ejemplo de diócesis que se ha localizado, caso de Santiago de Cuba, muestra los curatos y las vías de comunicación dentro del territorio diocesano.

Las representaciones gráficas de edificios civiles catalogados presentan una variedad tipológica,

si bien su volumen es más reducido. Los proyectos de palacios se centran en varios de la ciudad santiaguera en 1765. En ellos se representan planos de los diferentes niveles del edificio, así como alzados de las fachadas que dan a la plaza principal de la ciudad. Asimismo, otros dibujos de la última década del siglo XVIII informan de los trabajos de reedificación que sufrieron los alzados de las fachadas de los palacios tras el terremoto de 1766, incorporando como peculiaridad varias referencias al lugar que ocupan en la plaza principal de la ciudad respecto a otras construcciones e indicando nombres de calles que lo circundan. Otros muestran nuevos proyectos, caso de la Fábrica de Tabacos, cárcel y edificio de Correos de La Habana, o bien traba-

jos de reforma en hospitales de la misma ciudad⁵. En ocasiones, la información se reduce a reflejar el espacio que ocupa la casa y su relación con otras casas cercanas, como se observa en el croquis de los solares de la casa de la Beneficencia y la casa proyectada para vivienda del administrador en 1797⁶. En el grupo también se incorpora un plano del camposanto para la ciudad de Santiago de Cuba en 1790 y un dibujo del cementerio de la iglesia parroquial de Bayamo de 1799.

La tipología de arquitectura doméstica se reduce a unos planos de casas particulares que muestran en un croquis la distribución de dependencias del edificio. En ninguno de los planos

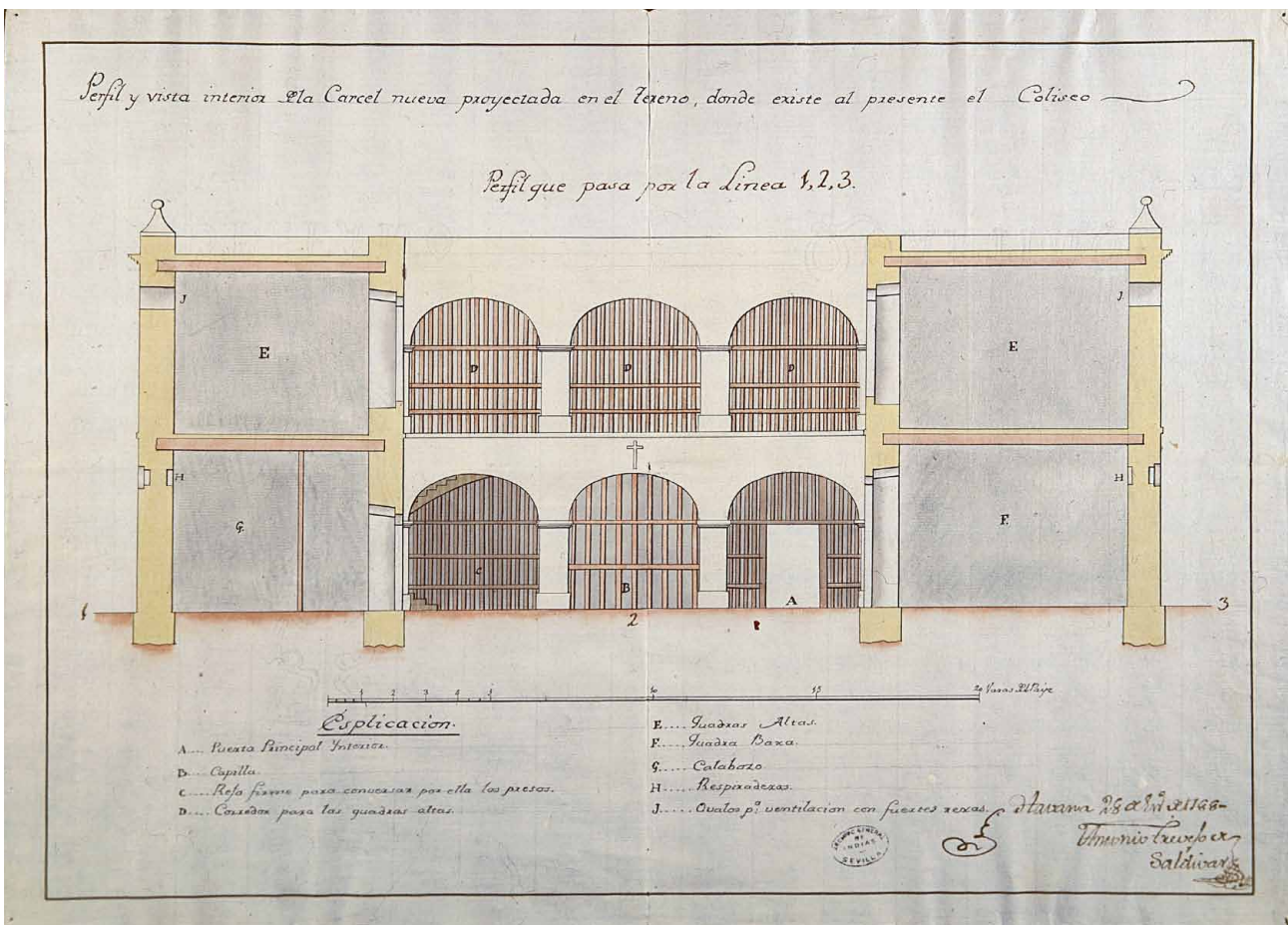


Fig. 2. Antonio Trevejo de Saldívar. Perfil y Vista interior de la cárcel nueva proyectada en el terreno donde existe al presente el Coliseo. La Habana. 1788. Archivo General de Indias. MP-Santo Domingo. 539.

se muestra un alzado de las obras, con excepción de los realizados para casetas destinadas al comercio en la plaza de este nombre de La Habana.

Tal y como se ha adelantado, el material más abundante responde al dedicado a los aspectos de edificación militar, constituyendo uno de los grupos más relevantes junto al bloque de accidentes geográficos. En los documentos se evidencia una preocupación constante por los sistemas defensivos de la isla debido a la situación geográfica de Cuba y a su historia. Si bien en La Habana las fortificaciones de La Fuerza, La Punta, El Morro y la muralla constituyeron el sistema defensivo capaz de hacer frente a los ataques externos, fue a raíz del ataque inglés en 1762 y la recuperación con posterioridad de la ciudad por la Corona española cuando se inició una nueva etapa en los sistemas de defensa⁷. Como demuestra buena parte del material catalogado, la mayoría de los planos registrados plantean proyectos de fortificaciones de gran envergadura, caso de los de las bahías de La Habana y de Santiago de Cuba, así como otras obras secundarias que sirvieron de refuerzo a los circuitos fortificados, caso de proyectos de reductos y baterías. En general en el documento se muestra una planta del edificio, en ocasiones también de todos los niveles del mismo, tal es el caso del fuerte de Nuestra Señora de los Ángeles en Jagua, o bien una serie de secciones que varía en número según el proyecto. El volumen de planos dedicado a cada obra militar depende del período en el que se proyectó y se construyó. Caso especial se aprecia en el proyecto del Fuerte Príncipe ubicado en la loma de Aróstegui de La Habana con un total de veintitrés planos que permiten conocer la evolución de los trabajos entre 1776 y 1789. En la misma línea aunque con variaciones se presenta el material sobre el fuerte de San Diego de la Cabaña, si bien la mayoría de los documentos hacen referencia a perfiles terrestres que se encargan de mostrar las características del terreno que debía

defender y sus inconvenientes. No obstante, el plano del edificio y su entorno, los dos que presentan solo el edificio y los quince dedicados a perfiles proporcionan información de la obra entre 1779 y 1780⁸.

Los planos de fortificaciones presentan, en muchas ocasiones, una descripción exhaustiva de la distribución de los espacios y las diversas construcciones que lo forman, tales como almacenes, tinglados, cuarteles y demás espacios necesarios en la obra. Además se proporciona información del estado de la obra, reconstrucciones, reformas y ampliaciones que se deben realizar. Sobre dichas cuestiones se conocen los documentos gráficos de las obras realizadas en el castillo de los Tres Reyes del Morro y las reformas llevadas a cabo después de la guerra de los siete años, así como sucedió en el castillo de San Severino de Matanzas. También se desarrolló el proyecto de la obra de nuevos cuarteles en el castillo de San Francisco en Santiago de Cuba, aunque en este caso debido al deterioro causado por el terremoto de 1766⁹. De la misma forma se conserva otro sobre las ampliaciones propuestas para el castillo del Morro de la ciudad santiaguera. Posteriores son varios proyectos sobre cuarteles realizados en otras ciudades, caso de Baracoa en los que se sigue los mismos planteamientos de diseño, incorporándose la planta y los alzados en un mismo documento, o bien presentándose en otros casos ambos diseños por separado. Otro tipo de edificio se propone en el proyecto para dotar al arsenal de La Habana de una serie de tinglados encargados de almacenar madera fechado en 1790. Por otro lado, se localizan proyectos de baterías realizados para diversas ciudades de la geografía cubana. En los planos se incorporan las plantas de cuarteles y almacenes, así como secciones tanto de la batería como de los demás edificios mencionados. Algunos ejemplos de esta serie se acompañan con un mapa del terreno que localiza la obra defensiva dentro de su entorno, caso de una batería en el surgidero de Man-

zanillo en 1796 o los planos conservados de la batería en el surgidero de Batabanó en 1777 y la realizada cerca de Trinidad, tal y como refleja el mapa de 1800. De la misma forma sucede con el proyecto del almacén general y parque de artillería entre el castillo de los Tres Reyes del Morro y La Cabaña de La Habana en 1784, que informa sobre la situación de la obra, mientras otro recoge plantas y alzados de los edificios. Finalmente en el grupo de documentos relacionados con el ámbito militar se incluyen ejemplos de varios perfiles del lienzo de muralla de La Habana que recorren el paseo nuevo de 1776, el alzado y sección del baluarte del Matadero de la misma muralla, así como el proyecto de la Sala de Armas de la ciudad habanera de 1784, compuesto por los planos de las plantas baja y alta del edificio, un alzado de la fachada y una sección de la obra.

Los documentos gráficos relacionados con proyectos religiosos son escasos entre 1762 y 1800, reduciéndose el dedicado a las catedrales a informar sobre el proyecto de Ventura Buceta para la de Santiago de Cuba¹⁰. De la misma ciudad consta el proyecto que se realizó para el nuevo edificio de San Francisco del que se conserva la planta y una sección transversal. Otros dibujos de torpe factura reflejan reformas de varias iglesias de Bayamo en los que, en ocasiones, el autor incorpora elementos anecdóticos de figuras humanas. En varios de ellos se presenta una vista en perspectiva. El grupo se completa con un proyecto de una capilla en el pueblo de las Minas de 1788 y un plano del convento de La Merced en La Habana que presenta la planta baja y alta del edificio, dos secciones y dos alzados en el mismo plano.

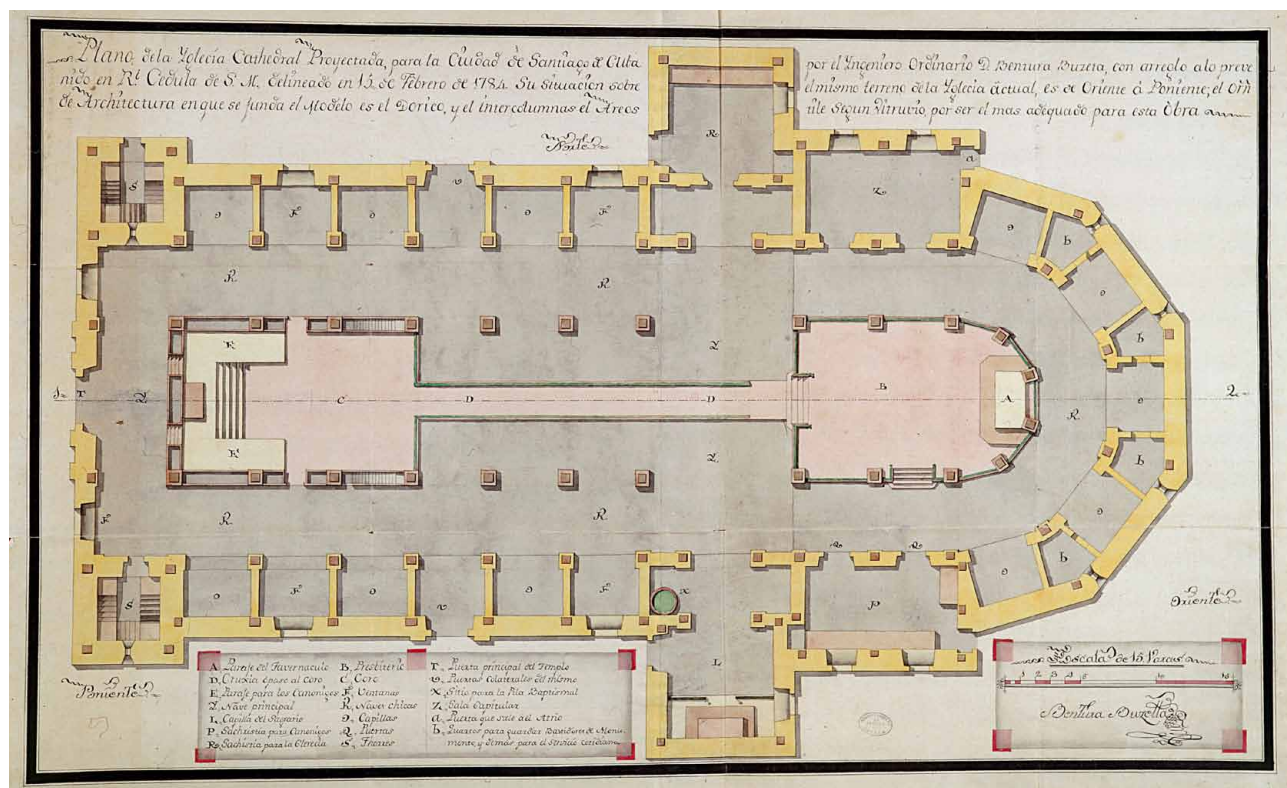


Fig. 3. Ventura Buceta. Plano del proyecto para la catedral de Santiago de Cuba. 1784. Archivo General de Indias. MP-Santo Domingo. 494.

El material dedicado a la construcción de puentes es abundante, siendo una de las series catalogadas más amplia en relación con el resto de tipologías arquitectónicas. El caso del puente sobre el río San Juan en Matanzas presenta un total de diez documentos que ilustran diferentes aspectos de la obra¹¹. Asimismo, el proyecto de reedificación del puente Blanco sobre el río Cojimar se acompaña de otro dibujo que representa el estado de ruina en el que había quedado. Otros diseños relacionados con obra pública muestran el proyecto de un canal entre Bayamo y el mar o lugares de esparcimiento.

Por último, un número reducido de planos de diversa índole se han agrupado aparte. Si bien algunos son planos que informan sobre límites territoriales o situación geográfica de una ciudad, por la factura del diseño de menor precisión, se ha decidido agruparlos fuera del resto de las tipologías comentadas. Entre ellos destaca el dibujo de la ciudad de Matanzas y su entorno de 1764, o bien un plano que delimita el terreno de unas caballerías en la villa de San Julián de Güines de 1784. A ellos se suman los planos que sitúan geográficamente la ciudad de Juguani, destacando sus territorios adyacen-

tes, o el dibujo que refleja el emplazamiento de varias haciendas en el entorno del río Sagua. La realización de estos dibujos sigue por lo general unas pautas de diseño esquemático y poco detallado.

El catálogo de material expuesto ha sido fundamental para realizar una serie de consideraciones que, si bien como se ha comentado presenta unos resultados preliminares de un proceso de catalogación todavía sin concluir, informa sobre el volumen de trabajo que desarrollaron los ingenieros militares en Cuba y las diferentes necesidades constructivas que debieron cubrir a lo largo del período establecido para realizar el presente estudio. Es necesario mencionar que una gran parte de los planos catalogados aparecen fechados. No obstante, otro amplio grupo no presenta dicha información. En esos casos y gracias a la documentación de origen ha sido posible situarlos cronológicamente. Tan solo una decena del total ha sido datada a finales del siglo XVIII sin poder precisar la fecha de su realización. Aunque estos han sido excluidos del análisis estadístico que se presenta a continuación, su ausencia no altera los resultados obtenidos.

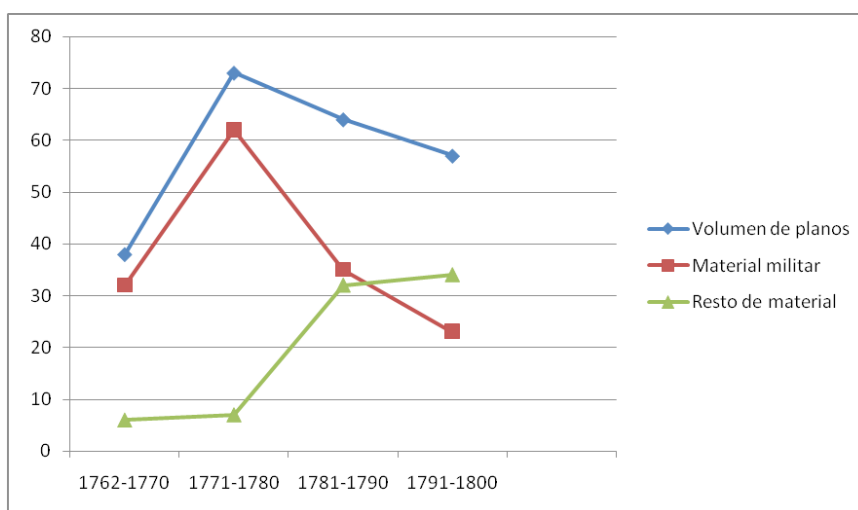


Tabla 2. Distribución de la producción de mapas y planos por décadas.

La producción de material gráfico realizado en este período fue aumentando durante los primeros años, alcanzando su cuota más alta en la década de los años setenta. Entre 1781 y 1800 hubo un descenso paulatino hasta llegar a un nivel intermedio en proporción con la cantidad de material elaborado entre 1762 y 1770.

Los mapas, planos y dibujos relacionados con los aspectos militares y la construcción de fortificaciones para mejorar el sistema defensivo de la isla predominaron sobre cualquier otro ámbito de la producción artística. De ese modo se constata en la gráfica anterior que muestra la distribución del material gráfico hasta 1800. La mayoría de los diseños elaborados se destinó a cubrir los diversos aspectos que en materia de fortificaciones fueron necesarios durante las dos primeras décadas posteriores al ataque inglés a La Habana. A partir de 1781 la producción de planos relacionados con la arquitectura militar descendió casi al mismo ritmo que la producción global. Por otro lado, es de interés destacar que el resto de obras realizadas para el ámbito civil y religioso fue muy inferior respecto al militar durante 1762 y 1780. Sin embargo, todos los esfuerzos destinados a resolver los problemas de la defensa territorial

de Cuba protagonizaron un cambio sustancial a partir de 1781, dedicándose sus protagonistas a elaborar mapas y planos relativos a otras parcelas que se alejaban de lo estrictamente militar. Durante la década de los años ochenta se alcanzó el mismo nivel de producción gráfica repartida entre los aspectos defensivos y el resto de labores. Fue a partir de dicha década hasta los años finales del siglo XVIII cuando la realización de planos sobre edificios religiosos, el diseño de mapas que reflejaban las divisiones del territorio cubano a través de jurisdicciones, realengos o diócesis, la traza de nuevas ciudades o nuevos planteamientos urbanísticos de otras ya existentes, así como diferentes labores en otros edificios civiles y religiosos, tales como trabajos de reedificación de palacios y conventos, nuevos proyectos de cárceles o diseños de zonas urbanas de esparcimiento, consiguieron dirigir el trabajo del ingeniero hacia otros aspectos de la arquitectura. Durante los años finales de la centuria, la producción de material militar descendió respecto al elaborado para el resto de aspectos arquitectónicos. De ese modo hubo dos momentos clave en la producción de material gráfico y sus diversos tipos durante el período mencionado que se reflejan más detalladamente en las siguientes gráficas.

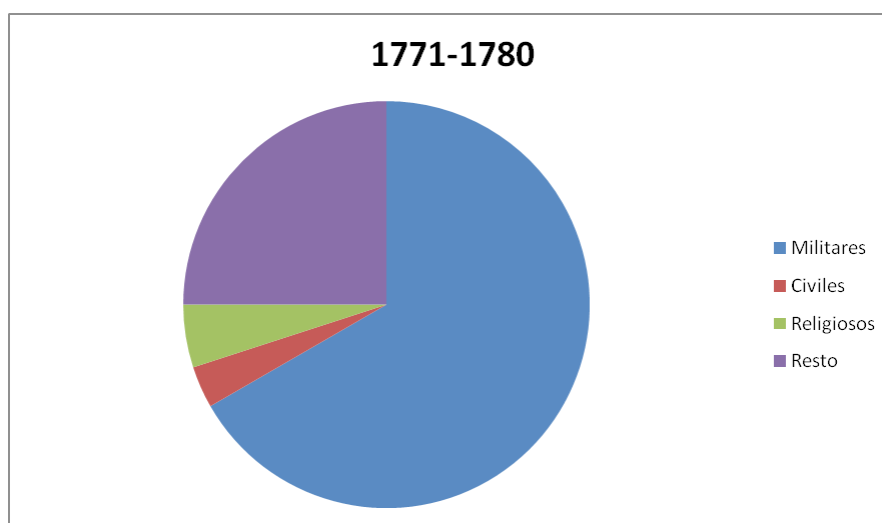


Tabla 3. Tipologías durante la década de los años setenta.

La producción entre 1771 y 1780 fue principalmente destinada a obras militares. Los trabajos desarrollados por Luis Huet para el Fuerte Príncipe que continuaron en la siguiente década, y San Diego de la Cabaña en La Habana, así como los trabajos de reforma realizados por Mariano de la Rocque en el castillo de Los Tres Reyes del Morro de la misma ciudad y San Severino en Matanzas ocuparon gran parte de la labor de los ingenieros militares en territorio cubano. A ellos se añaden una serie de planos sobre algunas bahías del país que destacaron los edificios defensivos más relevantes, caso

de La Habana, Matanzas y Jagua, u otros dibujos de partes de la costa que señalaron los puntos que debían ser protegidos con nuevos fuertes.

Las obras religiosas y civiles durante los años citados se redujeron a los planos del nuevo edificio de la catedral de Santiago de Cuba, diseñado por Ventura Buceta, y al nuevo proyecto para la Fábrica de Tabacos de La Habana. Del resto de la producción se recoge, entre otros, el proyecto del puente sobre el río de San Juan en Matanzas con un amplio repertorio gráfico.

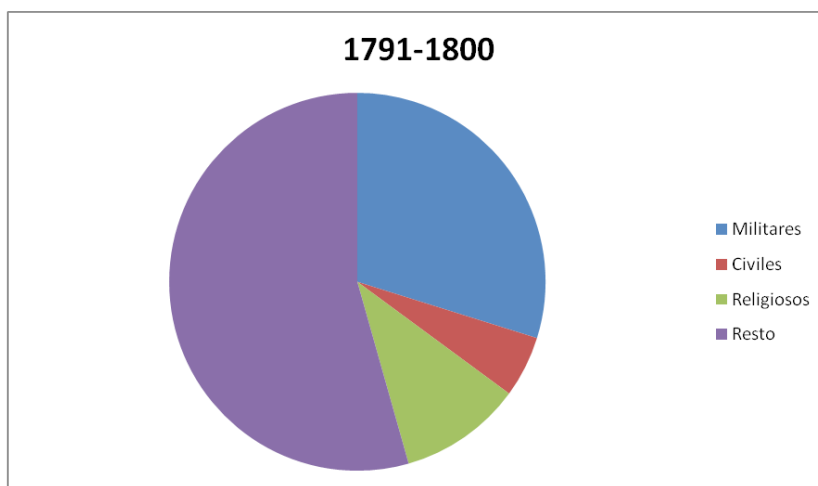


Tabla 4. Tipologías durante la década de los años noventa.

A diferencia de la década de los años setenta, el período establecido entre 1791 y 1800 fue más fructífero en obras religiosas y civiles. En esta etapa hay una labor gráfica que pone de manifiesto diseños relacionados con las divisiones de realengos cerca de Guantánamo o en la bahía de Cabañas, la presentación de los límites de las jurisdicciones de Cayajabos y Guanajay, la localización de haciendas cerca del río Sagua, diversos emplazamientos de solares de particulares, representaciones geográficas de la isla que sitúan los lugares y las ciudades, los diseños de nuevas tramas urbanas como la de la ciudad Atocha en el cabo de San Antonio, además de la mencionada reforma urbana de la villa de San Julián de Güines, así como nuevos proyectos de puentes y otros dibujos relativos a cementerios y alamedas. No obstante, la cuota regis-

trada sobre proyectos religiosos sigue siendo reducida, caso de algunas iglesias de Bayamo y Santiago de Cuba. En el campo militar, la producción decreció respecto a años anteriores, centrándose la actividad en diversos sondeos de la bahía de La Habana, Jagua o surgidero de Manzanillo, en proyectos de baterías en Manzanillo y en el puerto de Trinidad o la realización de cuarteles en Baracoa y el pueblo de Cano, cerca de La Habana. De ese modo, según los resultados preliminares obtenidos mediante las labores de catalogación y análisis del material, para el caso de Cuba si bien los esfuerzos depositados durante los años posteriores a la toma de La Habana por los ingleses ponen de manifiesto una dedicación plena en cuestiones militares, éstas fueron decreciendo durante los últimos años del siglo XVIII.

NOTAS

¹El presente trabajo se adscribe al proyecto de investigación titulado *Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba, (1764-1898*, referencia HAR 2011-25617.

²GALLAND SEQUELA, Martine. “Los ingenieros militares españoles en el siglo XVIII”. En: CÁMARA, Alicia (coord.). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Ministerio de Defensa, Asociación Española de Amigos de los Castillos y Centro de Estudios Europa Hispánica, 2005, págs. 225-226.

³Una recopilación del material gráfico existente sobre La Habana en los archivos españoles se realizó con motivo de la exposición “La Habana Vieja”, organizada por los Ministerios de Asuntos Exteriores y de Cultura de España, conjuntamente con el Instituto de Cooperación Iberoamericana y con la colaboración del Patrimonio Cultural de Cuba. Para el presente artículo se ha seguido de modo parcial la clasificación propuesta para la elaboración de su catálogo. VV.AA. *La Habana vieja. Mapas y planos en los archivos de España*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Ministerio de Cultura de España y Ministerio de Cultura de Cuba, 1985.

⁴Es en la segunda mitad del siglo XVIII cuando se extiende la ciudad fuera de la muralla. El crecimiento de La Habana fuera del recinto amurallado no se produjo contiguo a éste, sino formando núcleos separados a lo largo de los tres caminos principales de acceso al mismo. VV.AA. *La Habana vieja...* Op. cit., pág. 33.

⁵Sobre la tipología de hospital es de interés el trabajo realizado por Alfredo J. Morales Martínez titulado “Un proyecto de Hospital de Caridad en La Habana por Mariano Carrillo de Albornoz”, también incluido en este número monográfico.

⁶Según Sánchez Agusti, los edificios públicos construidos antes del ataque de la flota inglesa a La Habana se reducían a una serie de establecimientos benéficos de escaso interés artístico. Sin embargo, a partir de 1763 se producirá un cambio sustancial en la arquitectura con la llegada a la ciudad de prestigiosos ingenieros encargados de realizar las diversas fortificaciones, así como por el cambio de actitud de las autoridades españolas más interesadas, en esos momentos, por el bienestar de la colonia. SÁNCHEZ AGUSTI, María. *Edificios públicos de La Habana en el siglo XVIII*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1984, pág. 27.

⁷VV.AA. *La Habana vieja...* Op. cit., pág. 50.

⁸Después de la invasión de los ingleses en 1762 se realizaron grandes obras como el castillo de San Carlos de La Cabaña, siendo al mismo tiempo complementado con los castillos de Atarés y del Príncipe, que cubrían puntos dominantes de la ciudad. Sobre la loma de Soto, Agustín Crame trazó la primera obra y sobre la loma de Aróstegui construiría el diseño que había dejado Silvestre Abarca para el castillo del Príncipe, aunque el mismo fue modificado por Luis Huet, quien lo concluyó tras la muerte de Crame. GUTIÉRREZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: El Viso, 2005, pág. 119.

⁹Un análisis de los planos elaborados por el ingeniero Calderín para dotar al castillo santiaguero de una nueva función, en CRUZ FREIRE, Pedro. “Francisco Suárez Calderín y la renovación del castillo de San Francisco de Santiago de Cuba”. *Quiroga* (Granada), 4 (2013), págs. 88-93. [Fecha de acceso: 15 de febrero de 2014]. Disponible en: <http://revistaquiroma.andaluciyamerica.com/index.php/quiroma/issue/view/4>.

¹⁰El edificio ha sido tratado en varios trabajos, CAMACHO CÁRDENAS, Enrique: “De nuevo sobre las catedrales de Santiago de Cuba”. En: *Actas I Congreso Internacional sobre Temas Americanistas* [en prensa]; CASTILLO OREJA, Miguel Ángel y RIAZA DE LOS MOZOS, Mónica. “Entre el Barroco y el Neoclásico: La Academia de Bellas Artes de San Fernando y las últimas empresas constructivas de los Borbones en América”. En: *Actas III Congreso Internacional del Barroco Americano. Territorio, arte, espacio y sociedad*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, 2001, págs. 708-724. [Fecha de acceso: 17 de febrero de 2014]. Disponible en: <http://www.upo.es/depa/webdhuma/areas/arte/3cb/documento/057f.pdf>; GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. “La distancia entre Europa y América en la colonia. A propósito de la catedral de Santiago de Cuba”. *Cuadernos de Arte Colonial* (Madrid), 1 (1986), págs. 47-64.

¹¹Véase sobre el tema MORALES MARTÍNEZ, Alfredo J. “Ingenieros militares en Matanzas. Proyectos de puente sobre el río San Juan durante el siglo XVIII”. En: ZALAMA RODRÍGUEZ, Miguel Ángel y MOGOLLÓN CANO-CORTÉS, Pilar (coord.). *Alma Ars. Estudios de arte e historia en homenaje al Dr. Salvador Andrés Ordax*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2013, págs. 409-416.

PEDRO DE MEDINA Y EL BARROCO ANDALUZ EN LA HABANA DE FINALES DEL SIGLO XVIII

PEDRO DE MEDINA AND BARROQUE FROM ANDALUCIA IN HAVANA AT THE END OF THE XVIII CENTUR

Resumen

El presente artículo analiza la figura del arquitecto gaditano Pedro de Medina, cuyos trabajos en Cuba ponen de manifiesto la asimilación de formas propias de la arquitectura andaluza dentro del contexto constructivo habanero en la segunda mitad del siglo XVIII. El alto nivel arquitectónico y decorativo que exporta Medina desde Cádiz hasta La Habana se analizan en tres de los más singulares edificios de la capital cubana: La Catedral, el Palacio de Correos y la casa de la Obrapía.

Palabras Clave

Arquitectura habanera, Barroco andaluz, Pedro de Medina.

Alicia García Santana

Delegación de Matanzas del Ministerio de la Ciencia, la Tecnología y el Medio Ambiente, Cuba.

Licenciada en Letras por la Universidad Central de las Villas en 1971 y doctora en Ciencias de Arte desde 1986. Ha trabajado en la Dirección de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura. Fue la redactora principal del texto presentado a la UNESCO para la declaración de Trinidad como Patrimonio de la Humanidad. Es miembro del comité cubano de ICOMOS, de la UNEAC, de la Comisión Nacional de Monumentos, de la Cátedra de Arquitectura Vernácula "Gonzalo de Cárdenas" y Miembro Corresponsable de la Academia de Historia de Cuba.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 21/04/2014
Fecha de revisión: 15/05/2014
Fecha de aceptación: 25/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

The present article analyzes the architect from Cádiz, Pedro de Medina, whose work in Cuba reveals the architectural influences brought from Cádiz to the Cuban context in the second half of eighteenth century. The high level architecture and detail brought by Medina are analyzed in three greatest buildings in Havana: The Cathedral, the Central Post Office, and the Obrapía House.

Key Words

Andalusian baroque, Havana's architecture, Pedro de Medina.

PEDRO DE MEDINA Y EL BARROCO ANDALUZ EN LA HABANA DE FINALES DEL SIGLO XVIII

La Habana es una de las más relevantes urbes hispanoamericanas en tanto su centro histórico mantiene la homogeneidad ambiental histórica y sus edificaciones han sido progresivamente puestas en valor gracias al sostenido trabajo de revitalización realizado en las últimas décadas. La ciudad conserva edificaciones que transitan desde el siglo XVI al XX pero las construidas en las últimas décadas de la decimotercera centuria contribuyeron decisivamente a la definición del perfil identitario característico, reconocible y reconocido de la ciudad, vinculado a expresiones consideradas dentro de un barroco tardío. Al decir de Diego Angulo Iñiguez la *“notabilidad de esta arquitectura es tan intensa que mantendrá su rango y continuará evolucionando en el siglo XIX”*¹.

El último tercio del siglo XVIII fue un período de violenta expansión constructiva alentada por el ascenso económico y poblacional de una urbe que hacia 1777 contaba con 75.617 personas². Transformación operada en el transcurso de pocos años si damos fe a la afirmación del gobernador de la Isla, Felipe Fonsdeviela y Ondeano, marqués de la Torre, cuando en

1772 afirmaba que *“en el siglo tercero de su fundación se halla la Habana [...] atrasada de obras públicas [...]”*³. Las acciones realizadas por este gobernador estuvieron inspiradas en los ideales del Despotismo Ilustrado y han sido estudiadas por numerosos autores⁴. Dicha política, continuada por sus sucesores, estuvo dirigida a procurar el desarrollo interno luego de la recuperación de la ciudad en 1763, tomada por los ingleses el año anterior. Y para reparar los daños causados a las fortificaciones habaneras arribaron a la ciudad destacados ingenieros militares acompañados de maestros canteros y otros artífices relacionados con diversos oficios, a cuya responsabilidad estuvo también la de proyectar y fabricar edificaciones civiles, religiosas, remodelar plazas y el trazado de nuevos espacios urbanos.

Se construyeron numerosas e importantes edificaciones civiles en las que estuvieron implicados, entre otros, los ingenieros españoles Silvestre Abarca y Luis Huet, el habanero Antonio Fernández Trevejos y el arquitecto gaditano Pedro de Medina. Las obras realizadas responden a los ideales preconizados por la Ilustración. Pero en

La Habana adquirieron un sabor peculiar, local, relacionado con la revalorización tardía de formas del barroco atribuida a la mano de Pedro de Medina, nacido en el Puerto de Santa María, Cádiz. El gaditano introdujo los elementos del barroco final floreciente en la Andalucía occidental en la segunda mitad del siglo XVIII, donde habían penetrado la influencia borrominesca italiana en obras como la del maestro Vicente Acero y Arebo, autor del proyecto no ejecutado de la catedral de Cádiz y el de la de Guadix, Granada (1754-1760)⁵. Ejemplos como la gran portada de madera policromada de la capilla del Rosario, realizada en 1764 por el jerezano Andrés Benítez Perea (1725-1786), del convento de Santo Domingo en Jerez de la Frontera con la gran peineta flanqueada por volutas —motivo



Fig. 1. Portada de la capilla del Rosario. Convento de Santo Domingo. Jerez de la Frontera. Foto de Julio Larramendi.

frecuente en las portadas de dicha ciudad y en las de ciudades de la provincia de Cádiz— es prueba indubitable de la deuda que las obras habaneras de Medina tienen con las gaditanas. Otra preferencia de este arquitecto⁶ fue el acodado gaditano, solución que rápidamente adquirió carta de naturaleza al transformarse en “jamba habanera”. Y a juzgar por las numerosas referencias localizadas en los protocolos habaneros relacionadas con viviendas por él construidas fue el introductor de los techos de losa por tabla o de azotea, tan frecuentes en Cádiz y generalizados en La Habana a partir de entonces⁷.

La obra de Medina no la conocemos en toda su dimensión, ni como merece dada la repercusión



Fig. 2. Detalle de la guarnición de un vano. Edificio de Jerez de la Frontera. Foto de Julio Larramendi.

de la misma. Vino por petición del ingeniero Silvestre Abarca. Nacido el 2 de febrero de 1738, era el maestro de obras de los pabellones de la Puerta de Tierra de Cádiz en 1756, donde entró en contacto con Abarca, entonces director de las obras de fortificación de dicha ciudad⁸. Por escrituras públicas conocemos que fue hijo de Pedro de Medina y Petrona Galindo, casado con Luisa Ramírez, con residencia en la calle Agucate esquina Tejadillo, donde construyó hacia 1775 una casa de dos plantas, desaparecida. Fue miembro de la Sociedad Patriótica y diputado de la casa de Beneficencia. Falleció en La Habana el 27 de septiembre de 1796⁹. Se conoce que participó en la construcción de los palacios de Gobierno y de Correos, en la catedral de La Habana, en la reparación de la enfermería de Belén, la construcción del teatro-Coliseo, del cuartel de Milicias, de la iglesia de la fortaleza de La Cabaña, del puente de Calabazar, del empedrado, en la fábrica de los cuarteles y en las calzadas desde la Puerta de Tierra hasta el Horcón¹⁰. A nuestro criterio fue también el arquitecto de algunas de las más importantes residencias de la oligarquía criolla como lo son la casa del marqués de casa Calderón en Oficios 312 y la casa de la Obrapía, el palacete barroco de mayor rango de la ciudad.

En tres de las más importantes edificaciones de la ciudad pertenecientes a esta etapa y que son la catedral de La Habana, el palacio de Correos y la Casa de la Obrapía Medina no interviene desde el inicio sino en el curso de los trabajos modificando el proyecto originario, casos de la catedral y del palacio de Correos, o transformando el edificio de base, como ocurrió con la Casa de la Obrapía. Ello ha dotado a estos monumentos de una particular tensión entre los proyectos originarios y las transformaciones a que los sometiera el talentoso gaditano, lo que es sin duda parte del misterio y del encanto que los caracteriza, sustento del fuerte impacto que ejercen sobre sus respectivos entornos, explicación de sus trascendencias a modo de mode-

los en edificios coetáneos, inspiración de obras arquitectónicas posteriores y referentes de las más diversas expresiones de la cultura nacional, musicales, plásticas y literarias. Veamos cada uno de estos notabilísimos edificios.

1. LA CATEDRAL DE LA HABANA (1748, 1772-1777)

Es este el monumento más conocido de Cuba y el que más atención ha concitado por parte de estudiosos nacionales y foráneos. Autoridades en la materia como Joaquín E. Weiss, Francisco



Fig. 3. Portada de la casa del marqués de Casa Calderón. Oficios 312.

Prat Puig, entre los del patio, y Diego Angulo Íñiguez, George Kubler y Graziano Gasparini, entre los extranjeros, le han dedicado pormenorizados análisis, a los que se deben añadir los estudios históricos realizados por Abel Fernández, Manuel Pérez Beato y Emilio Roig de Leuchsenring, entre otros.

Todos coinciden en que en la fachada de la catedral se reconocen dos momentos sobre la base de un plan inicial: una primera etapa, en la que se levantan los principales muros y parte de la fachada y torres y una segunda en la que se concluye la fachada, las cubiertas y las torres. El autor del proyecto de base no ha sido identificado pero, con fundamento, le ha sido atribuida al gaditano Pedro de Medina, la terminación del templo,¹¹ en el que, en palabras de Kubler, es evidente

...a conflict between different architectural schemes. The background is Vignolan, and the surface is Borrominesque. The centre portion or two storey flanked by lateral volutes over the aisle portals survives from the first intention of the Jesuits [...]. Later on, perhaps when Medina arrived, curved wall portion flanking the central door were built, and columns were diagonally at the edges of the curved wall. The ground-floor entablature curvets at each break in asymmetrical rococo profiles. These join in a central flourish of broken spirals over the main doorway. In the upper storey the Rococo curves disappear. Complicated cornice breaks correspond to the continuations of the four diagonal columns through the pediment¹².

Inicialmente este templo estuvo destinado para iglesia de los jesuitas, orden cuyo establecimiento en La Habana fue aprobado por real cédula de 19 de diciembre 1721 después de muchas dilaciones. Según Félix de Arrate *"Fábrica de una iglesia con las puertas al Sur, para que sirviese interinamente a sus funciones, hasta que con más fondos se pudiese emprender otra más grande [...]"*,¹³ en un terreno donado por el obispo Diego de Compostela a fines del siglo xvii que resultó muy pequeño, por lo que los padres compraron terrenos al fondo del concedido¹⁴. Entre 1728 y 1730 edificaron una iglesia y

colegio provisionales, y continuaron tratando de aumentar sus terrenos pues el que disponían no era suficiente para el templo que querían construir. En 1732 solicitan al cabildo la franja "de la marina", lo que se les concede al año siguiente *"para la erección del Colegio de la Compañía de Jesús de ella y permite se continúe la obra empezada para su perfección [...]"*,¹⁵ es decir, se había entonces iniciado la fábrica del colegio y convento pero no les alcanzaba aún para el de la iglesia cuya primera piedra se colocó en 1748. En consecuencia, Pedro Antonio de Lucena, rector del Colegio de los Jesuitas, expuso ante el cabildo la necesidad de que por:

*"...están delineándose los fundamentos de la iglesia q^e ha de tener el expresado Colegio [...] a la imperfección del sitio que nos alcanzó al tiempo de fundarnos, para cuio remedio no ha vastado estrechar la fábrica de viviendas y clases, y por evitar mayor desproporción, se ha deliberado a consulta de personas inteligentes y con reconocimiento hecho por el Thn^{te}. Coronel Dⁿ Ant^o de Arredondo [...] mudar, aunq^e con pequeño movimien^{to} la situación, perdiendo de nuestro terreno por los menos sien baras en favor de la calle q^e baxa de Tejadillo y antiguos quarteles á la Plazuela de la sienaga para ocupar en ella sesenta á ochenta que necesita el quadrado, sapata de las torres y molduras del frente [...]"*¹⁶.

Solicitud que les fue concedida y que permite inferir, como ha señalado Joaquín Weiss, que al colocarse la primera piedra para la construcción del templo y del colegio se partía de un proyecto previamente elaborado para ambos edificios; que el de la iglesia contaba con *"molduras al frente"* y torres a ambos lados¹⁷; y que el edificio del colegio tuvo que achicarse y adaptarse a las condiciones del terreno disponible.

La planta del templo es del tipo jesuítico consistente en un rectángulo interiormente organizado en cruz latina: tres naves con capillas laterales, crucero, capillas en la cabecera a cada lado del presbiterio. Hacia la tercera década del siglo xviii este esquema había sido el utilizado en los proyectos elaborados para la reconstruc-

ción de la iglesia Parroquial, entre los que vale destacar los del ingeniero Bruno Caballero de 1730 y 1735; en particular, este último estaba concebido con un cuerpo central compartimentado en tres secciones, con torres a cada lado.

Pero las autoridades que han estudiado este templo coinciden en que es muy probable que el proyecto haya sido elaborado por alguno de los monjes, cuya casa matriz radicaba en México. En trabajo inédito y archivado en el Centro de Información del Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología (CENCREM)¹⁸, el investigador Alfredo Gómez Llorens consideró la posibilidad de que el padre José Javier Alaña, natural de Palermo, Sicilia, incorporado a la orden en 1722, fuera el autor del proyecto de la iglesia de los jesuitas en La Habana. Alaña se destacó por sus conocimientos humanísticos y matemáticos, por lo que esta atribución es digna de tenerse en

cuenta. Fue profesor de Filosofía y Teología del colegio durante 26 años hasta su muerte acaecida en 1767, año en que los de su orden fueron expulsados de los dominios españoles por lo que quedaron paralizadas las obras de la iglesia¹⁹.

En 1772 la inconclusa iglesia de los jesuitas fue destinada a Parroquial Mayor y se comienzan los esfuerzos por su terminación. Es el momento en que interviene Pedro de Medina quien modificó la composición inicial ¿del padre Alaña?, reposada tal como se evidencia por la portada de la capilla del Loreto —atribuida a Lorenzo Camacho e inaugurada en 1755²⁰— y en las puertas de las naves laterales de la fachada principal, por la movida composición en quiebre de las columnas de la portada principal, exornada con una guarnición acodada mixtilínea, y el arremolinado cornisamento del primer nivel, realzada la portada principal con una empinada peineta

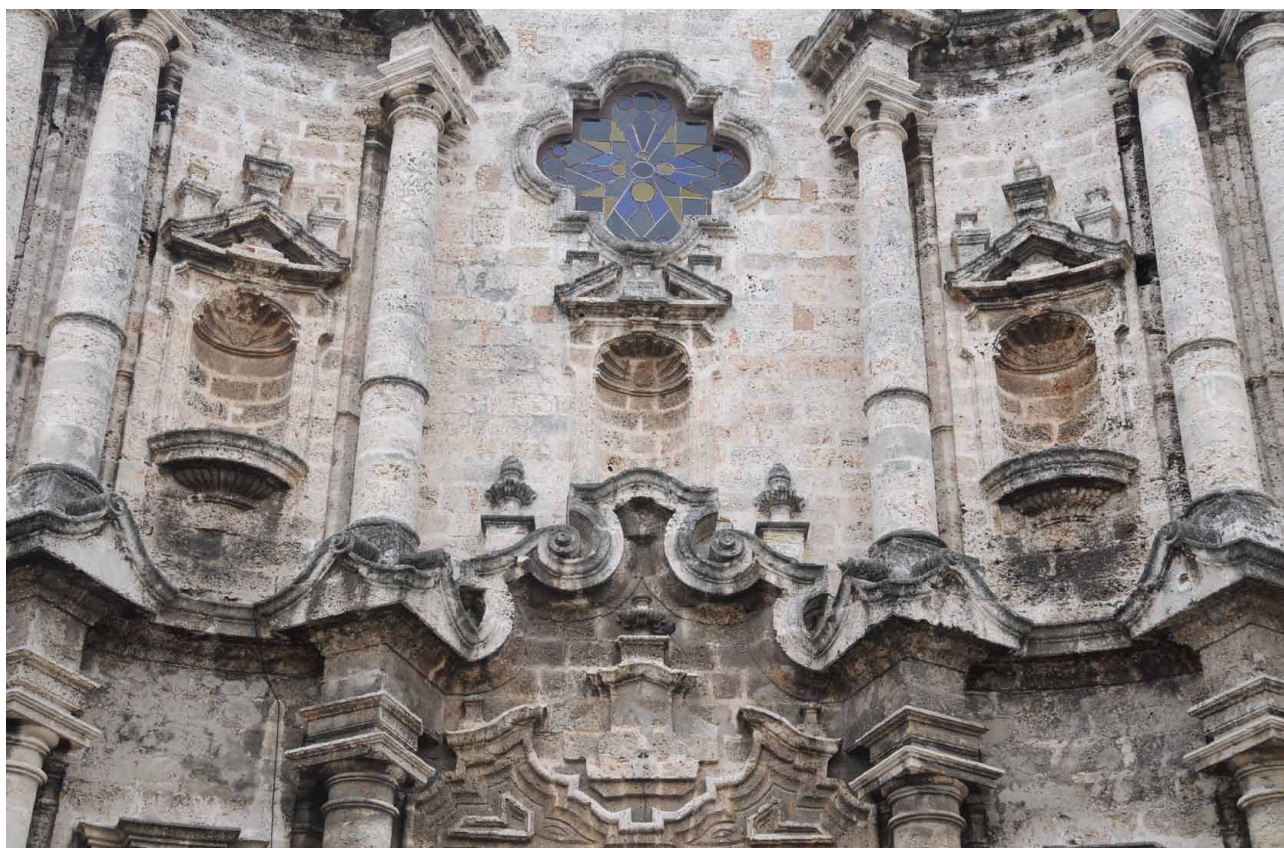


Fig. 4. Detalle de la fachada de la catedral de La Habana. Foto de Julio Larramendi.

flanqueada por volutas rococó, coronadas con copas de estriadas lenguas de fuego. Si por la composición apaisada y el movimiento cóncavo convexo del muro la fachada de la iglesia habanera se asemeja a la de Guadix, se aleja de la misma por los elementos francamente anticlásicos relacionados. Al terminar el templo en 1777, fecha en que es elevado a catedral, Medina se convirtió en el más destacado arquitecto de la ciudad, fama que le abrió las puertas para su participación en otros importantes proyectos.

2. EL PALACIO DE CORREOS, 1770-1773, 1776-1780

El palacio de los Capitanes Generales y el de Correos —también denominado de la Intendencia y del Segundo Cabo— fueron parte del

ambicioso proyecto auspiciado por el marqués de la Torre en aras de la monumentalización de la plaza de Armas, espacio de muy bajo perfil urbano a mediados del siglo XVIII²¹.

La construcción del de Correos se inició en 1770 según el proyecto elaborado por el ingeniero Silvestre Abarca²². Su fachada fue posiblemente como se refleja en el dibujo inserto en el plano general para la remodelación de la plaza de Armas firmado por el ingeniero Ramón Ignacio de Yoldi, sobrino de Abarca, en 1771. Se trataba de edificaciones precedidas por portales de columnas sosteniendo arcos, piso superior cerrado, sin logias, con balcón descubierto a todo el frente, rematadas en sencilla cornisa. En cuanto a la planta, es de sospechar que la fechada en 1770, no firmada, y existente en los

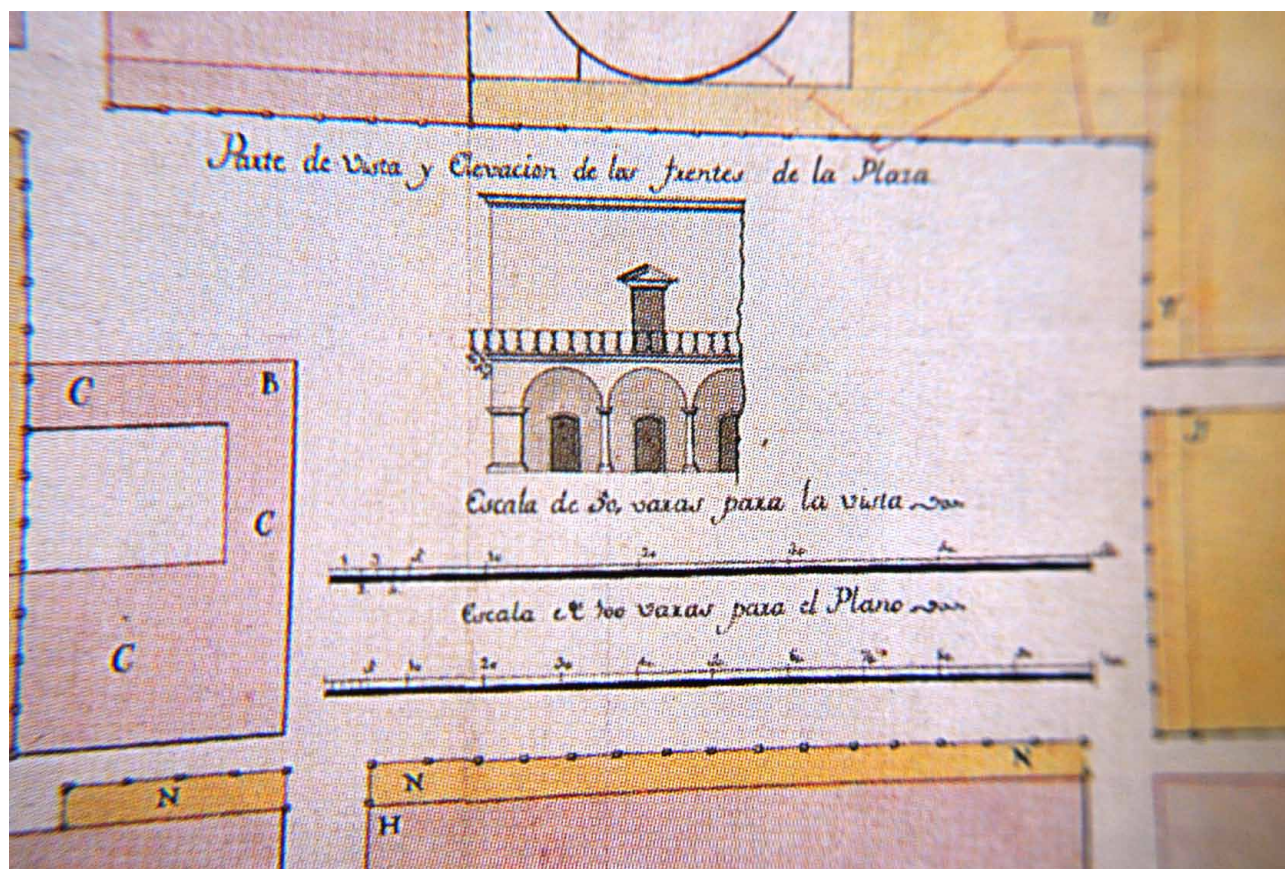


Fig. 5. Diseño para los edificios de la plaza de Armas, tomado de "Proyecto para la formación de la plaza de Armas por Ramón Ignacio de Yoldi", 1773. AGI, Santo Domingo, 382.

fondos del Servicio Histórico Militar²³ se corresponda con el proyecto originario consistente en un edificio cuadrangular, organizado en torno a un pequeño patio porticado de cuatro apoyos por cada lado, con la escalera situada en la crujía de fondo, en eje con la puerta principal de ingreso.

Sin embargo, luego de haberse concluido el edificio, el ingeniero Luis Huet se dirige al capitán general Diego José Navarro para informarle que el *“once de Noviembre del año de 1776, inopinadamente se desplomó y arruinó totalmente el frente principal [...] construido sobre arcos, llevándose tras de sí, la otra pared principal paralela a el [...]”*²⁴ Huet asume la dirección de los trabajos de reconstrucción del edificio y le encarga la ejecución al ingeniero José del Pozo Sucre. En este momento fue cuando Pedro de Medina interviene en el palacio de Correos.

La reconstrucción del edificio dañado fue muy extensa y se prolongó hasta 1780. La planta fue ampliada con dependencias en el fondo y se realizaron ligeros cambios en la organización de los espacios interiores. Según la relación elaborada por Huet los principales trabajos ejecutados fueron²⁵: el frente del portal y la línea interior del mismo; la puerta principal desde su medianía hacia arriba; 7 huecos de cantería labrada; dos arcos con sus pilarotes de cantería labrada y metidos en dos arcos; 8 cielos rasos con sus pechinas, impostas, tangañillos y flores en las piezas de la contaduría y oficinas de la administración donde se han echado los suelos de hormigón y pintado las cenefas de azul fino; 20 cielos rasos de las habitaciones altas, con molduras, pechinas, tangadillos y florones, los suelos de hormigón y las cenefas azules; los suelos de los corredores altos del patio principal; colocación de escalones con piedra de San Miguel a la escalera principal y rematado el pasamano con barandas de caoba tallada; se han trabajado en los repellos de los muros y en los suelos de las dependencias en torno al patio

del almacén, el lugar común, las caballerizas, la caja de la escalera del traspatio y colocados sus escalones de piedra; relleno y pisado del suelo del portal; colocación de los sardineles de los arcos del portal y de los del patio principal, con sus cuatro piletas en los extremos; colocación del brocal del aljibe; construido 260 varas de mampostería sobre los muros del jardín; reparado las goteras de las azoteas; se han hecho 152 varas de enchapados en los corredores del patio principal; se han hecho a los pretiles de las azoteas una vuelta escarzana de mampostería de 346 varas y se han repellido; construido 6 remates en los pretiles; en las azoteas se han colocado 322 varas de hormigón; colocado 60 puertas y ventanas aristadas y entalladas y todos los vanos en los pasadizos y entresuelos bajos;

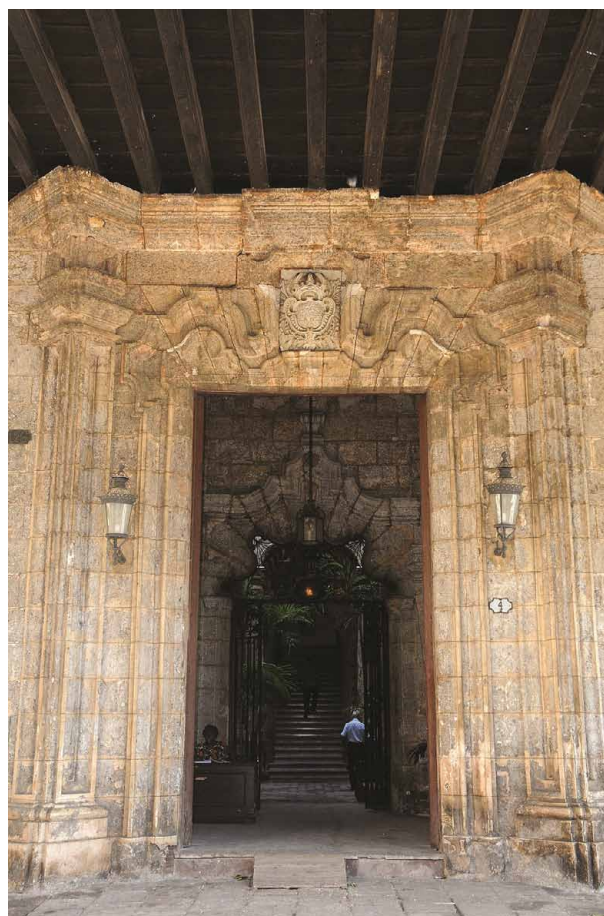


Fig. 6. Portada de ingreso del palacio de Correos.
Foto de Julio Larramendi.

colocado los balcones y rejas de hierro del portal, solados de ladrillo por tabla y encima cubiertos con azulejos, en las oficinas de la contaduría se ha utilizado pizarra; colocado guardapolvos de pizarra a los balcones; construido 17 poyos de mampostería a las ventanas; construido 8 asientos de mampostería a las ventanas; construido dos fogones sin chimenea; además trabajos de movimiento de tierras²⁶.

Por este valioso testimonio podemos inferir que las columnas se transformaron en pilares, reforzados, que los arcos se doblaron para su mejor estabilidad, que fueron construidos los de la portada de ingreso y los del zaguán, que la referencia a la «cantería labrada» alude a los acodados, lambrequines, plaquetas y demás elementos de destaque arquitectónico, que los techos de azotea se cubrieron con cielos rasos adornados, que se hicieron los balcones de la fachada con sus barandas de hierro y las puertas con las características tallas rococó perfiladas con el junquillo. La relación también sugiere que se mantuvieron las columnas originarias

sobre pedestales en el ámbito del patio, que seguramente fueron semejantes a las que tuvo el portal en su versión inicial, así como la disposición de la escalera en la crujía de fondo. El 21 de noviembre de 1780 quedaba pendiente por terminar los suelos de dependencias de la planta alta, de los entresuelos, de parte de las habitaciones de los pisos bajos, incluidos el portal, del patio, zaguán y galerías, 14 puertas, a más de la principal, antepechos de ventanas y las barandas de las escaleras interiores, entre otras obras. Es de notar que no se alude a decoraciones murales, solo a zócalos pintados de azul “fino”.

El palacio de Correos estableció el patrón de diseño para la modernización de la plaza. Abarca diseñó un elegante edificio que repite la disposición de los palacetes construidos en la plaza Vieja, con planta baja, entresuelo y planta noble, soportales al frente y patio claustral destacado con galerías en arcos sobre columnas apoyadas en altos pedestales. Pero no se utilizan las logias que distinguen a las casas “plaza Vieja”,



Fig. 7. Vista y Elevación del Frente gral. del Edificio Administración de Correos de la Habana. Siglo XIX. Servicio Histórico Militar, 11382.

desaparecen los balcones madereros para darle paso a las clasicistas versiones descubiertas, con sus respectivas barandas de hierro, las primeras utilizadas en Cuba, traídas de España, al igual que los cierros de las ventanas inferiores. Remates piramidales sobre pretilos sustituyen las modestas cornisas de los edificios privados. Portadas realzadas con la “jamba habanera” y arcos lobulados refrendan la huella de Medina en este bien proporcionado edificio, de sobresaliente prestancia. El proyecto inicial se complementó con un jardín, situado a su costado y que, en gran medida, anunciaba las transformaciones del espacio público operadas en la siguiente centuria.



Fig. 8. Portada de la casa de la Obrapía.
Foto Julio Larramendi.

El palacio de los Capitanes Generales se inspiró en gran medida en el de Correos. Iniciada su fabricación en 1776 fue terminado mucho después, en 1791, por la ausencia de la mayoría de los ingenieros destacados en Cuba, enviados a las guerras que sostenía España contra los ingleses por los territorios de la Florida Occidental. La dirección de este proyecto estuvo a cargo del ingeniero habanero Antonio Fernández de Trevejos con la participación de Medina como maestro cantero.

3. LA CASA DE LA OBRAPÍA 1648-1685, CA. 1780

La conformación de la casa de la Obrapía fue muy compleja pues se trata de una morada del siglo XVII, ampliada y transformada en la siguiente centuria, hecho aceptado por todos los que han estudiado este inmueble. Pero no ha habido consenso en cuanto a la fecha en que fue colocada la famosa portada de la calle de la Obrapía y, por consecuencia, el momento de su remodelación.

En 1648, María de León, viuda del gobernador Francisco Núñez Milián, vendió en 16 000 pesos —cifra muy considerable para la época— al escribano del Cabildo y Procurador General Martín Calvo de la Puerta y Arrieta (1614-1669) *“unas casas principales que el dicho mi marido durante nuestro matrimonio hizo y fabricó [...]”*²⁷ ubicada en la esquina de Mercaderes y Obrapía, con la fachada principal hacia Mercaderes. En 1659, Calvo de la Puerta compró a sus vecinos del fondo “un pedazo de solar”. Dicha morada contaba con dos cuartos altos sobre una tienda esquinera, entresuelo en la misma, mirador y techos de azotea, de terrado; el resto era de una planta y gran parte del solar, protegido por “altas tapias”, no estaba fabricado.

En su testamento de 1669, Martín Calvo de la Puerta y Arrieta impuso una obra pía de ciento dos mil pesos de tributo para de sus réditos anua-

les al 5 % otorgar dotes a doncellas huérfanas o pobres para matrimonio o entrada a un convento, hecho que le dio nombre a la morada y a la calle. Dejó por su sucesor a su pariente Nicolás Castellón y Pereira (1628-1686), quien fuera el primer patrono de la Obrapía.²⁸ En 1685, Castellón declaró en su testamento que había encargado *“una portada labrada y ajustada p(ara la) casa de mi morada y [...] está en Cádiz para (remitir)seme en la primera ocasión [...]”*²⁹, testimonio que ha dado lugar a considerar que la guarnición que hoy realza la puerta de acceso abierta por la calle de Obrapía es la aludida por Castellón. Sin embargo, ni la factura de la portada, ni las evidencias documentales permiten considerar dicha posibilidad. La portada de la Obrapía se corresponde con la transformación experimentada por la vivienda en el último tercio del siglo XVIII y fue labrada con la piedra de cantería típica de las construcciones habaneras coloniales.

A principios del siglo XVIII, la casa de la Obrapía era un edificio sobresaliente de referencia ciudadana como se desprende de testimonios como el siguiente: *“Félix Cabello carga sobre las casas de su morada bajas de rafas, tapia y teja que estan en la calle que ba de la Carnicería a la Iglesia del SS^{or} San Phelipe Neri, haz^{do} frente a las casas grandes altas de la obrapía de Martín Calbo [...]”*³⁰. Pero la vivienda primitiva fue transformada en palacio barroco mucho después cuando perteneció a Gabriel María de Cárdenas y Santa Cruz (1759-1815), II marqués de Cárdenas de Monte Hermoso. La transformación de la vivienda tuvo lugar a fines de la década de 1770 o principios de 1780 con fondos del patronato de la Obrapía,³¹ lo que provocó que las autoridades obligaran al II marqués de Cárdenas de Monte Hermoso, por auto del 24 de mayo de 1786, a imponer sobre todos sus bienes y en particular *“en las accesorias y fabrica de dos altos que añadió por su propia comodidad y magnificencia en [...] la casa”*³² (vinculada a la Obrapía), los 11 863 pesos, 6 reales que costara dicha remodelación³³.

La ampliación consistió en una transformación total de la vivienda, que creció en el sentido de la profundidad en dos niveles con entresuelo. Por el lado de la calle de la Obrapía se abrió un nuevo acceso, exornado con la relevante portada que distingue a esta vivienda, originariamente decorada con pinturas aplicadas en imitación de mármoles, de lo que quedan algunas huellas. Los trabajos incluyeron la transformación de las crujías delanteras, la inserción de un patio claustal en arcos sobre columnas por tres de sus lados, la construcción de una escalera monumental claustal, la inclusión de una crujía intermedia entre patio y traspatio y

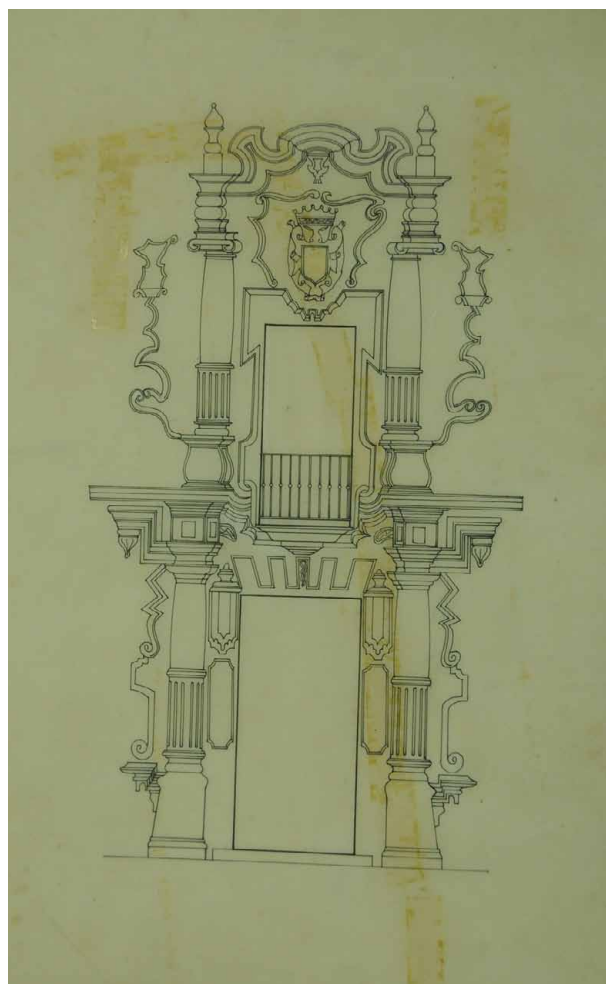


Fig. 9. Dibujo de la portada del acceso por la calle Obrapía, tomado de: Centro de Información y biblioteca del CEN-CREM. Fondo Planos, exp. 03.04.1.3.0579.

edificaciones en la azotea, a modo de ático las que dan hacia la calle y a manera de oficina las de la parte posterior. El arco lobulado del zaguán de la entrada por la calle de la Obrapía, la guarnición del arranque de la escalera, las de los vanos trilobulados que dan a la galería alta y las ménsulas de apoyo de los arcos de las galerías, son elementos de barroca composición y notable unidad estilística, concebidos por un mismo artífice. Del mismo modo, si se comparan los elementos de composición de la portada con los utilizados en los interiores de la vivienda podrá comprobarse que unos y otros responden a una misma concepción, por lo que tanto la portada como los realces interiores fueron hechos en el mismo momento, concebidos y ejecutados por la misma persona, cuyos conocimientos de la estereotomía de la piedra son evidentes por la factura de los sillares de la parte ampliada.

Pedro Herrera sugiere que la portada pudo haber sido elaborada por el escultor José Valentín Sánchez, quien realizó las dos figuras que se encuentran en la galería alta, en el desembocaje de la escalera: una, con el escudo de los Castellón y, otra, con el de los Cárdenas, fechadas en 1781³⁴. Pero la portada de la casa de la Obrapía no es obra de un escultor sino de un arquitecto o maestro cantero, como en la época se les llamaba. Y en el momento en que tienen lugar las transformaciones que convirtieron el viejo caserón mudéjar en moderno palacete barroco, la personalidad artística más poderosa y relevante que actuaba en la ciudad era la de Pedro de Medina. Es marcada la similitud entre la composición y elementos constitutivos de la portada de la Obrapía con las utilizadas por Medina en sus obras, particularmente en la cornisa con que se remata el primero y segundo cuerpo de la catedral de La Habana, los recuadramientos de los vanos del palacio de los Capitanes Generales y el remate de la capilla de la fortaleza de La Cabaña, entre otras obras del destacado gaditano. Los mixtilíneos de un barroco final, los acodamientos, las volutas estriadas, las ménsulas en forma de copas

flamígeras, el quiebro arremolinado del entablamento con la correspondiente “peineta” son temas que, como hemos visto, caracterizan la obra de Medina. Baste comparar el remate del piso inferior de la catedral de la Habana con el de la portada de la Obrapía para convencernos de que fueron trazadas por la misma mano.

La distribución funcional originaria de la casa de la Obrapía respondía a la de las grandes mansiones de la nobleza hispanoamericana en cuyas moradas se destinaban espacios para la capilla, para salón de las damas o estrado y para salón de los caballeros o de las sillas. Desvaídas por las transformaciones, en este palacio se aprecian rezagos de lo que pudo ser el salón de las damas y el de los caballeros, en la actualidad unidos en uno sólo a través de dos columnas colocadas en el siglo xx. Las decoraciones murales, en consonancia con los destaques arquitectónicos de los arcos lobulados, portadas y otros elementos arquitectónicos, presentan motivos del rococó, lo que podría ubicarlas también en los finales del siglo xviii. El cuarto alto del tercer piso fue sin dudas un gabinete de trabajo, destinado a biblioteca, decorado con temas similares ya tendentes al Luis XVI. Los paneles de las puertas también responden al mismo estilo y período —calificado por el maestro Prat Puig, el “Luis de las Casas”—, de factura semejante a los de las puertas de los palacios del Segundo Cabo y de los Capitanes Generales.

La casa de la Obrapía es el palacio urbano barroco más sobresaliente de la Habana Vieja. Sus extraordinarios destaques arquitectónicos fueron obra de un relevante artífice, a la altura de los que ostentan las magníficas edificaciones religiosas y civiles del último tercio del siglo xviii, familia a la que pertenece esta hermosa mansión. No hemos encontrado documentos que relacionen a Medina con esta casa pero su «firma» es clara en los elementos compositivos de su famosa portada y en todos los destaques arquitectónicos que realzan los espacios interiores.

NOTAS

- ¹ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego. *Historia del arte hispanoamericano*. T. IV. Barcelona-Madrid: Salvat Editores, S.A., 1956, pág. 145.
- ²Correspondencia de Gobernadores. Isla de Cuba: "Instrucción a Diego José Navarro, gobernador de la Habana y Capitán General de Cuba, enero 6 de 1777". Archivo General de Indias (en lo adelante AGI). Sig. Ultramar, 83.
- ³Cabildo de 14 de mayo de 1772, f. 54. Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de La Habana (en lo adelante AHHH). Libro de Cabildo de 1ro de enero de 1772 a 4 de diciembre de 1773.
- ⁴Véase las Actas Capitulares 1771 a 1776, en particular el Bando de Buen Gobierno de 4 de abril de 1772, en AHHH.
- ⁵Véase BONET Y CORREA, Antonio. *Andalucía barroca. Arquitectura y urbanismo*. Barcelona: Ediciones Polígrafa, S.S., s.f., pág. 134.
- ⁶En documentos de época Medina se autodenomina "Maestro Arquitecto y cantero".
- ⁷Véase Archivo Nacional de Cuba (en lo adelante ANC). Anotaduría de Hipotecas, tomo 19.
- ⁸SÁNCHEZ-AGUSTI, María. *Edificios públicos de La Habana en el siglo XVIII*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1984.
- ⁹"Expediente no. 105 Sobre la aseguración de 500 ps que dexo prevenida pa una memoria de misas D. Pedro Medina", 1808. ANC. Escribanía de Varios, leg. 19 núm. 285.
- ¹⁰Cfr. ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio. *Los monumentos nacionales de la República de Cuba. La plaza de Armas Carlos Manuel de Céspedes de La Habana*. La Habana: Publicaciones de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1957.
- ¹¹Entre otros testimonios de época, dicha atribución fue confirmada por Tomás Romay. Cfr: "Elogio del arquitecto gaditano D. Pedro Medina", en *Tomás Romay, Obras Completas*, tomo 1, La Habana, 1965, págs. 223-225.
- ¹²KUBLER, George y SORIA, Martín. *Art and Architecture in Spain and Portugal and their American dominions 1500 to 1800*. Baltimore: Published by Penguin Books, 1959, pág. 68.
- ¹³FÉLIX DE ARRATE, José Martín. *Llave del Nuevo Mundo antemural de las Indias Occidentales. La Habana descripta: noticias de su fundación, aumentos y estados*. La Habana: Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, 1964, pág. 200.
- ¹⁴AHHH. Libro de Cabildo de 1732, acta del 4 de julio.
- ¹⁵"Real Cédula fecha en San Idelfonso a 19 de septiembre del año 1733 en que Su Majestad aprueba la merced del pedazo de mar intermedio que concedió el gobernador de esta ciudad para la erección del Colegio de la Compañía de Jesús de ella y permite se continúe la obra empezada para su perfección". ANC. Bienes del Estado, leg. 1, núm 27.
- ¹⁶"Diligencias seguidas por el Rector del Colegio de la Compañía de Jesús solicitando licencia para delinear la iglesia del colegio de esta ciudad [Habana]". *Boletín del Archivo Nacional*, año XIII, 5-6 (1914), págs. 241-264.
- ¹⁷WEISS, Joaquín E. "La Catedral de la Habana. Proceso histórico-arquitectónico de su construcción y consideraciones sobre su posible autor". *Revista del Colegio de Arquitectos* (La Habana), octubre de 1931, págs. 44-74.
- ¹⁸El CENCREM fue cerrado en 2012 y los fondos de su archivo y biblioteca no están disponibles.
- ¹⁹Sobre los jesuitas y su expulsión véase: ANC. Bienes del Estado, leg. 1 al 37.
- ²⁰ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio. *La plaza de la catedral de La Habana*. La Habana: Publicaciones de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1959, pág. 40.
- ²¹Sobre la configuración histórica de la plaza de Armas véase: GARCÍA SANTANA, Alicia. *Urbanismo y arquitectura de La Habana, siglos XVI al XVIII*. La Habana: Ediciones Boloña, 2010.
- ²²Cfr. SÁNCHEZ-AGUSTI, María. *Los edificios públicos...* Op. cit.

²³Cfr. "Plano de la casa de correos", 1770, Anónimo, Servicio Histórico Militar, 12.572. En: *La Habana vieja, mapas y planos en los archivos de España*. Madrid: Ministerio de Cultura, 1985.

²⁴AGI. Correspondencia dirigida al capitán general de Cuba. Diego Jose Navarro, Cuba, 1247, 1777.

²⁵Hemos parafraseado el documento en aras de una mayor síntesis pero hemos respetado los giros y las denominaciones utilizadas.

²⁶Ibid.

²⁷Citado por WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana*. La Habana-Sevilla: Instituto Cubano del Libro-Junta de Andalucía, 2002, pág. 111.

²⁸Sobre las relaciones de Calvo de la Puerta con Castellón, otros detalles familiares y la casa de la Obrapía Cfr. CORNIDE, María Teresa. *De La Havana de siglos y de familias*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2008, págs. 94-103.

²⁹PÉREZ DE LA RIVA, Francisco. "Panoramas de ayer. La casa de la Obrapía", *Arquitectura*, año XII, 134 (1944), págs. 331-228.

³⁰ANC. Libro 3 de la Anotaduría de Hipotecas, f. 155.

³¹HERRERA LÓPEZ, Pedro A. "La casa de la Obrapía". *Palabra Nueva* (La Habana), año IX, octubre (2000), págs. 40-42.

³²"Parte del Auto de Visita de la Obrapía, fundada por el Gobernador Dn Martín Calvo de la Puerta, efectuada por el Ilmo., S.r obispo Dn Felipe José Trespalacios a 1ro. De agosto de 1792, donde entre otras cosas se trata de las obras que hizo en la referida casa Dn Gabriel María Castellón de Cárdenas y Santa Cruz, Marqués de Cárdenas de Monte Hermoso, Patrono de la Obrapía", ANC. Escribanía de Varios, leg. 55, núm. 894, tomado de: Centro de Información y Biblioteca del CENCREM, exp. 03-04-1.3-0579 elaborado por Pedro Herrera López, 12 de enero de 1967.

³³Según María Teresa Cornide, el II marqués de Cárdenas de Monte Hermoso fue el primero de esta familia que habitó la casa de la Obrapía, véase *op. cit.*

³⁴HERRERA LÓPEZ, Pedro A. "La casa de la Obrapía...", *Op. cit.*

ANTONIO MONTENEGRO Y LAS FUNCIONES DEL INGENIERO MILITAR EN LA CUBA DEL OCHOCIENTOS

ANTONIO MONTENEGRO AND MILITARY ENGINEERS' ROLES IN CUBA IN 19TH CENTURY

Resumen

La figura del ingeniero militar se constituye en la Cuba decimonónica como uno de los principales recursos sobre el que se asentó la pujante sociedad del desarrollismo comercial azucarero, dada la versatilidad con la que se adaptará a las obras urbanísticas, arquitectónicas y de ingeniería que pronto se requirieron. En este artículo se aborda como ejemplo de tal circunstancia el caso del ingeniero Antonio Montenegro, sobre el que se aportarán nuevos datos inéditos.

Palabras Clave

Antonio Montenegro, Cuba, Ingenieros, Matanzas.

Ignacio J. López Hernández

Universidad de Sevilla.
Departamento de Historia del Arte.
Facultad de Geografía e Historia, España.

Licenciado en Historia del Arte por la Universidad de Sevilla, actualmente cursa el doctorado tras haber finalizado en 2013 un Máster en Patrimonio Artístico Andaluz y su Proyección Iberoamericana en el que presentó el Trabajo Fin de Máster "Ingeniería Militar en Matanzas. El caso de Carlos Benítez Blanco".

Abstract

The military engineers were some of the most important figures in the commercial development of Cuba in 19th century due to its ability to adapt to its structural demands. In this article, the engineer Antonio Montenegro is studied as example of this circumstance with unpublished information.

Key Words

Antonio Montenegro, Cuba, Engineers, Matanzas.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 26/02/2014
Fecha de revisión: 24/03/2014
Fecha de aceptación: 08/04/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

ANTONIO MONTENEGRO Y LAS FUNCIONES DEL INGENIERO MILITAR EN LA CUBA DEL OCHOCIENTOS

La desorganización de los ingenieros militares en el ejército español a principios del siglo XVIII, evidenciada por la escasez de medios en las campañas de la Guerra de Sucesión, hizo imperativa la constitución de un nuevo cuerpo militar integrado por ingenieros con formación competente y específica. Para ello fue determinante la participación en el ejército español de ingenieros franceses enviados por Luis XIV, formados en la Escuela Francesa de Fortificación bajo postulados de Vauban, al igual que la experiencia previa de la Academia Real y Militar del Ejército de Bruselas, desde donde sería llamado en 1709 el Marqués Jorge Próspero de Verboom con la tarea de articular la estructura del Real Cuerpo de Ingenieros Militares, tras ser designado por el Rey como Ingeniero General. Éste será finalmente instituido en 1711 bajo su dirección, estando asistido por siete ingenieros flamencos y dos franceses¹.

Quedaba deslindar competencias con otros cuerpos de la milicia que hasta el momento habían desempeñado funciones que Verboom reclamaría. Para ello en 1718 se redactan las *Instrucciones y Ordenanzas para el Real Cuerpo*

de Ingenieros donde se especifica la capacidad del integrante del cuerpo de conocer

“la situación de las ciudades, villas y lugares; sus distancias, la calidad de los caminos, curso de los ríos, estado de los puentes y otras circunstancias; como también la constitución y estado de las plazas de guerra, puertos de mar, bahías, y costas, [...] y para la comodidad de los pasajeros, carreterías y para otros interesados, como por el deseo que tengo de mandar hacer en los referidos caminos, en los puentes y en otros parages, los reparos, y obras que se consideren convenientes”².

Poco a poco se irán diversificando las funciones, reestructurándose el cuerpo con el paso de los años en diferentes ramos, tales como el referente a la formación académica, el de la Marina Real (1770), el de fortificaciones (1774), o el de caminos, puentes, edificios de arquitectura civil y canales de riego y navegación (1780). En esta última unidad, al mando en el momento de su creación de Francisco Sabatini, se evidenció cierto intrusismo de los ingenieros en las competencias de los miembros arquitectos de la Real Academia de San Fernando, de modo que con Carlos IV se acabaría poniendo coto a las intervenciones arquitectónicas de estos

profesionales³. Sin embargo, estas disposiciones venían en su mayoría marcadas por la experiencia peninsular, permaneciendo habitualmente la realidad del territorio americano ajena a la de la metrópoli. Este pertinaz centralismo que desde Madrid se ejerció en América provocó también un desabastecimiento de arquitectos en todo el continente, quedando en muchas de las ocasiones como único personal facultado para la proyección y levantamiento arquitectónicos los escasos ingenieros militares destacados en los principales centros estratégicos.

Concretamente en el caso cubano, el protagonismo del ingeniero militar será aún más acentuado que en el resto de América. Esto se verá además potenciado una vez la isla permanezca, junto con Puerto Rico, como único reducto del dominio español en el continente, incrementándose el número de unidades a partir del segundo tercio del siglo XIX, de modo que ya en 1863 quedaban integrados en el recuento de los oficiales de la Subinspección de La Habana un general subinspector, tres coroneles, cinco tenientes coroneles, catorce comandantes y ocho capitanes. Al mismo tiempo, para un mayor control logístico, se reestructuraba el cuerpo en dos departamentos: el Occidental, con sede en La Habana junto a la Subinspección, y conformado por un coronel, un teniente coronel y otros oficiales; y el Departamento Oriental, localizado en Santiago de Cuba, integrado por un coronel, un comandante y otros oficiales. A su vez, se repartían por la isla comandancias con operatividad localizada en diferentes ciudades. Así encontramos una en Villa Clara, dirigida por un comandante; otra en Trinidad, formada por un coronel y un comandante; otra más en Puerto Príncipe, con un capitán; y finalmente una última radicada en Matanzas dirigida por otro comandante⁴. Sin duda, todo este despliegue, nunca visto antes en la isla, no obedecía exclusivamente a intereses defensivos, sobre los que reiteradamente se manifestaban ordenanzas y reglamentos, sino que era producto

de las nuevas funciones que el Real Cuerpo de Ingenieros Militares desempeñó en la próspera Cuba del Ochocientos.

El lucrativo comercio azucarero necesitó pronto de la rapidez y facilidad con la que el ferrocarril permitiría redistribuir el género desde los diferentes ingenios a los puertos exportadores. Así, en 1837 se inauguraba el primer tramo de ferrocarril entre La Habana y Bejucal, once años antes de que se pusiera en funcionamiento la línea entre Barcelona y Mataró. Desde entonces por toda la isla se expandirá un extenso entramado ferroviario levantado con la imprescindible ayuda de los militares del arma de ingenieros, quienes en la mayoría de las ocasiones serán comisionados por las empresas para la proyección y construcción de estos caminos de hierro. Es el caso del teniente coronel de ingenieros Carlos Benítez, quien estuvo al mando del ferrocarril de La Sabanilla a fecha de la inauguración de su primer tramo el 17 de octubre de 1843⁵. Más particular es el ejemplo de Manuel José de Carrerá, ingeniero venezolano, quien al no poder pasar a estudiar a la península se ligó al cuerpo como ingeniero voluntario, figura establecida en América desde el siglo XVIII que permitió engrosar las filas del arma en el continente con aquellos ingenieros no formados académicamente. Carrerá aparecerá activo en empresas vinculadas con su compatriota Domingo del Monte como la del camino férreo entre Cárdenas y Jovellanos, así como principalmente en el ferrocarril de La Sabanilla durante la década de 1840⁶. A menudo, Carrerá se relacionará en algunos trabajos con el ingeniero francés Jules Sagebien quien se convierte en una de las principales figuras del trazado ferroviario cubano por estas fechas. Como bien aprecia la especialista cubana García Santana, desde los 40 y hasta 1862 pocas líneas fueron las que no pasaron por sus manos. Su vinculación con estos trabajos bien pudo llegar a través del contratista Joachim de Arrieta, acaudalado propietario de la Flor de Cuba, el mayor ingenio azucarero de la isla, e

inteligente hombre de finanzas, con quien colaboró tempranamente en varias de sus empresas⁷. Según Béal, ambos viajaron a Francia para hacerse con maquinaria eficiente de procesado de la caña de azúcar, aprovechando la estancia para conocer los nuevos adelantos del ferrocarril que pronto trasladará a caminos como el de La Sabanilla, el de Villa Clara-Cienfuegos o el del Cobre en Santiago de Cuba⁸. No obstante, si bien Sagebien puede parecer una excepción al tema que tratamos, pues llega a Cuba autodenominado como ingeniero civil, figura no contemplada por entonces en España, a la postre será adsorbido por el Real Cuerpo de Ingenieros Militares al ser nombrado en 1847 por Mariano Carrillo de Albornoz como maestro de obras de fortificación del Departamento Occidental, llegando a obtener la graduación de comandante⁹.

Coligado con el auge comercial y la expansión del ferrocarril, las ciudades experimentarán un notable crecimiento demográfico y urbano, necesitando de profesionales que proyectaran vecindades, plazas, paseos y edificios. De nuevo aquí entran en juego numerosos ingenieros militares que, bien a título privado o como miembros del Cuerpo, desempeñarán funciones de arquitectos e ingenieros al servicio de la administración local, la iglesia y particulares. Al respecto, resulta elocuente el ejemplo de La Habana del Capitán General Miguel Tacón, activo como gobernador entre 1834 y 1838. Son años en los que la población de la capital se triplica, necesitando adaptar los servicios a una ciudad que se extendía más allá de las murallas, para lo que Tacón la nutrió de mercados, mataderos, alumbrado y alcantarillado, además de otras infraestructuras de ocio, acorde a una sociedad que poco a poco gustaba de los usos y costumbres franceses del teatro de ópera, el café y el paseo¹⁰. Entre otros, en esta transformación jugará un papel importante el Ingeniero Director Manuel Pastor, interesante personalidad, en tanto que aparece por las mismas fechas como proyectista y asentista de obras.

De esta manera lo veremos en 1835 ejerciendo su cargo en el cuerpo en las obras del Palacio de Gobierno a la vez que figura como contratista en la construcción de la Maestranza de Artillería y los mercados del Cristo, Tacón y de Fernando VII, obra esta última trazada por su colega, coronel de ingenieros, Nicolás Garrido¹¹. Pastor será también el encargado de diseñar y levantar la nueva cárcel, a partir de 1835, si bien Gutiérrez y Esteras observan una clara intervención de Ramón de la Sagra, quien al momento se encontraba estudiando los diversos sistemas carcelarios de Europa y América¹².

Continuista en esta tendencia tras de la marcha de Tacón será el Director Subinspector de Ingenieros Mariano Carrillo de Albornoz, destacado militar mexicano leal a la Corona española al momento de la emancipación mexicana cuando ostentaba el cargo de Comandante de Ingenieros en Yucatán. Su mayor aportación se enmarca en el lustro que va de 1840 a 1845, en el que, como prueba de la actividad del cuerpo en las obras públicas de La Habana, Carrillo planificó para mediados del XIX un plan de paseos y calzadas vertebrado por el Prado y la línea de terrenos libres de las murallas¹³. Estará también activo en obras arquitectónicas como las que se llevaban a cabo para remodelar el Teatro Principal o el Coliseo en la Alameda de Paula o en proyectos como los del Colegio General de la ciudad, en la planta alta de la Casa de Recreo de los Capitanes Generales o en la Ermita de San Nicolás, siempre, según preceptos del neoclasicismo imperante. Entre otras obras dirigidas, más vinculadas a su cargo militar, destacan las intervenciones en la Cortina de Valdés y la Puerta de Tierra, la construcción del muelle de San Francisco y los puestos de seguridad para los paseos. Además construirá y habilitará cuarteles aprovechando la reciente desamortización de Mendizábal, caso del Colegio de Belén en 1842¹⁴.

Especialmente notable será la transformación de la ciudad de Matanzas como consecuencia de

esta particular revolución comercial. Antes de obtener de la corona el privilegio de convertirse en zona franca, contaba la ciudad según sus propias crónicas con no más de 3100 personas que habitaban casas *“casi todas de paja, careciendo de comodidad y lucimiento”*¹⁵. Sin embargo, al poco de la apertura de su puerto, el panorama cambió drásticamente: se construyeron más de 300 nuevas casas en cantería y cubiertas de teja entre los 500 solares nuevos que se parcelaron. Se abrieron talleres de artesanía y se fundaron compañías constructoras que contribuyeron al levantamiento y mantenimiento de los inmuebles. Por su parte, el área rural también prosperó rápidamente con la terminación de 30 ingenios y la construcción de otros 14. Es así que ya a principios de siglo fueron 11552 vecinos *“los que en vez de miserias o escaseces, pasaron a gozar de la abundancia, comodidades y de los bienes de la vida”*¹⁶. No obstante, esta relación de 1809 quedará rápidamente obsoleta, pues la población seguirá creciendo exponencialmente hasta mitad de siglo, sobre todo, al quedar operativo el aludido ferrocarril de La Sabanilla que tenía como final de trayecto el puerto exportador matancero. Estas cifras son directamente proporcionales al desarrollo urbano que experimentará la ciudad y que la hará radicarse más allá de los ríos Yumurí y San Juan que hasta entonces la acotaban, surgiendo las barriadas de Versalles y Pueblo Nuevo.

Pasar de un pequeño poblado a una de las ciudades más activas de la isla hizo necesaria la construcción de nuevos edificios que satisficieran sus nuevas funciones. En esta labor tomó buen partido el ingeniero Jules Sagebien quien reestructuró la fallida aduana de Esteban Best y construyó el Cuartel de Santa Cristina, el Hospital de Santa Isabel, el edificio de la cárcel y proyectó varios puentes. Dada la importancia que venía adquiriendo la ciudad, pronto se establecería en Matanzas una comandancia del Real Cuerpo de Ingenieros Militares por la que pasarán numerosos ingenieros que la surtirán

de proyectos y nuevas construcciones. García Santana recoge nombres como Manuel José de Carrerá, Francisco de Villafranca, Carlos Benítez, Juan de Mena o Francisco Piqué, todos activos en múltiples proyectos en la ciudad, poniendo de manifiesto la importancia del cuerpo en la configuración de la Matanzas contemporánea y la necesidad de una mayor profundización en el estudio de estos profesionales¹⁷. A este fin dedicamos parte de este estudio, al analizar la figura del ingeniero militar Antonio Montenegro.

Apenas nada se sabe de este ingeniero, si bien su figura irrumpe en Matanzas proyectando y ejecutando una de las obras más importantes de la ciudad, su Palacio de Gobierno. Montenegro delinea los planos en 1851, año en que se firma la contrata para su ejecución con José Carbó¹⁸. El historiador Jacobo de la Pezuela lo describía como *“uno de los edificios más modernos, mas vastos y de mejor gusto de esta población. Su fachada principal adornada con un buen reloj, es de 3 cuerpos: alto, entresuelo y bajo. Mira á la plaza de Armas por cuyo lado mide 400 varas exactas y sus costados corresponden por el N. á la calle de Contreras y por el S. á la de Gelabert”*. El piso principal se distribuía en tres departamentos repartidos entre el gobernador, el tribunal de comercio y el ayuntamiento. En la planta baja se radicaban la estación de telégrafo, un café, una perfumería y dos notarías. En el entresuelo se situaban dos secretarías pertenecientes a los gobiernos civil y militar con viviendas para los arrendatarios de los locales del pórtico¹⁹. A excepción del reloj mencionado, colocado en 1855, toda la descripción se corresponde con la traza original de Montenegro, pudiéndose completar apreciando en su fachada una robusta galería de medios puntos sobre pilares con sillaría ligeramente despiezada, a cada uno de de los cuales corresponde en planta alta un balcón. La solución parece retomar aquella antigua disposición por la que se instaba perimetrar las plazas de armas con soportales que guareciesen de la lluvia, e introducir en ellos locales de comercio.

Cierra la escasa relación de obras y proyectos de Montenegro conocidos hasta ahora, además de una pasajera mención en los trabajos del acueducto de la ciudad, el diseño que realiza entre 1852 y 1853 para la edificación de una iglesia en el barrio de Versalles, en las inmediaciones del cuartel de Santa Cristina. La noticia trasciende por una carta fechada el 19 de junio de 1853 de Joaquín Morales de Rada, Brigadier Jefe de Ingenieros de Matanzas, dirigida a Carrillo de Albornoz informándole acerca de un proyecto de iglesia de Montenegro con una capacidad de 400 personas²⁰. Se adjuntaba presupuesto, planos y memoria, si bien a día de hoy no contamos aún con estos documentos. En este artículo añadimos un proyecto del autor fechado entre 1854 y 1855 para la referida iglesia formado por dos planos hallados en la Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid²¹. En primera instancia, sabiendo aproximadamente el tamaño de la iglesia proyectada de la que da noticia García Santana, sobre la que se decía que cabían 400 personas, se puede concluir, por asimilación de volumen, que el proyecto hallado en Madrid bien pudo ser una modificación del anterior o un traslado a limpio de los planos adjuntos en la memoria.

La iglesia se proyecta en orientación norte-sur sobre unos solares que —según inscripción sobre plano— vendría Francisco Vega inmediatos a la esquina noroeste del Cuartel de Santa Cristina. El templo dibuja en planta una cruz latina alterada a los pies por la adición de un pórtico con dos dependencias a los laterales: en el lado del evangelio el baptisterio con la caja de escaleras adosada de acceso al coro y en la epístola una capilla para matrimonios. El cuerpo principal de la iglesia lo constituye una única nave con cubierta de madera que se interrumpe para abrir un arco de triunfo hacia el presbiterio, ligeramente sobreelevado y articulado al centro por la mesa de altar anexa a un sagrario en forma de templete. Desde aquí son accesibles el archivo parroquial y la sacristía, ubicados en

dos dependencias que constituyen en planta los brazos este y oeste respectivamente. Ambas salas de planta rectangular se comunican con otras dos más pequeñas localizadas inmediatas al testero del presbiterio. Desde aquí se accede a un vestíbulo de entrada por la cabecera delimitado por cuatro grandes pilares sobre los que se levanta una torre campanario practicable por una caja de escalera anexa que sube hasta la cubierta, desde la que se llega, a través de un caracol, hasta un cuerpo de campanas cupulado.

El alzado, por su parte, es de un clasicismo sumamente sencillo. En la fachada principal, repetida sintéticamente en el frente de la cabecera, aprovecha el espacio de las capillas adyacentes al pórtico para aliviar la verticalidad de la única nave central. Ésta se estructura en dos cuerpos superpuestos, abriéndose el inferior con tres medios puntos sobre pilares, correspondientes en alto a cuatro pilastras que enmarcan en el centro un ventanal y soportan un frontón triangular. Las calles laterales, ligeramente retrotraídas, transitan hacia la verticalidad del cuerpo central a través de dos medios frontones triangulares. Destaca en la composición un calculado juego de proporciones en el que la suma de los

79

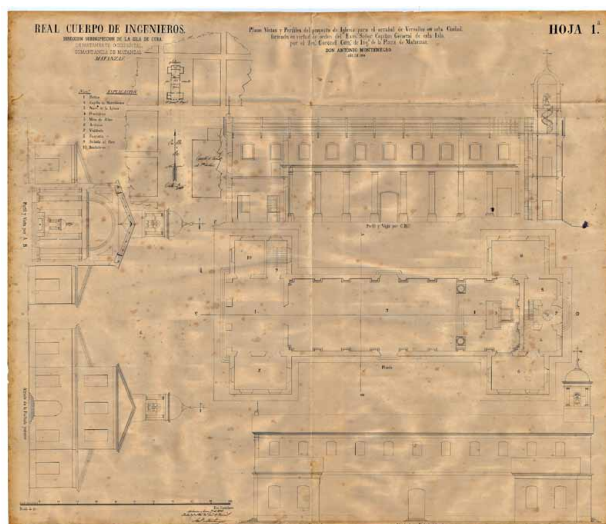


Fig. 1. Plano, Vistas y Perfiles del proyecto de Iglesia para el arrabal de Versalles en esta ciudad. IHCM, CAGMM, CUB-194/10.

dos cuerpos laterales conforman el total del central y así, la suma de los medios frontones resulta el completo del nivel superior. Es de esta forma que el pragmatismo que caracterizarán las intervenciones de los ingenieros militares, formados en la acepción más matemática de la arquitectura, cristalizará en obras, como ésta, de gran armonía de proporciones. Más allá de esto, el proyecto revela evidentes notas palladianas, tanto en la fachada —aún sin optar por el orden gigante—, como en el interior, articulado rítmicamente en el muro por pilastras sobre plintos que sostienen un entablamento corrido que perimetra la extensión de la nave por el presbiterio. La nave es intensamente iluminada por una galería de ventanas aliviadas de peso por la ligera techumbre de madera, destacando la elegante configuración del presbiterio con el arco

triumfal sostenido por las dos únicas columnas exentas del conjunto. La excesiva horizontalidad del perfil constructivo que pudiera ocasionar la ausencia de cúpula, se contrarresta con la colocación del campanario sobre el presbiterio, elevándose unos 7 metros sobre la línea de la techumbre. Ello contribuye a crear un conjunto de una marcada simetría también en planta, abundando en espacios relacionales similares a los que se observan en los planos de la portada.

Este proyecto no se llevará a cabo al igual que uno anterior para la misma iglesia, que formó el ingeniero militar Carlos Benítez en 1849, del que también se conserva un plano en la Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid²². Éste muestra detalladamente en seis dibujos con plantas, alzados y diferentes secciones un edificio de cruz

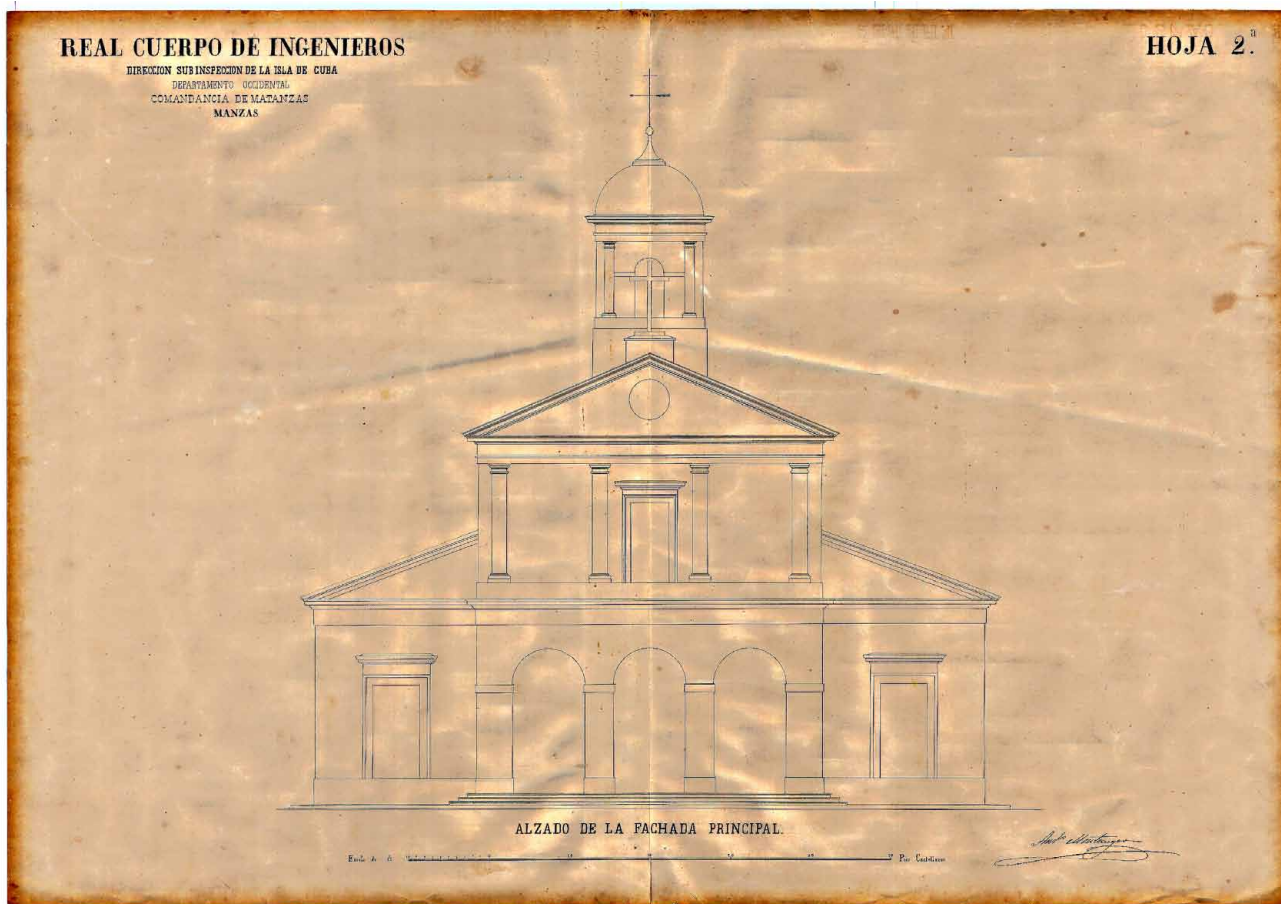


Fig. 2. Alzado de la fachada principal. IHCM, CAGMM, CUB-194/11.

griega al que se adosan dependencias a ambos lados del presbiterio, sobresaliendo del testero norte una torre campanario, de manera similar a la proyectada por Montenegro.

La construcción de la iglesia no tendría lugar finalmente hasta 1870, bajo un académico proyecto del arquitecto italiano Daniele dall'Aglio. Para ello fue decisivo el apoyo del obispo Jacinto María Martínez y el entonces gobernador Esteban, quienes encabezaron una junta para promover la construcción de la que era miembro Francisco Vega, propietario de la parcela en la que Montenegro proyectó su iglesia. No obstante, el definitivo templo de San Pedro de Versalles, acabaría construyéndose dos manzanas al oeste.

Retomando la figura de Montenegro, y a fin de completar parte del gran vacío existente en su historial personal y profesional, damos a conocer algunos datos extraídos de documentos de la Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid, exponiéndose según se deduce algunas notas sobre su origen. Ya el hecho de que Montenegro aparezca en los documentos analizados anteriormente con la graduación de comandante de ingenieros, y no como ingeniero voluntario, caso por ejemplo de Carrerá, advierte de que con probabilidad cursó sus estudios en la Academia de Alcalá de Henares, sin precisarse en cambio su origen. No obstante, el análisis de las fechas y nombres de algunos documentos parece aclarar su procedencia. De 1846 data un *Plano, vista y perfil de un cuartel de Ynfantería para un Regimiento de 3 Batallones de 1000 plazas* formado por Antonio Montenegro a construir en Madrid²³. Sin embargo se cita sin graduación militar ni cargo en el cuerpo, datos que se completan en otro plano de 20 de octubre de 1847 donde se muestra *La Ciudad de Alcalá de Henares con los Edificios militares a cargo del Cuerpo de Yngenieros*²⁴, apareciendo como comandante graduado, capitán del Cuerpo de Ingenieros. De nuevo como capitán lo encontraremos, por

último, en el levantamiento de cinco plantas del ex convento de San Francisco de Madrid, realizado en colaboración con el capitán Manuel Portillo el 31 de octubre de 1849²⁵. La siguiente noticia de Montenegro lo sitúa por primera vez en Matanzas en 1851, cuando firma un plano de un puente levadizo de cadenas al modo de Poncelet, para el castillo de San Severino. Llama la atención que se presenta como teniente coronel comandante de ingenieros y ya no como comandante, capitán de ingenieros, lo que con probabilidad obedece a la Real Orden del 16 de Febrero de 1768, por la que se promocionaba de forma "*automática a la categoría superior una vez destinados a América*"²⁶. No obstante, esto no nos aporta información sobre su procedencia, ya que aunque se le recompensó por su disposición a marchar a Cuba, ello no confirma que sus orígenes estén en la península, ya que se darán casos de cubanos que pasaron a formarse a Madrid para volver como ingenieros egresados. Sobre esta última cuestión ofrece nuevas pistas su rastro documental en el archivo, pues si su última intervención registrada en Cuba fue un proyecto en La Habana de camino para carruajes desde el muelle de los Cocos hasta La Cabaña, firmado el 27 de junio de 1861²⁷, su nombre aparecerá nuevamente en Madrid en ocho planos de un proyecto de cuartel para la dehesa de los Carabancheles, con fecha de 14 de julio de 1867, lo que parece confirmar su origen peninsular²⁸. Por aquella fecha ya ostentaba el grado de coronel del Real Cuerpo de Ingenieros del Ejército y firmaba añadiendo Guitart como su segundo apellido. Este detalle ha permitido documentar su muerte el 18 de mayo de 1871, al quedar recogida en la necrología de la *Revista de España* de 1872²⁹. Finalmente, podemos calibrar a partir de estas pocas notas la importancia de este ingeniero, que sin duda merece una mayor profundización en ulteriores investigaciones. Prueba de ello puede ser su nombramiento como Comendador de la Orden de Carlos III el 26 de febrero de 1863 a propuesta del Capitán General de la isla³⁰.



Fig. 3. Detalle. Plano, Vistas y Perfiles del proyecto de Iglesia para el arrabal de Versailles en esta ciudad. IHCM, CAGMM, CUB-194/10.

Concluimos pues, ante éstas y otras muchas evidencias, que la Cuba del siglo XIX se erigía como uno de los principales motores económicos de España, fundamentado en la adaptación de los tradicionales activos agrícolas a los avances de la era industrial. Es así que los ingenieros se constituyeron como la principal mano ejecutora en la implementación de medios como el molino azucarero a motor de vapor o el ferrocarril, con los que la isla se situó a la cabeza tecnológica y económica de la América hispana. Este clima de prosperidad contribuyó al surgimiento de una burguesía demandante de grandes residencias, centros de ocio y nuevos espacios urbanos. Igualmente, se vieron revitalizadas aquellas ciudades que participaron en el rentable negocio azucarero. En esta actividad constructiva tomó el ingeniero cubano funciones distintas a la que por norma se le habían asignado, convirtiéndose

también en figura clave del urbanismo y la arquitectura de la Cuba del momento. Sólo en esta diversidad funcional se entiende la proliferación de ingenieros que tuvo lugar a partir del segundo tercio de siglo, sobre todo si atendemos a la escasa presencia de efectivos destacados en la isla en los siglos anteriores. Esta es la sólida base sobre la que Matanzas, aprovechando su rico potencial agrícola y las bondades de su puerto, pudo despegar económica y culturalmente, valiéndole el sobrenombre de la “Atenas de Cuba”. No sólo en lo construido tuvo su reflejo la extraordinaria labor de los ingenieros en Matanzas, sino también en toda la actividad proyectista que se desarrolló paralelamente y que constituye un rico patrimonio aún por valorar adecuadamente. Así se observa en la figura del ingeniero militar Antonio Montenegro, estudiada brevemente en estas líneas.

NOTAS

¹CAPEL, Horacio, SÁNCHEZ, Joan y MONCADA, Omar. *De Palas a Minerva la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Barcelona: Serbal-CSIC, 1988, pág. 19; GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y Fortificación. De la ilustración a la independencia americana*. Madrid: Ediciones Tuero, 1993, pág. 67.

²*Instrucciones y ordenanzas de 4 de julio de 1718*. Madrid: Edición de Juan de Ariztia, 1720.

³*Ordenanza que S.M. manda observar en el servicio del Real Cuerpo de Ingenieros*. Madrid: Imprenta Real, 1803.

⁴GARCÍA BLANCO, Rolando. "El Real Cuerpo de Ingenieros en Cuba". *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* (Barcelona), Vol. VII, 398 (2002). Revista de edición exclusiva web: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-398.htm> (Consultado en 24/01/2014).

⁵GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas, La Atenas de Cuba*. Ciudad de Guatemala: Ediciones Polymita, 2009, pág. 134.

⁶Ibidem, pág. 140.

⁷GARCÍA SANTANA, Alicia. "Julio Sagebien, arquitecto de Matanzas, ingeniero de Cuba". *Arquitectura y Urbanismo* (La Habana), 1 (2011), págs. 38-39.

⁸BEAL, Jacques. *Jules Sagebien, un ingeniero francés en Cuba*. Ivry-sur-Seine-Cuba: Copération France, 2009, pág. 11.

⁹GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas, La Atenas...* Op. cit., pág. 131.

¹⁰Cfr. MAZORRA ACOSTA, Henry. "Los Ingenieros militares y la arquitectura del edificio-teatro en la Cuba colonial". *Atrio* (Sevilla), 15-16 (2009-2010), págs. 37-46 y GUTIÉRREZ, Ramón. *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Cátedra, 2002, pág. 371.

¹¹WEISS, Joaquín E. *La arquitectura cubana del siglo XIX*. La Habana: Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1960.

¹²GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y Fortificación...* Op. cit., pág. 360; Cfr. SAGRA, Ramón de la. *Atlas Carcelario o Colección de láminas de las principales cárceles de Europa y América*. Madrid: Imprenta del Colegio Nacional de Sordomudos, 1843.

¹³VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas: dependencia y modernidad*. La Habana: Letras Cubanas, 1990, pág. 37.

¹⁴GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y Fortificación...* Op. cit., págs. 373-375.

¹⁵Archivo Nacional de Cuba (en adelante ANC), Leg. 324. Expediente 15644, Fol. 105 a 125, con fecha de 22 de septiembre de 1809, transcrito en "Documentos del Siglo XIX". *Boletín del instituto de Historia y del Archivo Nacional* (La Habana), tomo 65 (1964), pág. 39.

¹⁶Ibidem, pág. 40.

¹⁷GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas, La Atenas...* Op. cit., págs. 140-142.

¹⁸Ibidem, pág. 139.

¹⁹PEZUELA, Jacobo de la. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*. Madrid: Imprenta del Banco Industrial y Mercantil, 1867, Tomo IV, pág. 37.

²⁰ANC. Fondo Gobierno Superior Civil, leg. 862, nº 29182, *Expediente sobre construir una iglesia en el partido de Yumury jurisdicción de Matanzas*, 1819. Tomado de GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas La Atenas...* Op. cit., pág. 139.

²¹Instituto de Historia y Cultura Militar (en adelante IHCM) Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid (en adelante CAGMM), CUB-194/10, *Plano, Vistas y Perfiles del proyecto de Iglesia para el arrabal de Versailles...*; CUB-194/11, *Alzado de la fachada principal*. Antonio Montenegro, 1854-1855.

²²IHCM, CAGMM, CUB- 193/8, *Planta, Vista y Perfiles de un proyecto de la Yglesia en el Barrio de Versailles en Matanzas*. Carlos Benítez, 1849. García Santana ya halló en el Archivo Nacional de Cuba el que probablemente fuera el plano original. GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas La Atenas...* Op. cit., pág. 146.

²³IHCM, CAGMM, M-2/8, *Plano vista y perfil de un cuartel de Ynfantería para un Regimiento de 3 Batallones...* Antonio Montenegro, 1846.

²⁴IHCM, CAGMM, M-1/13, *Plano de la Ciudad de Alcalá de Henares...* Antonio Montenegro, 1846.

²⁵IHCM, CAGMM, M-25/9; M-25/10; M-25/11; M-25/12; M-25/13. Antonio Montenegro, 1849.

²⁶*Real Orden del 16 de Febrero de 1768*, en GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y Fortificación...* Op. cit., pág. 81.

²⁷IHCM, CAGMM, CUB-203/4. Antonio Montenegro, 1861.

²⁸IHCM, CAGMM, M-31/1; M-31/2; M-31/3; M-31/4; M-31/5; M-31/6; M-31/7; M-31/8. Antonio Montenegro, 1867.

²⁹“Necrología Española”. *Revista de España*, 1872. Tomo XXIV, pág. 475.

³⁰Archivo Histórico Nacional, Ultramar, 4684, Exp.26, *Concesión de encomienda de Carlos III a Antonio Montenegro*, 1862-1863.

Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano



LA ARQUITECTURA ASOCIADA A LOS FERROCARRILES EN EL OCCIDENTE DE CUBA (1837-1898)

THE ARCHITECTURE RELATED TO RAILROADS IN THE WESTERN OF CUBA (1837-1898)

Resumen

La introducción del ferrocarril en Cuba, motivada por el auge azucarero de inicios del siglo XIX, produjo un nuevo repertorio de obras arquitectónicas, en el cual los ingenieros de formación militar tuvieron una destacada participación. Este texto pretende caracterizar desde el punto de vista tipológico y estético-formal el patrimonio edificado resultante de la expansión ferroviaria en el occidente de la Isla, en el periodo 1837-1898.

Palabras Clave

Arquitectura, Elementos estético-formales, Ferrocarril, Ingenieros militares, Tipologías arquitectónicas.

Rolando Lloga Fernández

Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría.
Disciplina de Teoría, Crítica e Historia de la Arquitectura y el Urbanismo.
Facultad de Arquitectura. La Habana, Cuba.

Arquitecto graduado en 2012 en el Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría. Docente de la Disciplina de Teoría e Historia de la Arquitectura y miembro del grupo de investigación "Conservación y Explotación de Edificaciones" de dicha institución de educación superior.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 10/04/2014
Fecha de revisión: 25/04/2014
Fecha de aceptación: 16/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

The railroad in Cuba, encouraged by the boom of the sugar plantation in the beginning of XIX century, produced a new repertory of buildings, in which military engineers did a remarkable contribution. This paper is about a typological and aesthetic-formal characterization of architectural heritage related to railways growth in the western region, during the period 1837-1898.

Key Words

Aesthetic and Formal Elements, Architectonical Typology, Architecture, Military Engineers, Railroad.

LA ARQUITECTURA ASOCIADA A LOS FERROCARRILES EN EL OCCIDENTE DE CUBA (1837-1898)

1. INTRODUCCIÓN

Los procesos socioeconómicos que tuvieron su génesis en el último tercio del siglo XVIII en Cuba y que alcanzaron su apogeo en la centuria posterior provocaron una “transformación decisiva”¹, marcada por la expansión de la economía insular sobre la base de la plantación esclavista destinada a la producción y exportación de materias primas tropicales como el café y el azúcar. Esta coyuntura fue favorecida por sucesos internacionales como la independencia de las Trece Colonias Inglesas de Norteamérica, la revolución antiesclavista en la colonia francesa de Haití y la independencia de los territorios hispanoamericanos; acontecimientos que motivaron la adopción de medidas de corte liberal por parte de la metrópoli que tuvieron un efecto directo como estímulo para la vida económica².

La necesidad de aumentar la eficiencia del transporte del azúcar a los puertos de embarque llevó a los poderosos hacendados propietarios de plantaciones, la mayoría concentrados en la región occidental, a introducir uno de los adelantos tecnológicos más avanzados de la época, el ferrocarril³. Esta innovación generó un nuevo

repertorio de edificaciones, resultado de la labor destacada de los ingenieros, algunos de ellos de formación militar, en el marco de un proceso de intercambio cultural.

Para entender cómo se dio respuesta desde el punto de vista arquitectónico, a las necesidades funcionales y estéticas de este servicio público, en el contexto histórico, socio-económico y urbano-arquitectónico del siglo XIX en Cuba, fue necesaria una amplia revisión bibliográfica y de fuentes primarias de información⁴. A su vez se recopilaron y procesaron datos útiles a partir de documentos facilitados por diversas instituciones⁵.

De esta manera, se pudo establecer una caracterización tipológica y estético-formal del conjunto de obras proyectadas y construidas como resultado de la expansión ferroviaria en el occidente de la Isla, en el periodo 1837-1898.

2. LOS INGENIEROS MILITARES EN EL FERROCARRIL

El ferrocarril se gestó en las postrimerías del siglo XVIII y los inicios del XIX en el contexto de la Revolución Industrial que tuvo su centro en

las regiones fabriles y mineras europeas. Esta invención surgió a partir de un proceso de creación colectiva basado en el perfeccionamiento de varias innovaciones precedentes⁶, lo cual posibilitó en 1825 la inauguración del primer ramal ferroviario en Gran Bretaña⁷.

Apenas doce años después, el 19 de noviembre de 1837 se abrió al servicio público, la vía férrea de 29 kilómetros entre La Habana y Bejucal, primer camino de hierro en Cuba. Con ello la Isla se convirtió en el segundo territorio del continente americano, primero en Hispanoamérica y séptimo del mundo en introducir el ferrocarril. Este acontecimiento fue el resultado de las gestiones iniciadas en 1830 por una poderosa clase económica asociada al modelo de la plantación esclavista, nucleada en torno a la Real Sociedad Económica.

Como resultado de estos esfuerzos se creó la Junta de Caminos de Hierro, comisión encargada de evaluar la factibilidad técnica y económica del primer trazado ferroviario, a la cual se integraron el Real Consulado de Agricultura, Industria y Comercio de La Habana y el Ayuntamiento de La Habana⁸. Además para fungir como asesores técnicos se requirieron los servicios del capitán de ingenieros Manuel Pastor y de Francisco Lemaur⁹, destacados representantes de la Subinspección del Real Cuerpo de Ingenieros durante las primeras décadas del siglo XIX, quienes contaban con una vasta experiencia profesional y amplios conocimientos en materia de topografía. De esta forma se inició el vínculo de los ingenieros militares con la temática ferroviaria, a partir de una labor determinada en este momento inicial por el dominio de las características del medio geográfico ya que en la vertiente tecnológica su participación fue limitada al tratarse de un tópico completamente nuevo.

La Junta de Fomento, entidad de la administración insular dirigida por el intendente de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos, Conde

de Villanueva asumió finalmente el impulso del proyecto del ferrocarril. El nuevo medio de transporte se planteó como solución urgente al permanente mal estado de los caminos que enlazaban La Habana con el interior de la Isla, lo cual derivaba en cuantiosas pérdidas económicas. La citada junta emprendió la negociación de un empréstito con Gran Bretaña para financiar las obras y la contratación de los ingenieros norteamericanos Alfred Cruger y Benjamín H. Wright, para asegurar el personal técnico necesario.

Ante el rotundo éxito de la nueva infraestructura, en paralelo a la multiplicación vertiginosa de los ramales fue en aumento la incorporación de ingenieros hispano-cubanos a los proyectos ferroviarios. Muchos de estos profesionales establecieron estrechas relaciones con personajes de la sacarocracia cubana, propietaria de la gran mayoría de las compañías ferrocarrileras surgidas en cada una de las comarcas agrícolas. La consolidación de este tipo de vínculos determinó que varios ingenieros tuvieron a su cargo no solamente el planeamiento y construcción de la vía férrea sino que además fungieron como administradores de las propias empresas operadoras, así como arquitectos de los edificios asociados a ellas.

El ingeniero Manuel José de Carrerá y Heredia constituyó una muestra evidente de esta tendencia en el quehacer de los profesionales de la construcción a mediados del siglo XIX. Este personaje, estuvo ligado a las empresas de las acaudaladas familias Aldama y Alfonso, entre estas las primeras vías férreas en el territorio matancero¹⁰. Carrerá, "*extraordinaria síntesis de arquitecto e ingeniero*"¹¹, se desempeñó como administrador general del Ferrocarril de Sabana para el que proyectó además en 1850, el edificio de la estación cabecera en Matanzas.

Otros notables profesionales como el francés Julio Sagebién y el teniente coronel de inge-

nieros Carlos Benítez también tuvieron una participación muy activa en las compañías ferrocarrileras asentadas en las ciudades de Matanzas y Cárdenas para las cuales trabajaron en el planeamiento, supervisión y ejecución de determinadas obras como la nivelación de terrenos y la construcción de puentes¹². A su vez, para la empresa cardenense el ingeniero Juan Bautista Henríque diseñó en 1858 la casa de pasajeros, un notable edificio, así como todo el sistema de inmuebles complementarios.

La incursión de los ingenieros en la arquitectura estuvo determinada por su elevado nivel de calificación en dicha materia y la no existencia de una institución de estudios superiores de arqui-

tectura en la Isla. De ahí que una gran parte de los profesionales en materia constructiva que se desempeñaban en Cuba durante la centuria decimonónica, formaron parte del cuerpo de ingenieros¹³.

Los ingenieros que estuvieron involucrados en la empresa ferroviaria, fueron actores que operaron una importante transferencia de cultura material e inmaterial proveniente de los centros industriales de Europa y Norteamérica. Recientes estudios han definido este proceso, acontecido también en el resto de Latinoamérica, como “un trasplante” no solo de tecnología ferroviaria, sino que además abarcó, en un espectro más amplio, otros elementos, tales

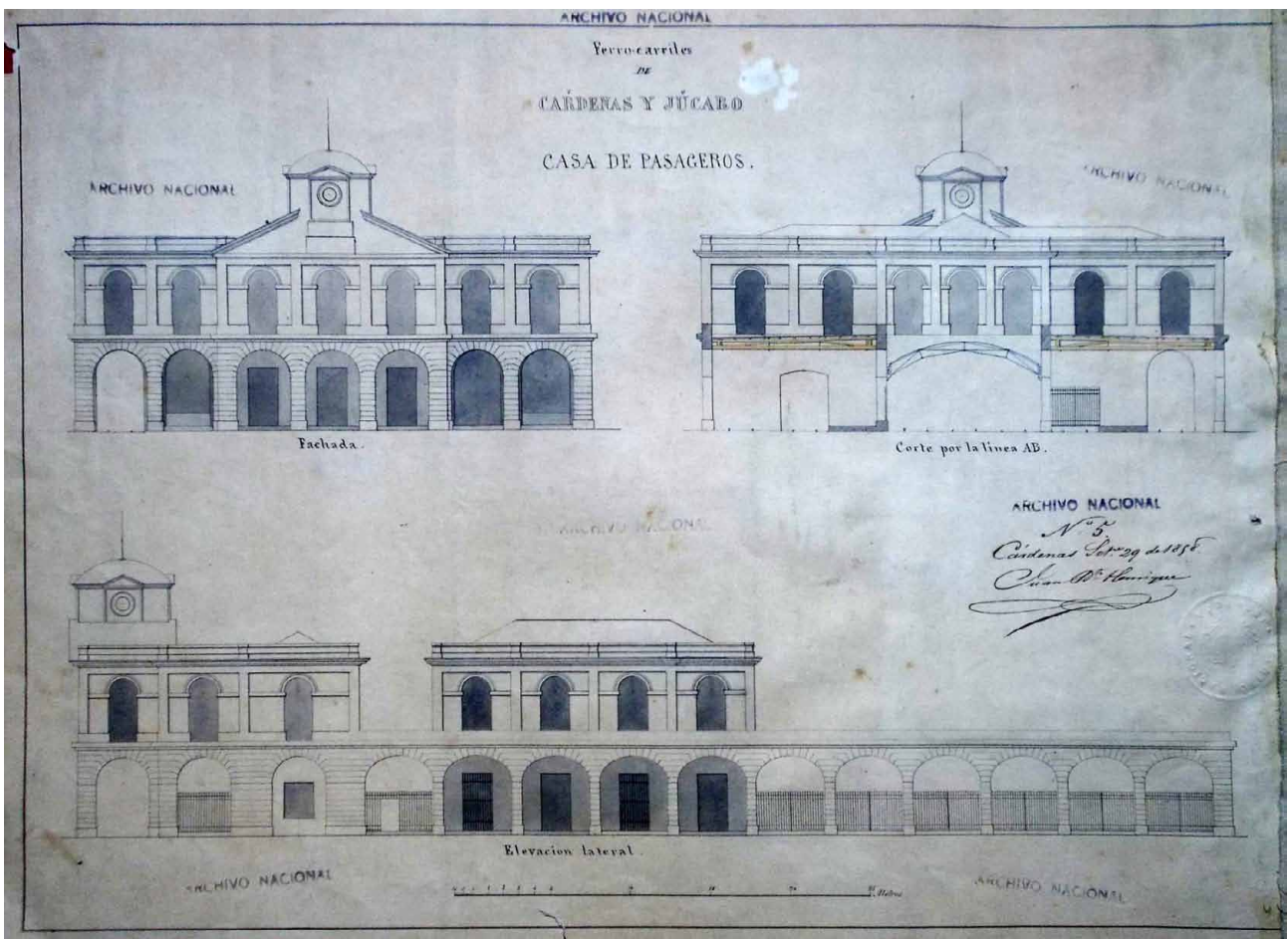


Fig. 1. Plano de la estación para el Ferrocarril de Cárdenas y Júcaro proyectada por Juan Bautista Henríque en 1858. Rolando Lloga Fernández (digitalización de un plano del Archivo Nacional de Cuba). Agosto 2013.

como: “proyectos, estructuras, materiales, equipamiento, infraestructura complementaria, (...) reglamentos, (...) mano de obra, e infinidad de accesorios (...)”¹⁴. La estación ferroviaria, como tema arquitectónico novedoso en el siglo XIX cubano, constituyó una de las principales puertas de entrada de elementos tecnológicos, tipológicos, formales y estilísticos para nutrir el repertorio edificado.

3. LOS EDIFICIOS PARA EL FERROCARRIL

En la región occidental, en específico en el territorio de las antiguas provincias de La Habana y Matanzas¹⁵, se construyó el mayor número de kilómetros de vías férreas. El entramado ferroviario, explotado por varias compañías de capitales nacionales y extranjeros, estableció sus bases de operaciones en las tres principales ciudades de la región, por demás puertos: La Habana, Matanzas y Cárdenas. En dichas urbes se emplazaron edificios e instalaciones para depósitos, talleres y estaciones; con el objetivo de albergar funciones vitales para el aseguramiento del servicio.

3.1. Las nuevas tipologías arquitectónicas

La introducción del ferrocarril demandó edificios que determinaron el surgimiento de nuevas tipologías dentro del panorama arquitectónico del siglo XIX en Cuba, a través de las cuales se dio respuesta a necesidades tecnológicas, funcionales o estéticas.

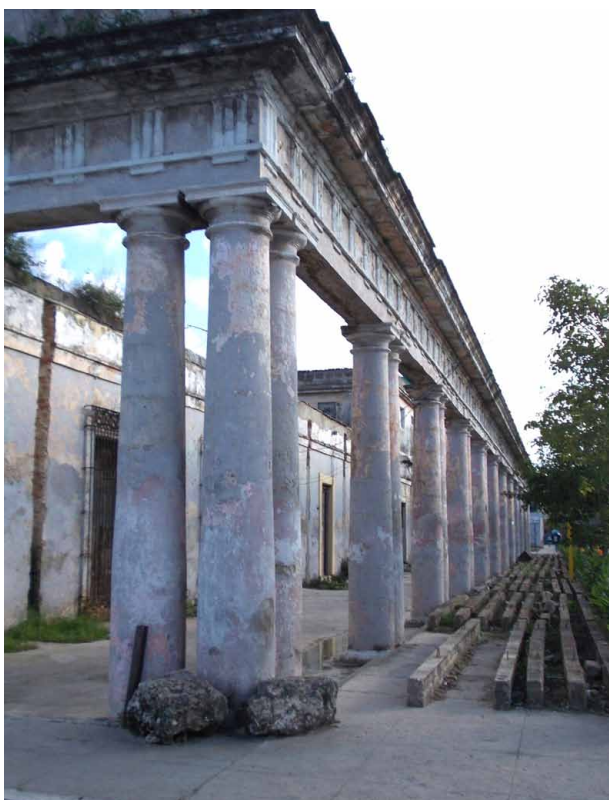
El repertorio de inmuebles relacionados con la actividad ferroviaria se diferenció en dos grandes grupos: el primero, integrado por los edificios para el servicio a los pasajeros o sea, las estaciones o paraderos; y el segundo, las instalaciones destinadas al soporte técnico y administrativo. Estas últimas agruparon inmuebles con fines diversos tales como: los almacenes ya sean de mercancías, correo, material ferroviario, etc.; las cabinas de señales y casillas del guardaba-

rrera; los talleres para el estacionamiento, mantenimiento y reparación del material rodante, conocidas como casas de máquinas; la oficina del jefe de estación y por último, los alojamientos para empleados y operarios¹⁶.

La estación o casa de pasajeros, por su evidente vocación pública y urbana, constituyó el edificio más representativo de la impronta del ferrocarril. En estas obras se volcaron los mayores intereses y pretensiones de los ingenieros y arquitectos en materia formal y estilística. Desde una óptica funcional se caracterizó por un espacio para la circulación de los usuarios, la venta de boletos y la espera de la llegada o la partida del tren. Las dimensiones y escala de cada estación estuvieron condicionadas por el volumen de pasajeros y cargas a manejar y por la posición ocupada en el esquema vial.

Para la protección de los pasajeros de los elementos climatológicos se concibieron galerías, generalmente ubicadas en paralelo a las vías como construcciones independientes, las cuales desde el aspecto técnico-constructivo se clasificaron en: estructuras de montaje en seco o de piezas prefabricadas metálicas o de madera, las de sistema mixto que combinan el montaje con la construcción *in situ*, y las de sistema húmedo, o sea completamente *in situ*. Además, se ha determinado la existencia de dos tipologías volumétrico-espaciales de estaciones ferroviarias: una que exterioriza la estructura que sirve de cubierta a los andenes, y otra, en la que se oculta a través de una envolvente arquitectónica que muestra los códigos estético-formales predominantes en su contexto¹⁷.

El estudio de las estaciones proyectadas y construidas en la región occidental de Cuba en el periodo comprendido entre 1837, fecha inicial de la historia ferroviaria cubana, y 1898, año que marcó el fin de la dominación española, permitió determinar, una etapa inicial, con obras como la Estación de Sabanilla en Matanzas (1850) y la



*Fig. 2. Ingeniero Manuel José de Carrerá.
Estación de Sabanilla. Matanzas. 1850.
Rolando Lloga Fernández. Diciembre 2013.*

Estación de Fesser en Guanabacoa (1858) cuya escala, volumetría y expresión formal tuvo puntos de contacto con la arquitectura residencial decimonónica, sobre todo a la tipología de casa-quinta, muy extendida en la zona de El Cerro en La Habana¹⁸. El ingeniero Carrerá, autor del proyecto de Sabanilla, fue un amplio conocedor de *“la gramática neoclásica de los órdenes”*, así como un promotor de su aplicación en las fachadas de las casas habaneras de extramuros a través de la publicación de una serie de artículos¹⁹.

Los puntos de contacto entre ambos temas arquitectónicos pudieran estar fundamentados en la temprana búsqueda de una imagen apropiada para identificar la nueva función, para lo cual se asimilaron inicialmente, elementos de la vivienda suburbana de la clase económica dominante. Por lo tanto, la posible disyuntiva entre mostrar o no la estructura de techumbre de los

andenes quedó de alguna manera resuelta, a través de la construcción de fachadas continuas que no permitieron su percepción desde el exterior.

Sin embargo, la Estación de Villanueva (1840), el más antiguo edificio proyectado como casa de pasajeros en Cuba constituyó un exponente singular dentro de las primeras estaciones ferroviarias. El diseño atribuido al ingeniero norteamericano Alfred Cruger se basó en la yuxtaposición de volúmenes, con la cual la galería de los andenes quedó expuesta y emplazada entre un inmueble para el servicio público y otro eminentemente administrativo. Esta obra marcó la introducción del nuevo tema arquitectónico y la consiguiente importación de elementos tipológicos, estético-formales y técnico-constructivos previamente empleados y validados en Europa y los Estados Unidos.

La evolución arquitectónica de las estaciones en la centuria decimonónica derivó en el predominio del esquema compuesto por volumetrías anexas (edificio público y galería de los andenes como cuerpos independientes) sobre el modelo compacto. En la Estación de San Luis (1870) en Matanzas y la Estación de San Martín (1875) en Cárdenas se desplegaron estructuras de madera de grandes dimensiones. Mientras, en la también matancera Estación de la Bahía (1883) edificada por los Ferrocarriles Unidos, empresa de capital británico, junto al exótico diseño del edificio público-administrativo, se montó una estructura metálica de piezas prefabricadas importadas. Este tipo de solución constructiva se aplicó también, pero a menor envergadura, en la Estación de Bejucal (1882), lo cual reflejó una mayor apropiación de los nuevos materiales y tecnologías en las postrimerías del siglo.

La casa de máquinas constituyó otra de las tipologías derivadas del ferrocarril. Dicha edificación estaba destinada a funciones de soporte técnico a las locomotoras. En su volumetría se expresaba una fuerte relación forma-función condi-



Fig. 3. Ingeniero norteamericano Alfred Cruger. Estación de Villanueva. La Habana. 1840. Fototeca del Archivo Nacional de Cuba. Agosto 2013.

cionada por el uso de la tornavía, plataforma circular giratoria que permitía la rotación sobre un eje de las pesadas máquinas y su colocación en los recintos para su almacenamiento y reparación. Como resultado, esta clase de edificios adoptaron formas curvas ya que generalmente describían en su esquema planimétrico una circunferencia o algún fragmento de esta, con el espacio para la tornavía en el centro.

Los almacenes se trataron como edificios longitudinales con techo a dos aguas con una expresión volumétrica sencilla, salvo excepciones como el almacén de recibo de carga de la Estación de Villanueva en la cual se añadió a



Fig. 4. Casa de máquinas del Ferrocarril de Sabanilla. Cortesía del Dr. Ercilio Vento Canosa, Historiador de la ciudad de Matanzas. Diciembre 2013.



Fig. 5. Almacén de recibo de cargas del Depósito de Villanueva. La Habana. Archivo Fotográfico del Ministerio de la Construcción. Agosto 2013.

la estructura tradicional un pórtico neoclásico. Estas edificaciones, como en el caso del proyecto de Juan B. Henrique para el Ferrocarril de Cárdenas y Júcaro, pudieron estar combinadas con otros usos, en este caso con el alojamiento de los operarios, ubicado en la planta alta mientras en la baja se mantuvo la función de almacenamiento.

Las oficinas del jefe de estación y los archivos, habitualmente contenidas en el propio inmueble de la estación, en ocasiones se ubicaron en edificios independientes tal cual ocurrió con en el Depósito de Villanueva. La incorporación de nuevas necesidades a las estaciones preexistentes determinó transformaciones y adiciones de nuevos cuerpos arquitectónicos en los conjuntos edilicios asociados al ferrocarril, respuesta lógica ante los requerimientos de un servicio dinámico y en crecimiento.

3.2. Los lenguajes arquitectónicos

Con el inicio del siglo XIX arribaron a Cuba, de la mano del obispo Juan José Díaz de Espada y Landa, las ideas de la Ilustración. Esta figura impulsó importantes iniciativas educativas, culturales y sanitarias revolucionarias, al mismo tiempo que se erigió en abanderado de la intro-

ducción de un lenguaje arquitectónico novedoso para el contexto cubano: el neoclasicismo²⁰.

A partir de la década de 1830, el neoclasicismo dominó la mayor parte del repertorio edilicio decimonónico cubano²¹. Su imposición y legitimación como lenguaje arquitectónico de una sociedad en pleno apogeo, recibió el espaldarazo de las máximas autoridades de la administración colonial. Durante el gobierno del general Miguel Tacón, entre 1834 y 1838, se desplegó un amplio plan de obras urbanas y arquitectónicas, principalmente en La Habana²².

Las obras de Tacón y sus sucesores, así como las auspiciadas por el Conde de Villanueva, representante de la aristocracia criolla, confirieron a La Habana nuevos atributos, en consonancia con los criterios de modernidad y progreso material de la época. Al mismo tiempo, otras ciudades cubanas en plena bonanza económica, como Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos, se apropiaron de estos aires de novedad, por lo cual el neoclasicismo comenzó a determinar la expresión de sus nuevas construcciones e incluso la imagen integral de sus centros urbanos.

En paralelo, al apogeo de los códigos neoclásicos, comenzaron a manifestarse los primeros ejemplos de eclecticismo²³, a través de la incorporación de elementos arquitectónicos románicos y góticos. Con los ingenieros extranjeros que fueron convocados para trabajar en el ferrocarril arribaron a tierras cubanas modos de hacer basados en referentes indudablemente eclécticos.

El empleo de motivos historicistas en las obras ingenieriles y arquitectónicas asociadas al ferrocarril se expresó tempranamente en la entrada del túnel construido en la zona de Vento para la primera vía férrea cubana. Los grabados de la época atestiguan la aplicación de una ornamentación de evidente filiación neoárabe.



Fig. 6. Grabado que muestra el arco neóarabe a la entrada del socavón de Vento. Cortesía de la Dra. Arq. María Victoria Zardoya Loureda (digitalización del grabado de F. Acosta. Litográfica del Gobierno, La Habana). Octubre 2013.

Sobre los edificios primigenios asociados al ferrocarril no se cuenta con información suficiente que permita precisar sus características. Se presupone, a través de la vaga representación en grabados de la época y por la celebridad con la que fueron construidos, que se trataba de inmuebles de madera, con cubierta de tejas, muy modestos, de carácter provisional y sin pretensiones estético-formales. Por indiscutibles razones económicas, la prioridad inmediata radicaba en la puesta en marcha del servicio ferroviario por lo cual la construcción de estaciones con algún valor arquitectónico quedaba postergada. Las empresas ferrocarrileras tenían como práctica habitual erigir paraderos con materiales perecederos para después, reedificarlos con una estructura sólida si se demostraba la rentabilidad económica del emplazamiento.

La desaparecida Estación de Villanueva concluida en 1840, primera obra notable del repertorio de estaciones decimonónicas, fue uno de los ejemplos precursores del proceso de asimilación del eclecticismo en Cuba. La elección de

códigos estilísticos neogóticos se debió a la asimilación de pautas empleadas previamente para este tipo de edificaciones en Estados Unidos y Europa²⁴. El pretil almenado, agregado con posterioridad, y el par de torrecillas en su frente, le concedieron al edificio un perfil singular, alusivo a la imagen de un “castillo” o fortificación. A su vez, a la imagen exótica se integraron elementos de carpintería habituales en la arquitectura local como la persiana francesa y las lucetas, muy apropiadas para el clima cubano.

Sin embargo, realizaciones como la Estación de Guanajay (1849), la Estación de Sabanilla (1850) y la Estación de Fesser (1858) atribuidas a ingenieros locales, demuestran el predominio del neoclasicismo en esta etapa en contraposición a la incorporación de nuevos lenguajes arquitectónicos. Particularmente, la Estación de Sabanilla destaca por la ortodoxia con la cual el ingeniero Manuel José de Carrerá reprodujo los códigos del neoclasicismo, a través del gran portal con columnas dórico-toscanas pareadas, que recuerda a uno de los frentes del habanero Palacio de Aldama²⁵.



Fig. 7. Estación de Fesser. 1858. La Habana. Rolando Lloga Fernández. Noviembre 2013.

Las estaciones planificadas por el ingeniero Claudio E. Saborín para la vía férrea entre Guanabacoa y Cojimar constituyeron un interesante testimonio de la aplicación simultánea de códigos estético-formales de origen diverso por el mismo profesional de la arquitectura. En este caso, los paraderos correspondientes a cada una de las cabeceras de la línea férrea fueron concebidos con lenguajes expresivos muy diferentes: el de Guanabacoa, con pórtico neoclásico (frontón, entablamento liso y columnas dórico-toscanas); y el de Cojimar, con fachadas neogóticas (arcos ojivales, rosetones y ventanas de tracería). Sin embargo, la estación intermedia entre ambas poblaciones fue esbozada como un edificio sencillo, con una expresión a medio camino entre un eclecticismo sobrio y un neoclasicismo con rasgos eclécticos.

El uso de elementos eclécticos en el diseño no tuvo igual alcance en todas las obras. Por ejemplo, en la solución de fachadas de la Estación de San Martín se “contaminaron” las formas clásicas con elementos puntuales tales como: los pretiles almenados, similares a los de la habanera Estación de Villanueva; los arcos apunta-

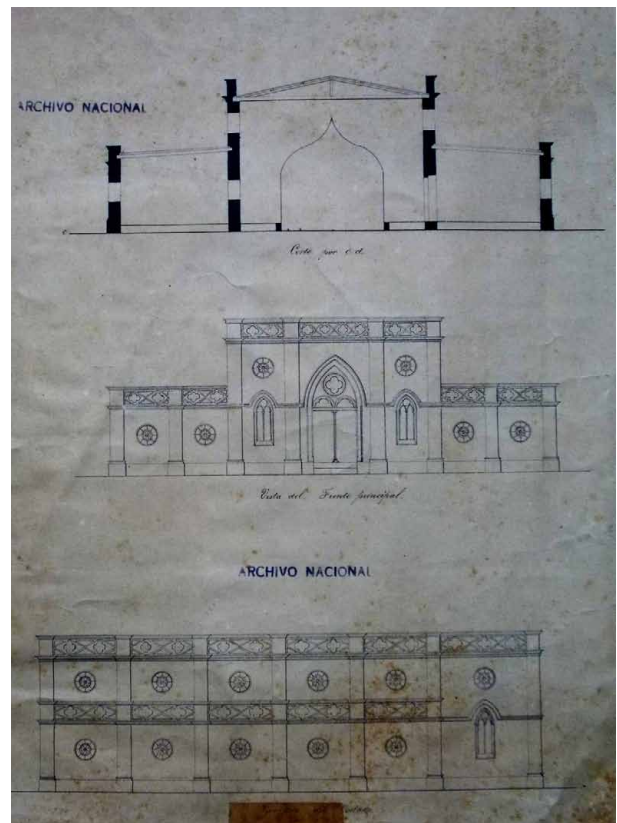


Fig. 8. Fragmento del plano de la Estación de Cojimar proyectada por Claudio E. Saborín. Rolando Lloga Fernández (digitalización de un plano del Archivo Nacional de Cuba). Agosto 2013.



Fig. 9. Estación de San Martín. 1875. Antonio Xénez de San Martín. Cárdenas. Rolando Lloga Fernández. Septiembre 2013.

dos rebajados para los vanos; y los balcones con barandas de hierro fundido con motivos fitomórficos y góticos a pequeña escala, empleadas también en la Estación de la Bahía en Matanzas. Por otro lado, la Estación de San Luis, edificio más modesto, adoptó una imagen cercana a la arquitectura vernácula de madera. En su diseño se emplearon como elementos distintivos, una secuencia de llamativos arcos conopiales para el portal de acceso lo cual le confirió una apariencia singular y exótica.

La singularidad en el diseño llegó a su máxima expresión en la Estación de la Bahía, donde la influencia de una arquitectura propia de altas latitudes, se materializó en las cubiertas de escamas metálicas, con una pendiente adecuada *“para facilitar el deslizamiento de una nieve desconocida en nuestro tórrido clima”*²⁶,

elemento inusual en la tradición constructiva insular. El proyecto elaborado por el ingeniero Antonio Vilaseca²⁷ se inspiró en los diseños de algunas estaciones ferroviarias inglesas de la época²⁸. Esta apropiación de códigos estéticos foráneos estuvo relacionada con la irrupción de capitales británicos en las empresas ferroviarias cubanas a fines del siglo XIX.

El primer ferrocarril iberoamericano fue inaugurado en tierras cubanas con once años de antelación a la propia metrópoli y trece años con respecto a México, Colombia y Chile, naciones latinoamericanas que le siguieron en la arrancada del desarrollo ferroviario. Esta primicia indudablemente influyó, en alguna medida, en las características de las edificaciones asociadas al proceso de expansión inicial de este medio de transporte. Cuando comenzaron a tenderse



Fig. 10. Antonio Vilaseca. Estación de la Bahía. 1883. Matanzas. Rolando Lloga Fernández. Diciembre 2013.

las primeras paralelas en el resto de las naciones del subcontinente, en la Isla ya se habían proyectado y construido estaciones, casas de máquinas, almacenes, entre otros inmuebles que constituyeron un significativo repertorio constructivo. En este sentido, la experiencia acumulada en tierras cubanas demostró cómo los profesionales foráneos y locales dieron solución a los retos funcionales y tecnológicos impuestos, al mismo tiempo que tanteaban en la búsqueda de una expresión estético-formal propia que identificara el nuevo tema arquitectónico, para lo cual en un inicio tomaron como referente la vivienda suburbana neoclásica.

Por otra parte, las particularidades históricas de Cuba durante el siglo XIX, determinadas por su permanencia bajo el dominio español junto a Puerto Rico así como por la consolidación de las relaciones económicas con Estados Unidos, condicionaron también la arquitectura. El creciente papel en este campo de los ingenieros militares en los comienzos de la centuria estuvo definido por una mayor presencia de este personal técnico en la Isla después de la independencia de los territorios continentales.

El ferrocarril cubano, iniciativa de una clase económica integrada por acaudalados hacendados, fue en sus inicios, una empresa de pro-

piedad local, en la cual la influencia del capital extranjero se limitó a la concesión de algunos empréstitos. En el resto de las naciones latinoamericanas, el origen y crecimiento del ferrocarril estuvo vinculado a las inversiones norteamericanas y europeas, principalmente inglesas. Estas compañías foráneas que operaron en América Latina, por regla general, definieron desde sus países de origen, los diseños y los tipos de elementos a emplear en la construcción de estaciones, talleres y depósitos²⁹.

De esta forma, las diferencias históricas entre el caso cubano y el resto del continente determinaron la materialización de obras con características particulares dentro de este repertorio arquitectónico. Sin embargo, en las últimas décadas del siglo, la influencia del capital extranjero en el sector ferroviario cubano fue creciendo en paralelo a una mayor asimilación de los nuevos materiales y tecnologías constructivas y los referentes estéticos y formales asociados al eclecticismo.

4. CONCLUSIONES

La introducción del ferrocarril en Cuba fue estimulada por el apogeo de la economía de plantación esclavista azucarera en la región occidental. Los ingenieros hispano-cubanos de formación militar se incorporaron desde fecha temprana

a las iniciativas ferroviarias impulsadas por la sacarocracia insular. Estos profesionales tuvieron una participación destacada en la planificación y ejecución de los trazados viales y a su vez fungieron como administradores de las empresas operadoras, y proyectistas de los edificios asociados a ellas.

El fenómeno ferroviario permitió una importante transmisión cultural desde los centros industriales de Europa y Norteamérica. En el repertorio constructivo cubano del siglo XIX se

introdujeron nuevas tipologías arquitectónicas que dieron respuesta a los requerimientos tecnológicos, funcionales y estéticos de este sistema de transporte.

En los proyectos de estaciones se asimilaron las influencias foráneas a partir del empleo de nuevos materiales y tecnologías constructivas así como se comenzaron a aplicar los códigos estético-formales asociados al eclecticismo, en un contexto caracterizado por el predominio del lenguaje de la arquitectura neoclásica.

NOTAS

¹ZANETTI LECUONA, Oscar y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro. *Caminos para el azúcar*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 1987, págs. 13-15.

²Entre las medidas económico-legales aprobadas se encuentran: el fomento de la inmigración blanca, tanto de españoles como extranjeros, el derecho de libre comercio con el extranjero y la autorización de nuevos puertos para el comercio; y el reconocimiento de las concesiones de tierras otorgadas por los gobiernos locales o cabildos.

³TORRES-CUEVAS, Eduardo y LOYOLA VEGA, Oscar. *Historia de Cuba. 1492-1898. Formación y liberación de la nación*. La Habana: Editorial Pueblo y Educación, 2001, pág. 116.

⁴Se revisaron los fondos de material gráfico y documental del Archivo Nacional y el Archivo Histórico Provincial de Matanzas.

⁵Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, el Centro Provincial de Patrimonio Cultural de Matanzas, el Museo del Ferrocarril de Cuba y la Facultad de Arquitectura del ISPJAE.

⁶Entre las innovaciones que precedieron al ferrocarril vale destacar el perfeccionamiento de sistemas carrileros de tracción animal y humana, a los que posteriormente se les aplicó como fuente de energía la máquina de vapor ideada por el inglés James Watt.

⁷RODRÍGUEZ ROA, Santiago. "Breve reseña histórica de los ferrocarriles de Cuba". *Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros*, vol. XXX, 12 (1937), págs. 920-933.

⁸ZANETTI LECUONA, Oscar y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro. *Caminos para...* Op. cit., pág. 30.

⁹Ibídem, pág. 30.

¹⁰GARCÍA SANTANA, Alicia y LARRAMENDI, Julio. *Matanzas. La Atenas de Cuba*. Guatemala: Ediciones Polymita, 2009, pág. 140.

¹¹WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana. Siglo XVI al XIX*. 2ª ed. La Habana-Sevilla: Editorial Letras Cubanas-Junta de Andalucía, 2002, pág. 431.

¹²GARCÍA SANTANA, Alicia y LARRAMENDI, Julio. *Matanzas. La...* Op. cit., pág. 141.

¹³LLANES, Lilian. *Apuntes para una historia sobre los constructores cubanos*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1985, pág. 10.

¹⁴TARTARINI, Jorge Daniel. *Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones*. Docutren <<http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/ta2.pdf>> [Consulta: 14 de octubre del 2013].

¹⁵Teniendo en cuenta la división político-administrativa de Cuba vigente desde mediados del siglo XIX hasta 1976.

¹⁶PISTOLA, Juliana Paula. "El ferrocarril como un eje material y simbólico en la mirada Citybellina". *H-industria@ Revista de historia de la industria argentina y latinoamericana* [en línea], Año 3, 5 (2009), págs. 2-21. Disponible en Internet: <http://www.hindustria.com.ar/images/client_gallery/HindustriaNro5Pistola.pdf> [Consulta: 14 de octubre del 2013].

¹⁷TARTARINI, Jorge Daniel. *Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones*. Docutren <<http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/ta2.pdf>> [Consulta: 14 de octubre del 2013].

¹⁸La casa-quinta fue un tipo de edificación residencial asociada a la aristocracia criolla del siglo XIX, emplazada en algunas barriadas suburbanas de La Habana. Se caracterizó, entre otros elementos, por el uso de portales formados por largas columnatas en sus fachadas de evidente expresión neoclásica, patios interiores, así como jardines en su exterior. En: WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana...* Op. cit., págs. 414-421.

¹⁹VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las Murallas. Dependencia y modernidad*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1990, pág. 32.

²⁰Una de las más conocidas fue la prohibición de los entierros en las iglesias y la construcción de un cementerio en las afueras de La Habana. En: WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana...* Op. cit., pág. 333, 345.

²¹El neoclasicismo significó la recuperación de los códigos arquitectónicos heredados de la antigüedad greco-romana (principios clásicos de composición, órdenes, etc.) y al mismo tiempo su adaptación a los requerimientos de nuevos temas arquitectónicos, técnicas constructivas y en general a las condicionantes socio-económicas de la era moderna. En: SEGRE PRANDO, Roberto et. al. *Arquitectura y Urbanismo: De los orígenes al siglo XIX*. La Habana: Editorial Pueblo y Educación, 1987, págs. 290-295.

²²CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1989, págs. 5-9.

²³El eclecticismo estuvo determinado por el uso y combinación de componentes disímiles tomados de corrientes arquitectónicas europeas de épocas pasadas (románico, gótico, etc.), así como de otras culturas (árabes, orientales, etc.). Esta vertiente expresiva alcanzó pleno apogeo en Europa entre 1830 y 1870. En: SEGRE PRANDO, Roberto et. al. *Arquitectura y Urbanismo...* Op. cit., págs. 300-301.

²⁴VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las Murallas...* Op. cit., págs. 30-31.

²⁵Los historiadores Joaquín Weiss en *La arquitectura colonial cubana*, y Alicia García Santana en *Matanzas. La Atenas de Cuba*, reconocen las semejanzas desde el punto de vista estético-formal entre la Estación de Sabanilla y el Palacio de Aldama, ambas obras atribuidas al ingeniero Manuel José de Carrerá y Heredia.

²⁶GARCÍA SANTANA, Alicia y LARRAMENDI, Julio. *Matanzas. La...* Op. cit., pág. 149.

²⁷*Expediente Estación de Ferrocarril de Bahía / Estación Provincial*. Inventario Nacional de Construcciones y Sitios. No. de Registro: 04010107004. Centro Provincial de Patrimonio Cultural de Matanzas. Oficina de Monumentos, 1999, 9 págs.

²⁸Según el Dr. Ercilio Vento Canosa, Historiador de la ciudad de Matanzas. Dato aportado en la entrevista sostenida con el autor en diciembre de 2013.

²⁹TARTARINI, Jorge Daniel. *Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones*. Docutren <<http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/ta2.pdf>> [Consulta: 14 de octubre del 2013].

UN PROYECTO DE HOSPITAL DE CARIDAD EN LA HABANA POR MARIANO CARRILLO DE ALBORNOZ MARIANO CARRILLO DE ALBORNOZ'S PROJECT FOR HOSPITAL OF CHARITY IN HAVANA

Resumen

En la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos se conserva un proyecto de hospital para La Habana que aparece firmado por Mariano Carrillo de Albornoz. Se trata de una propuesta caracterizada por la regularidad, la funcionalidad y la falta de ornamentación. Razones higienistas explican la organización de las salas de enfermos en naves dispuestas entre jardines, así como la presencia de zonas arboladas y la localización de las áreas de servicios en el perímetro del conjunto.

Palabras Clave

Hospital de Caridad, ingenieros militares, La Habana, Mariano Carrillo de Albornoz.

Alfredo J. Morales Martínez

Universidad de Sevilla.
Departamento de Historia del Arte.
Facultad de Geografía e Historia,
España.

Catedrático de Historia del Arte, sus publicaciones se han centrado en el mudéjar, el arte de la Edad Moderna en España e Iberoamérica y la conservación del patrimonio histórico. Ha participado en reuniones científicas y seminarios en diferentes países europeos como Bélgica, Francia, Holanda, Italia y Portugal, habiendo impartido cursos en Colombia, Cuba, Ecuador, México y Panamá, colaborando con la UNESCO en calidad de experto en patrimonio histórico en diferentes proyectos desarrollados en Iberoamérica.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 08/03/2014
Fecha de revisión: 19/03/2014
Fecha de aceptación: 03/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

The Library of Congress in the U.S. Keeps a Project of a hospital in Havana, it is signed by Mariano Carrillo de Albornoz. This design is characterized by regularity, functionality and a lack of ornament. Hygienist reasons explain the organization of the rooms for the ailing in wards between gardens, and groves, with service rooms around the perimeter of the complex.

Key Words

Havana, Hospital of Charity, Mariano Carrillo de Albornoz, Military Engineers.

UN PROYECTO DE HOSPITAL DE CARIDAD EN LA HABANA POR MARIANO CARRILLO DE ALBORNOZ

El desarrollo del Proyecto de Investigación *Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba (1764-1898)*, ha llevado a los integrantes del equipo que participa en el mismo a diversos archivos españoles y extranjeros a fin de localizar y catalogar fuentes gráficas correspondientes a proyectos relativos a Cuba, elaborados por los integrantes de dicho cuerpo militar¹. Entre esas instituciones se encuentra la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos de América, que custodia un importante fondo perteneciente mayoritariamente al siglo XIX. En el mismo se integra el proyecto que ahora se da a conocer, correspondiente a un Hospital de Caridad que fue elaborado por el ingeniero Carlos Carrillo de Albornoz a mediados del siglo, en la etapa inmediatamente posterior a la salida de la gobernación y capitanía general de Cuba de don Miguel Tacón y Rosique².

Fueron precisamente los años en los que este ilustre militar nacido en Cartagena ejerció la máxima autoridad política de la isla cuando La Habana vivió una trascendental renovación de su imagen urbana. De hecho, entre 1834 y 1838 se emprendieron en la ciudad un amplio

conjunto de obras o se plantearon diferentes proyectos de evidente novedad y modernidad, gracias a los cuales la capital cubana se adelantó a propuestas o realizaciones de similares características que se desarrollaron en otros centros americanos³. Pero el proceso de modernización y las transformaciones urbanas no se interrumpieron con la salida de Tacón, pues durante el gobierno de sus sucesores don Joaquín Ezpeleta, don Gerónimo Valdés y don Leopoldo O'Donell, continuaron desarrollándose las obras públicas y se sucedieron las iniciativas para culminar un plan regulador de la ciudad⁴. En tales tareas desempeñaron un papel destacado los ingenieros militares y de manera especial Mariano Carrillo de Albornoz, quien además de desarrollar una amplia y decisiva labor como urbanista y diseñador de fortificaciones, trazó notables edificios y tuvo una importante contribución bibliográfica con la edición y publicación de tratados de arquitectura⁵.

Mariano Carrillo de Albornoz había nacido en la ciudad mexicana de Antequera de Oaxaca el 20 de julio de 1783, incorporándose desde muy joven a la carrera militar, pues en 1800 ingresó

en el regimiento de Reales Guardias de Infantería en Madrid, formándose en su Academia y posteriormente en la de Ingenieros de Alcalá de Henares entre 1803 y 1806. La invasión de España por los ejércitos franceses incidió fuertemente en su carrera, logrando sucesivos ascensos por sus actuaciones, combatiendo en diversos frentes y ciudades, especialmente de Andalucía, desarrollando una importante labor en la Isla de León y en Cádiz, en donde dirigió la Academia del Real Cuerpo de Ingenieros allí instalada. Dicha tarea le obligó a preparar el programa docente con los textos y tratados destinados a los estudiantes, de los cuales también iban a beneficiarse los que se formasen en la Academia de Ingenieros que se estaba formando en Mallorca. En 1816 se incorpora como profesor en la de Alcalá de Henares y al año siguiente, con motivo de los procesos de emancipación de los territorios americanos es designado Comandante de Ingenieros en la provincia de Yucatán, a donde llegó en 1819, después de una estancia de casi dos años en La Habana. El éxito de la rebelión mexicana y su fidelidad a la Corona española le obligó a abandonar su tierra natal y a dirigirse nuevamente a la capital cubana, desde donde se trasladó a la Península Ibérica, dirigiendo el Colegio Militar de Granada, para caer en desgracia al regreso de Fernando VII. Tras su rehabilitación en 1826 como Comandante de Ingenieros en Ceuta, emprende diversas obras en Algeciras y se encarga de la Comandancia de Andalucía, llevando a cabo diversas obras y proyectos por toda la región, especialmente con motivo de la epidemia de peste de 1833. En el año 1838 fue nombrado Director Subinspector de Ingenieros en la Comandancia de Cuba, trasladándose a La Habana a fines de dicho año.

Como ya se dijo, su llegada coincide con la salida del gobierno de Cuba de don Miguel Tacón. También con la publicación en Madrid de su *Tratado de Topografía y Agrimensura*, que se convirtió en texto de referencia en las academias de Ingenieros y Guardias Marinas y que le hizo ser desig-

nado académico de mérito de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Algunas de sus primeras obras en La Habana se relacionan con la renovación estratégica de la ciudad, para potenciar su sistema defensivo, adaptándolo a la guerra moderna. Aunque no fue hasta 1855 cuando una real orden aprobó un proyecto de nueva fortificación que sería replanteado ocho años más tarde, ya con anterioridad se trabajó en las baterías de Santa Clara y de San Nazario⁶. Tuvo también gran importancia la construcción del faro existente en el castillo del Morro, las reformas a las que fueron sometidos algunos de los edificios religiosos desamortizados para dotarlos de una nueva función militar, el diseño de la ermita de San Nicolás y la redacción de unas recomendaciones sobre la construcción de hospitales, especialmente de los militares.

No obstante, la más reconocida de las tareas emprendidas por Carrillo de Albornoz consistió en completar las obras del Paseo Tacón o de Carlos III, a las que seguirían las correspondientes a la Alameda o Paseo de Isabel II, las calzadas de la Infanta Luisa Fernanda y de la Reina, la de Belascoaín y el Paseo Militar o del Príncipe⁷. En aquellos años la presencia de las murallas continuaba siendo un obstáculo para la correcta articulación entre la ciudad vieja y los barrios que se habían ido levantando extramuros, por lo que estos paseos y calzadas se plantearon como ejes ordenadores de las áreas de expansión que se habían ido creando de manera casi espontánea. Se procedió de este modo a la urbanización de los terrenos fuera del recinto murado, autorizándose la presencia de construcciones a menor distancia del mismo, respecto a lo que hasta entonces estaba permitido⁸. El arbolado del que dotó a esas vías articuladoras y a otras calles de la ciudad, en consonancia con soluciones urbanísticas europeas, transformó la imagen que hasta entonces ofrecía La Habana, a la vez que resultó una fórmula muy beneficiosa para el discurrir de los carruajes y transeúntes y para lograr un ambiente urbano más agradable. A

ello cabe agregar su diseño de esculturas monumentales, como las de Isabel II y Colón, de fuentes, estanques y rotondas y otros elementos del mobiliario urbano, caso de las verjas y puertas de acceso a las alamedas y paseos. Además, en el centro urbano procedió a organizar y ajardinar plazoletas, a pavimentar calles, a crear nuevos espacios de sociabilidad, caso de la Cortina de Valdés que a manera de balcón sobre la bahía se extendía entre las baterías de San Pedro y Santa Bárbara, a reurbanizar la Plaza de San Francisco y la Plazuela de Puerta de Tierra, a construir el muelle de San Francisco y sobre todo a dotar de arbolado a aquellos espacios que era posible redefinir y transformar, aprovechando los recursos urbanos con los que ya contaban.

A estas actuaciones y a otras muy numerosas de distinto signo que desarrolló a lo largo de casi

quince años, que le valieron el reconocimiento general y muy especialmente el de varias Reales Academias y de la Junta de Fomento de la Isla de Cuba, hay que agregar el proyecto de hospital que ahora se da a conocer y que lleva por título *Planta, vistas y perfiles de un HOSPITAL DE CARIDAD proyectado en los barrios extramuros de La Habana*⁹. El dibujo, realizado a tinta y con aguadas de colores, aparece recuadrado, figurando en el ángulo inferior derecho la leyenda *Proyectado por el Cuerpo de Ingenieros, Habana y Setiembre de 1846*, figurando por debajo y un poco más a la derecha la firma de su autor, Mariano Carrillo. En el mismo ángulo, pero fuera del recuadro, puede leerse *Copiado por Eugenio Campos y Letamendi*. Así pues, no se trata de un dibujo original, sino de una copia, trabajo al que parece haber estado dedicado el personaje citado en último lugar, pues se han locali-

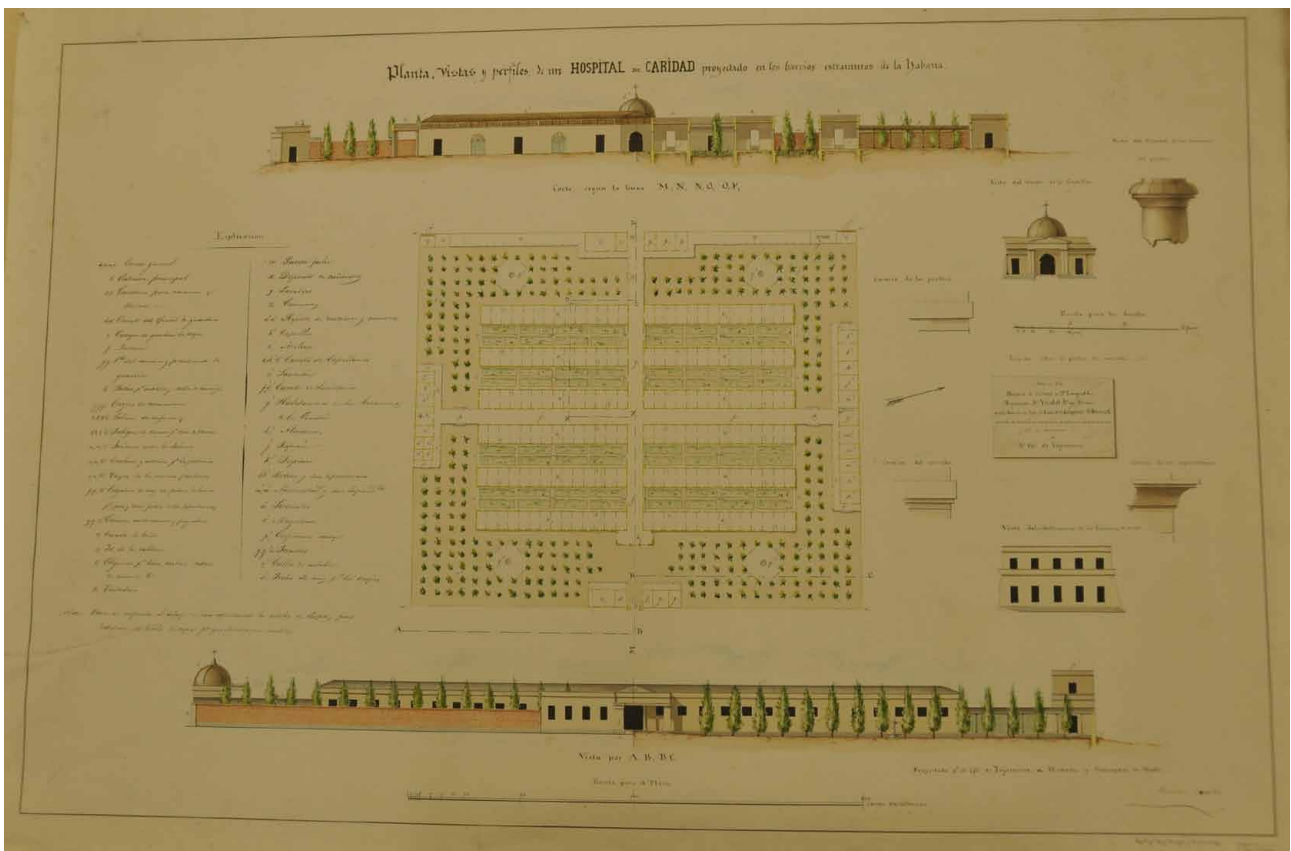


Fig. 1. Mariano Carrillo de Albornoz. *Planta, Vistas y Perfiles de un Hospital de Caridad proyectado en los barrios extramuros de La Habana*. The Library of Congress. G4924.H3. E58. 1846. C Vault.

zados varios proyectos correspondientes a otros ingenieros en los que aparece desempeñando la misma labor¹⁰. El centro del dibujo está ocupado por la planta del hospital, representándose por encima de ella una sección del edificio y bajo la misma una vista de la mitad de su fachada, que se ha combinado con otra que permite ver, una vez traspasada la puerta de ingreso, la correspondiente a unas dependencias y la zona ajardinada que la precede. El flanco izquierdo del dibujo está ocupado por la explicación del plano y la zona derecha por cinco detalles del conjunto, figurando en la parte inferior la escala gráfica de 200 varas castellanas. Sobre los detalles antes aludidos y que corresponden al frente de la capilla, a un capitel de las columnas de los pórticos, a las cornisas de los pretilos, del cercado y de las dependencias, a la lápida proyectada sobre el pórtico de ingreso al conjunto y a la fachada de las dependencias destinadas a las hermanas de la Caridad, se representa una escala gráfica de 3 pies. Junto a la lápida mencionada se ha representado una flecha para señalar el norte. La explicación del plano se ha organizado en dos columnas, identificándose mediante letras los diferentes espacios, dependencias y elementos con los que contaría el hospital, escribiéndose bajo dicha relación una *Nota. Para no confundir el dibujo se han representado los árboles de chopos; pero deberán ser árboles de copa para que produzcan sombra*¹¹.

Según el dibujo, el hospital ocuparía una amplia parcela de planta rectangular que iría rodeada por una tapia en todo su perímetro. El conjunto, con amplias zonas de jardines, se organizaba mediante dos crujías que se cruzarían al centro y conectarían los cuatro frentes de la parcela. En el flanco izquierdo, correspondiente al sur, se iban a situar las dependencias de los sacristanes, capellanes, capilla y archivo. Las del administrador, mayordomo, enfermero mayor, sirvientes, las hermanas de la Caridad, la botica, despensa y ropería ocuparían el flanco derecho, orientado al norte. En el acceso, situado en el frente

de levante, se iban a levantar las del control y guardia, disponiéndose en la zona trasera, hacia poniente, una galería porticada con función de almacén, la puerta falsa y varias habitaciones que servirían de lavadero, vertedero, servicios y depósito de cadáveres. El área central se destinaba a las salas de los enfermos, que estaban organizadas en seis naves paralelas y dispuestas en sentido norte-sur, distribuidas en dos bloques a un lado y otro de la crujía transversal y cuya superficie se dividiría en pequeños módulos para alojar las camas. Entre dichas naves se dispondrían zonas ajardinadas.

Como se ha anticipado, el ingreso al hospital se efectuaría desde el frente oriental por una sencilla puerta entre dos garitas para el centinela y el portero. A ambos lados del acceso se localizaban el cuerpo de guardia de la tropa, el cuarto del oficial de guardia, la portería y la habitación del médico y el practicante de guardia, dependencias que hacia el interior irían precedidas por un pórtico. Éste se abriría a una amplia zona arbolada que prácticamente rodeaba todo el bloque central con las salas de los enfermos, pues solo se interrumpía por el discurrir de las crujías que enlazaban los frentes y que en estos puntos se resolvían como galerías con pilares de hierro y cubiertas de chapa de zinc. Las hileras de árboles, que serían cinco en el frente, dos en los laterales y cuatro en la trasera, se interrumpían en aquel y este flanco para situar dos fuentes en cada uno de ellos.

La galería de la zona trasera, que en la explicación del plano se llama colgadizo, también presentaba pilares de hierro y cubierta de chapa metálica y enlazaba con la que era prolongación de la crujía dispuesta en sentido transversal, es decir, este-oeste. Serviría como leñera, carbonera y para almacenar sillas de mano y otros útiles. En ella se abría la puerta falsa, cuyos flancos ocupaban el cuarto de baños y el de la caldera, a la izquierda, la antecocina, cocina y fregadero a la derecha, dependencias ante las que circulaba

una estrecha galería continuación del colgadizo que servía de almacén. En el ángulo izquierdo de éste se situarían dos habitaciones, la extrema sería el vertedero y la anterior el depósito de cadáveres. En el ángulo contrario se dispondrían el lavadero y las letrinas. El proyecto contemplaba construir fuera del perímetro del hospital y detrás del vertedero y las letrinas, unos registros, que en realidad eran unos pozos negros.

El frente izquierdo o sur del conjunto estaría presidido por la capilla, que en la planta se representa como un espacio de planta cuadrada. A su izquierda se situaría el archivo y los cuartos de los capellanes, mientras en el derecho se localizarían la sacristía y las habitaciones de los sacristanes. Tales dependencias irían precedidas por un pórtico o colgadizo similar al existente en otras zonas del conjunto y que enlazaría con la crujía que transversalmente recorrería el conjunto. Tanto desde ésta como desde el pórtico se podría acceder a la zona arbolada del conjunto mediante unos escalones.

El conjunto de dependencias distribuidas en el flanco derecho del hospital ocuparía más superficie que el del lado contrario. De hecho vendría a abarcar cuatro de las salas de los enfermos y los jardines que las separarían de la quinta y sexta nave, mientras las otras solo alcanzarían dos naves con las salas para enfermos y los correspondientes jardines. El espacio central de este sector lo ocuparían las dependencias correspondientes a las hermanas de la Caridad, distribuidas en dos pisos, por lo que en la planta se ha dibujado una escalera. A su izquierda se localizaría un almacén, seguidamente la ropería, la despensa y finalmente la botica con sus anexos. En el lado derecho se situarían las habitaciones del administrador, de los sirvientes, del mayordomo y del enfermero mayor. Como en la frente contrario, todas estas salas irían precedidas por un colgadizo que en su parte central se uniría al que era prolongación de la crujía longitudinal del conjunto. También desde ellos

se bajaba a la zona arbolada por medio de unos escalones.

El núcleo formado por las salas de los enfermos en el centro del conjunto hospitalario está articulado mediante las dos naves o crujías que se cruzan en su punto medio. El ingreso a la que está enfrentada a la puerta del hospital se efectúa mediante un pórtico con pilares, cuya disposición permite la entrada y salida de carruajes. A dicha crujía se abren las puertas que a ambos lados corresponden a las salas de los enfermos, así como los huecos que permiten acceder a los jardines dispuestos entre ellas. En el extremo contrario dicha crujía se convertiría en una galería porticada sobre pilares de hierro que enlazaría con la zona trasera del hospital, donde estaría la puerta falsa. Desde aquella y mediante unos escalones se podía pasar a la zona arbolada. La crujía transversal a la que se abrirían las ventanas de las salas de enfermos tercera y cuarta, se prolongaría en la galería con pilares de hierro que enlazaría con las dependencias situadas en los flancos del conjunto. Por su parte las salas para los enfermos tendrían su puerta en la crujía transversal, una ventana en el testero y una en cada uno de los ámbitos en los que se dividiría la superficie total de la sala cada cuatro camas mediante un tabique que no alcanzaría el techo. Dichas ventanas se abrirían sobre los jardines, que en el plano se representan como un conjunto de parterres rectangulares entre andenes.

La peculiar sección del edificio que ocupa la parte superior del plano según la línea M, N, N, O, O, P, permite conocer cómo se habrían resuelto diversos elementos del conjunto. Así, puede verse el bloque de dependencias del ingreso al hospital, las hileras de árboles del jardín y el pórtico con pilares de la crujía transversal, con la distribución en ella de los accesos a las salas de los enfermos y las puertas acristaladas, tan habituales en la arquitectura residencial habanera de la época, que facilitarían

la salida a los jardines dispuestos entre aquellas. A continuación se representa la puerta de acceso a la capilla, el frontón de su ingreso y la media naranja rematada en cruz que cubriría su espacio central. Seguidamente aparece la nave número cuatro con las salas de los enfermos, apreciándose los muretes que fragmentarían su superficie creando ámbitos con capacidad para cuatro camas. Después se representa uno de los jardines intermedios, en los que se ha dibujado su cerca y un árbol y tras él la puerta de ingreso a las dependencias de los sacristanes, ubicada en el bloque de construcciones existentes en el costado sur del conjunto. Sigue una vista de la quinta nave de enfermos y otro de los jardines intermedios, en este caso representado con dos árboles, además de la cerca. Sigue la sexta nave para los enfermos, la galería sobre pilares de hierro que llevaría hasta la crujía trasera del hospital y la puerta de ingreso a la sala de la caldera, inmediata a la puerta falsa.

La vista y sección por A, B, B, C, situada en la zona inferior del plano representa la fachada del sector meridional del edificio, en el que se contempla la tapia que rodea el conjunto, la copa de los árboles de la zona ajardinada, la capilla con su media naranja y el pórtico precedente, así como el desarrollo de la primera sala de enfermos con su tejado y ventanas. A continuación se ve parte del módulo de ingreso, con las ventanas del cuerpo de guardia y del cuarto del oficial de guardia, más una de las garitas para el centinela. A partir de este punto el corte que se efectúa en la representación del edificio deja ver parte del pórtico de ingreso a la crujía transversal, la fachada de la primera nave derecha de enfermos con sus ventanas, los árboles que la anteceden con la fuente dispuesta entre ellos, la galería que prolonga la crujía longitudinal y el bloque de construcciones en dos plantas correspondiente a las dependencias de las hermanas de la Caridad.

El conjunto de detalles que ocupa la zona derecha del plano presenta uno de los capiteles de

las columnas o pilares de hierro de las crujías y colgadizos que enlazan los diferentes bloques de construcciones, correspondiente a una peculiar fórmula del orden dórico. A su lado se dibuja la fachada de la capilla con un pórtico con parejas de pilares soportando un frontón que precede al colgadizo que rodea las dependencias inmediatas, de las que se dibujan sus puertas, y sobre todo ello la media naranja fragmentada mediante nervaduras y rematada por una cruz. Un poco más abajo se representa la *Cornisa de los pretiles*, que se resuelve como una moldura en forma de listel. Por debajo aparece una flecha para indicar el punto norte y en sus inmediaciones se dibuja la lápida que estaba previsto situar sobre el pórtico de ingreso al hospital. Su texto dice: *Año de 184 . Hospital de Caridad de San Leopoldo. Reinando doña Isabel 2ª de Borbón su Capitán General en esta isla el Excelentísimo Señor don Leopoldo de O`Donell mandó la construcción de este edificio, proporcionando los fondos de su costo y dio su dirección al Real Cuerpo de Yngenieros.* Queda claro mediante esta inscripción quien fue el promotor del hospital y también se pone de manifiesto que no se sabía el año en que podría inaugurarse el hospital, por lo que se dejó sin precisar el último número de la fecha. Más abajo se representa la *Cornisa del cercado*, dibujada como tres listeles superpuestos de distinto ancho, de los que es más grueso el superior. La *Cornisa de las dependencias* corresponde a una moldura en nacela, rematada por dos listeles de distinta anchura. El último de los detalles es una *Vista de las dependencias de las hermanas de la Caridad* y corresponde a un fragmento de su fachada, con dos pisos separados por una doble moldura, con ventanas de mayor tamaño en la planta baja.

Todo el dibujo está realizado con gran limpieza y corrección, destacando el cuidadoso empleo de aguadas para dar mayor veracidad a la representación y para diferenciar los diferentes elementos y su función. Así, se recurre al amarillo para señalar la presencia de muros

seccionados, al marrón para las estructuras líneas, al rojizo para tejas, ladrillos de la cerca y cubierta de chapa de los colgadizos, al gris para las puertas acristaladas y a diversos tonos de verde para el espacio que rodea las construcciones, para los árboles y los jardines. El color blanco se ha empleado para los muros y pilares de fábrica, los cuales a veces presentan toques de gris para representar sombras. Este mismo color se empleó para los pilares metálicos de las crujiás, aunque perfilados en negro, y para la media naranja de la capilla, cuyo volumen se ha querido fingir con una gradación de dicho color. En negro se han representado puertas y ventanas. Para los muros exteriores se ha recurrido a un tono crema, más oscuro en las molduras y, especialmente, en las sombras proyectadas correspondientes al pórtico de ingreso a la crujiá transversal. Una sutil aguada entre verde y ocre sirve para señalar el terreno sobre el que se asienta el hospital. Especial cuidado se ha puesto en dibujar y colorear los detalles que ocupan la zona derecha del plano, destacando al respecto la representación del frente de la capilla, el capitel de los pilares de los colgadizos y la cornisa de las dependencias, en los que se han empleado sombreados muy correctos y efectivos. Por otra parte debe destacarse la cuidada escritura, en la que se detectan algunas variantes ortográficas respecto a las normas actualmente al uso.

En su conjunto el proyecto de Mariano Carrillo de Albornoz destaca por sus grandes dimensiones, por su racionalidad y rigor compositivo. También por su desnudez ornamental y la primacía de la funcionalidad, como corresponde a una obra de un ingeniero que siempre se mostró preocupado por la reducción de costos. En relación con las proporciones que tendría el hospital, es suficiente contemplar la escala gráfica del plano, si bien también puede dar idea de su magnitud el hecho de que estaba proyectado para acoger a un total de seiscientos setenta y dos enfermos, cifra resultante de multiplicar el

número de salas por las camas que cada una de ellas albergaría. Frente a tal cifra, puede resultar extraña la limitada presencia de personal médico y auxiliar, al menos eso se deduce de los espacios a ellos destinados. Otro tanto sucede con el posible número de hermanas de la Caridad que atendería a los enfermos, en razón de las dimensiones del pabellón que ocuparían. Posiblemente no estuviera contemplada una ocupación completa y permanente por parte de los enfermos, sino solo parcial, con excepción de momentos de graves crisis sanitarias, situaciones sobre las que Carrillo de Albornoz ya tenía experiencia, pues en 1833 participó en las campañas desarrolladas para hacer frente a la epidemia de cólera que en dicho año sufrió Andalucía¹². Con independencia de todo ello, es evidente que por sus dimensiones este hospital no podría haberse levantado dentro del recinto amurallado de la ciudad y que tuvo que proyectarse en uno de los barrios extramuros, aquellos cuya urbanización había potenciado el propio ingeniero. Se ignora el lugar exacto en el que estaba previsto construirlo, pero en cualquiera de esos barrios está claro que no existían las limitaciones espaciales y las trabas que condicionaban los edificios de La Habana intramuros.

Sobre la racionalidad del proyecto es suficiente advertir la cuidada organización de los espacios y la correcta distribución en bloques de los diferentes servicios, en los que subyace el espíritu higienista propio de la época, al que también responde el abundante número de ventanas de las salas de enfermos y su disposición alineada a fin de facilitar las corrientes de aire, tan convenientes para paliar el caluroso clima habanero. Por otra parte, cabe destacar el modo de aislar el bloque correspondiente a dichas salas y el uso del arbolado y de la vegetación, que Carrillo empleó en sus propuestas de ordenación y equipamiento urbano, y que en el hospital se destinan a crear un ambiente más propicio y saludable, además de dar sombra a las edificaciones, mitigando el excesivo

calor. También se debe al buen conocimiento por parte del ingeniero de la climatología de La Habana la presencia de las galerías porticadas y colgadizos que enlazan los distintos bloques de construcciones, permitiendo la circulación entre ellas a resguardo de los inclementes rayos solares y de los fuertes aguaceros que anualmente azotan la ciudad.

Del rigor compositivo es prueba el propio proyecto en su regularidad y ordenación geométrica, en la formulación casi simétrica de sus bloques de construcciones, así como en la distribución y ordenación de los espacios ajardinados. En ello demuestra Carrillo de Albornoz su excepcional conocimiento de las recomendaciones y de las prácticas constructivas recogidas en los principales textos y tratados de arquitectura de su tiempo, algunos de los cuales además de utilizar con asiduidad llegó a traducir al castellano con vistas a la formación de los futuros ingenieros. Además le sirvieron para la redacción de su *Prontuario elemental de construcciones de arquitectura*, publicado en Nueva York en 1854, cuyas consideraciones y puntos de vista se ven perfectamente reflejados en el proyecto de hospital para La Habana. En esas fuentes y en su propia experiencia tuvo que basarse para elaborar dicho proyecto, pudiendo haber tomado de alguno de ellos la idea base o los principios reguladores de su composición. Al respecto cabe señalar ciertos puntos concordantes y paralelismos entre su propuesta y la ofrecida por Jean Nicolas Louis Durand en su diseño de hospital en lo relativo al carácter aislado de la construcción y a la ubicación en un bloque central y mediante naves paralelas en torno a una calle de las salas de enfermos¹³. No obstante, el proyecto de Carrillo de Albornoz es más amplio y complejo, traslada a un flanco la capilla, no separa las salas de enfermos por razón de sexo al tratarse de un hospital militar, incrementa las áreas de servicio y elimina las columnatas, otorgando mayor protagonismo a

las zonas ajardinadas. Así pues, aunque pudieran existir similitudes, corresponde a una propuesta personal de gran originalidad.

Una última cuestión a considerar es si este proyecto se llevó a la práctica. Por el momento no se ha localizado documentación que lo confirme o niegue, si bien el hecho de que se conserven en el Archivo General Militar de Madrid dos proyectos de hospitales de posterior cronología, hace sospechar que nunca se puso en obra¹⁴. Con ello se privó a la ciudad de La Habana y a la arquitectura española del novecientos del que podría haber sido el edificio hospitalario más original y novedoso de su tiempo.

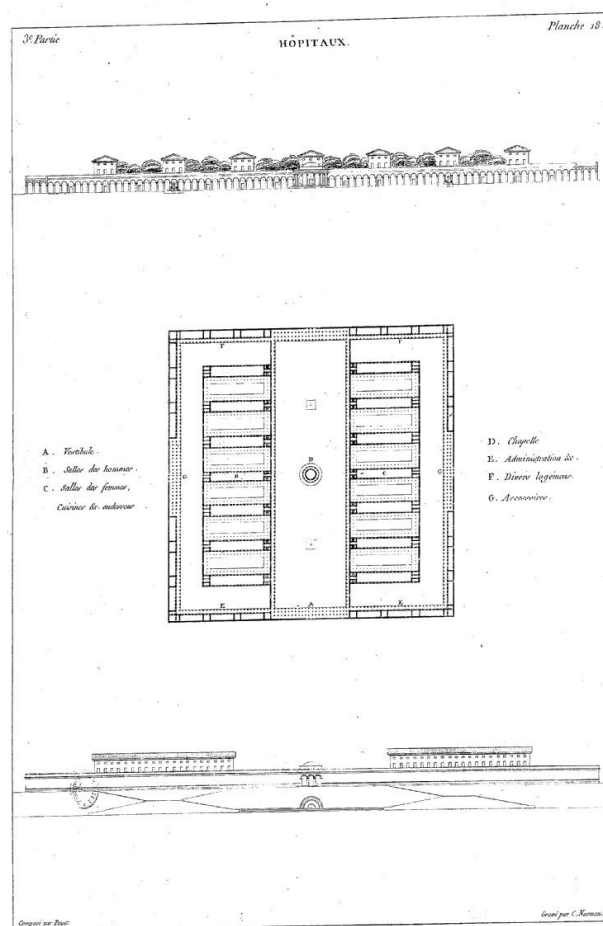


Fig. 2. DURAND, Jean Nicolas Louis: *Précis des leçons d'Architecture, données à l'École polytechnique. Paris, 1802-1805. 3ª parte, plancha 18.*

NOTAS

¹Proyecto del Plan Nacional I+D financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad. Referencia HAR2011-25617. Investigador principal: Alfredo J. Morales. Investigadores: Miguel Ángel Castillo, Rafael López Guzmán, Pedro Luengo, Julio Rodríguez y María Victoria Zardoya. Becarios: Ana Amigo y Pedro Cruz. Contratado: Enrique Camacho.

²“Planta, vistas y perfiles de un Hospital de Caridad proyectado en los barrios extramuros de La Habana”. The Library of Congress. G4924.H3. E58. 1846. C Vault.

³Al respecto es obra de obligada consulta la monografía de CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. La Habana: Letras Cubanas, 1989.

⁴Sobre ello puede verse GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y fortificación de la Ilustración a la Independencia americana*. Madrid: Tuero, 1993, págs. 350-368.

⁵Sobre Mariano Carrillo de Albornoz, su vida y obra el texto más actualizado es el correspondiente a GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y fortificación...* Op. cit., págs. 368-387.

⁶A este plan se refiere RAMOS ZÚÑIGA, Antonio. “La fortificación española en Cuba. Siglos XVI-XIX”. *Atrio. Revista de Historia del Arte* (Sevilla), 5 (1993), pág. 62. Comentarios más amplios y relacionando las diferentes propuestas y proyectos de fortificación con los cambios que se producen en el armamento ha desarrollado en RAMOS ZÚÑIGA, Antonio. *La ciudad de los castillos: fortificaciones y arte defensivo en La Habana de los siglos XVI al XIX*. Oxford: Trafford, 2004, págs. 252-253.

⁷GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y fortificación...* Op. cit., pág. 374.

⁸El tema lo estudia VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas: dependencias y modernidad*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1990, págs. 37 y ss.

⁹Dibujo a tinta con aguadas. Escala gráfica de 200 varas castellanas, al centro, en la parte inferior. Mide 58,5 x 85,8 cm. El título del proyecto puede dar lugar a confusiones al denominarse como *Hospital de Caridad*. No hay razones para interpretarlo como perteneciente a una institución caritativa, pudiéndose haber tomado ese nombre en razón de ser las hermanas de la Caridad, es decir, las integrantes de la orden fundada por San Vicente de Paúl, quienes iban a desarrollar las labores asistenciales.

¹⁰Además de otros planos del propio Carrillo, se han localizado proyectos originales de los ingenieros Juan María Muñoz, Andrés López, Federico Augan, Luis Ducros y Juan Campuzano, en los que se indica que son copias realizadas por Eugenio Campos y Letamendi. Corresponden a temas variados y en su mayoría se refieren a obras de La Habana, como son las del Teatro Principal, Paseo de Isabel II, Muelle de la Caballería, Cuartel de Belén y prolongación de la calle O'Reilly y el Cuartel de la Fuerza. Hay uno correspondiente al teatro de la ciudad de Santiago de Cuba.

¹¹La amplia explicación indica: a, a, a, a, Cerca General., b. Entrada principal. c, c Garitones para centinela y portero. d, d. Cuarto del oficial de guardia. e. Cuerpo de guardia de tropa. f. Portería. gg Cuarto del médico y practicante de guardia. h. Pórtico para entrada y salida de carruajes. jjjj. Crujías de comunicación. k, k, k Salones de enfermos. l, l, l Tabiques de división para cada 4 camas. m, m Jardines entre los salones. n, n Escalones y entrada para los jardines. o, o Verjas de los mismos jardines. p, p Colgadizos de zinc con pilares de hierro para pase y como pórtico de las dependencias. q, q Cocina, antecocina y fregadero. r. Cuarto de baños. s. Ydem de la caldera. t Colgadizo para leña, carbón, sillas de mano, etcétera v. Vertedero w. Puerta falsa x. Depósito de cadáveres y Lavadero. z. Comunes. a', a' Registro de vertederos y comunes. b' Capilla. c' Archivo. d', d', Cuartos de capellanes. e' Sacristía. f', f', Cuartos de sacristanes. g' Habitaciones de las hermanas de la Caridad. h' Almacenes. j' Ropería. k' despensa. l', l' botica y sus dependencias. m', m' Administrador y sus dependientes. n' Sirvientes. o' Mayordomo. p' Enfermero mayor. Q', q' Fuentes. r' Calles de árboles. s' Techo de zinc para las crujías.

¹²GUTIÉRREZ, Ramón y ESTERAS, Cristina. *Arquitectura y fortificación...* Op. cit., pág. 372.

¹³DURAND, Jean Nicolas Louis. *Précis des leçons d'Architecture, données à l'Ecole polytechnique*. Paris: Chez l'Auteur, a L'Ecole Royale Polytechnique, 1802-1805. Los comentarios sobre hospitales abarcan las págs. 67-70. La ilustración correspondiente al hospital en la plancha 18 de la 3ª parte.

¹⁴Uno corresponde a Manuel Portillo y Portillo y está fechado en 1858. Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid (C.A.G.M.M.) CUB-40/5. El otro se debe a Lino Sánchez y Limonta y se fecha en 1895. C.A.G.M.M. CUB-182/12.

LA HABANA DEL SIGLO XIX: “TODO LO SÓLIDO SE DESVANECE EN EL AIRE” NINETEENTH-CENTURY HAVANA: ‘ALL THAT IS SOLID MELTS INTO AIR’

Resumen

La lucha anglo-francesa por la hegemonía mundial durante el siglo XVIII, la revuelta de esclavos en Haití y la Revolución Estadounidense catapultaron a Cuba a la economía mundial. La capital de la principal y más pujante economía azucarera del mundo sufrió una profunda transformación demográfica y urbana. Durante el próspero siglo XIX cubano, las cambiantes relaciones y antagonismos socioeconómicos y políticos se inscribieron en el paisaje urbano y arquitectónico de La Habana.

Palabras Clave

La Habana, Siglo XIX, Transformación urbana y demográfica, Modernización, Antagonismos socioeconómicos y políticos.

Styliane Philippou

Investigadora independiente
París, Francia.

Arquitecta, ingeniera e historiadora de arquitectura. Ha enseñado diseño, teoría e historia de la arquitectura en el Reino Unido y en La Habana, y ha dictado conferencias en varios países. Su libro, *Oscar Niemeyer: Curves of Irreverence*, se publicó en 2008, en Yale University Press, y ganó la medalla de oro en los premios de la Asociación de Editoriales Independientes. Su libro *Modernisme et vanité: Happy Days à Miami et La Havane* se publicó en París en 2012.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 25/01/2014
Fecha de revisión: 12/03/2014
Fecha de aceptación: 01/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

The eighteenth-century Anglo-French struggle for global mastery, the Haitian slave rebellion and the North American Revolution catapulted Cuba into the global economy. The capital of the world's leading, fastest-growing sugar plantation economy experienced dramatic demographic and urban transformation. During Cuba's prosperous nineteenth century, rapidly shifting economic, political and socio-economic relationships and antagonisms were inscribed in modern Havana's urban and architectural landscape.

Key Words

Havana, Nineteenth century, Urban and demographic transformation, Modernization, Socioeconomic and political antagonisms.

LA HABANA DEL SIGLO XIX: “TODO LO SÓLIDO SE DESVANECE EN EL AIRE”

La breve ocupación británica de La Habana (1762) y las reformas borbónicas ulteriores marcaron la entrada de Cuba en la era moderna. El puerto de La Habana se abrió al libre comercio —principalmente con Estados Unidos— en una escala sin precedentes. La isla se inundó de bienes de consumo, maquinaria azucarera de Inglaterra, comerciantes de las colonias británicas de Norteamérica y “*la mercancía más codiciada: esclavos africanos*”¹. En las últimas décadas del siglo XVIII, la ciudad sufrió una fuerte transformación urbana y demográfica. Para fines de siglo, era una de las urbes más fortificadas y populosas de América. En su astillero fue construido, en 1769, el Santísima Trinidad, el navío militar más grande y de artillería más pesada del mundo. La militarización intensiva, que requería ingentes recursos, impuso el aumento de los aranceles pero también una amplia liberalización comercial reclamada por el patriciado criollo terrateniente de las ciudades, cuya estrecha cooperación con el gobierno colonial se había vuelto crucial para la defensa del Golfo de México².

Los *situados* mexicanos financiaron gran parte de la revolución azucarera de fines del siglo XVIII, en el marco de una legislación comercial propicia³. La “*época feliz*” posterior a la ocupación británica de Cuba fue celebrada por Ignacio de Urrutia y Montoya (1791) como un periodo en el que “[se adelantó] *generalmente toda la isla, y en particular La Habana*”. Una década más tarde, Antonio José Valdés hablaba de una época de “*engrandecimiento de La Habana*”, y destacaba las obras públicas típicamente modernas realizadas por los gobernadores ilustrados: paseos, avenidas, empedrado y alumbrado de calles, edificios públicos, hospicios, cementerios, teatros y fuentes. Estas reformas iniciaron la transformación de la capital en una metrópoli moderna⁴. Bajo el “despotismo ilustrado” de Carlos III, Cuba se convirtió en el centro de experimentación e innovación colonial de España en materia de política, administración territorial, finanzas y políticas económicas. El censo general de la población de Cuba se realizó seis años después del primero llevado a cabo en España (1768). La Habana (intramuros) fue dividida en

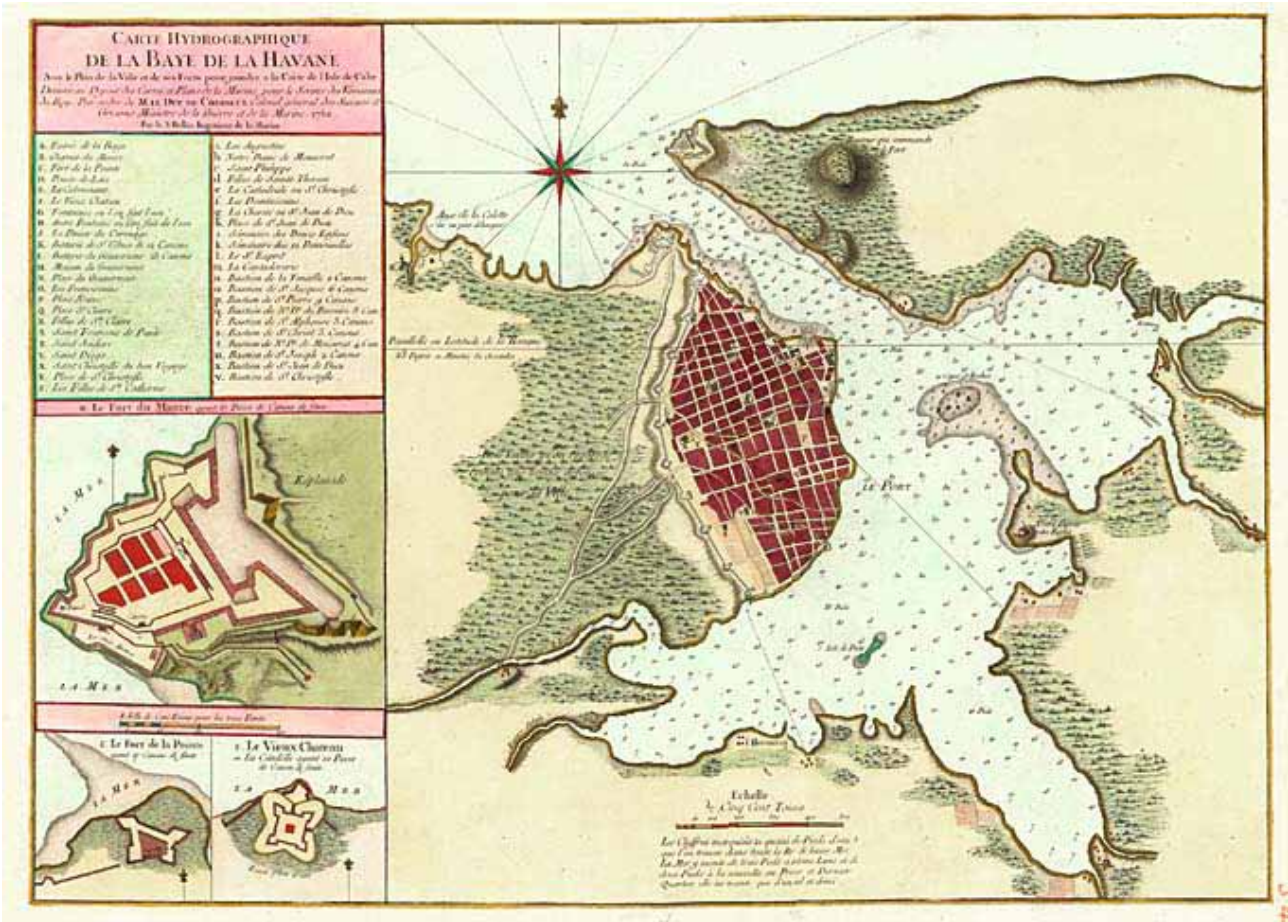


Fig. 1. S. Bellin. Mapa hidrográfico de la bahía de La Habana. Con el plano de la ciudad y de los castillos de los Tres Reyes del Morro, de la Real Fuerza y de San Salvador de la Punta. Depósito de mapas y planos de la Marine. París. 1762. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí

barrios o cuarteles; se nombraron oficialmente las calles y se numeraron las casas⁵. En 1776, las construcciones de madera y paja fueron prohibidas en La Habana intramuros. La eliminación de las viviendas precarias del recinto amurallado inició un proceso de segregación residencial y exclusión de familias humildes, estableciendo una distinción social entre la ciudad de intramuros y la de extramuros⁶. Al mismo tiempo, se abrieron cinco puertas nuevas en las murallas que separaban La Habana de los cada vez más poblados barrios de extramuros⁷, lo que facilitaba la circulación de mercancías.

En 1807, La Habana de extramuros fue dividida en dieciséis barrios o capitanías de partido. Diez

años después, una Real Orden encomendó al Real Cuerpo de Ingenieros que elaborara un plan para esta zona. Este debía adecuarse al afán del gobierno colonial de racionalizar, ordenar y controlar un espacio urbano que, por primera vez, era no solo percibido como una totalidad, sino también examinado y reordenado en términos cuantitativos y científicos. El censo de 1817 abarcó a toda la población de La Habana, intra y extramuros. La anexión de los arrabales de extramuros (declarados parte de la ciudad en 1851) también tenía por objetivo contener el crecimiento desordenado, que amenazaba el orden espacial racional de la urbe y su expansión según principios modernos. Para fines de la década de 1820, La Habana de extramuros ya

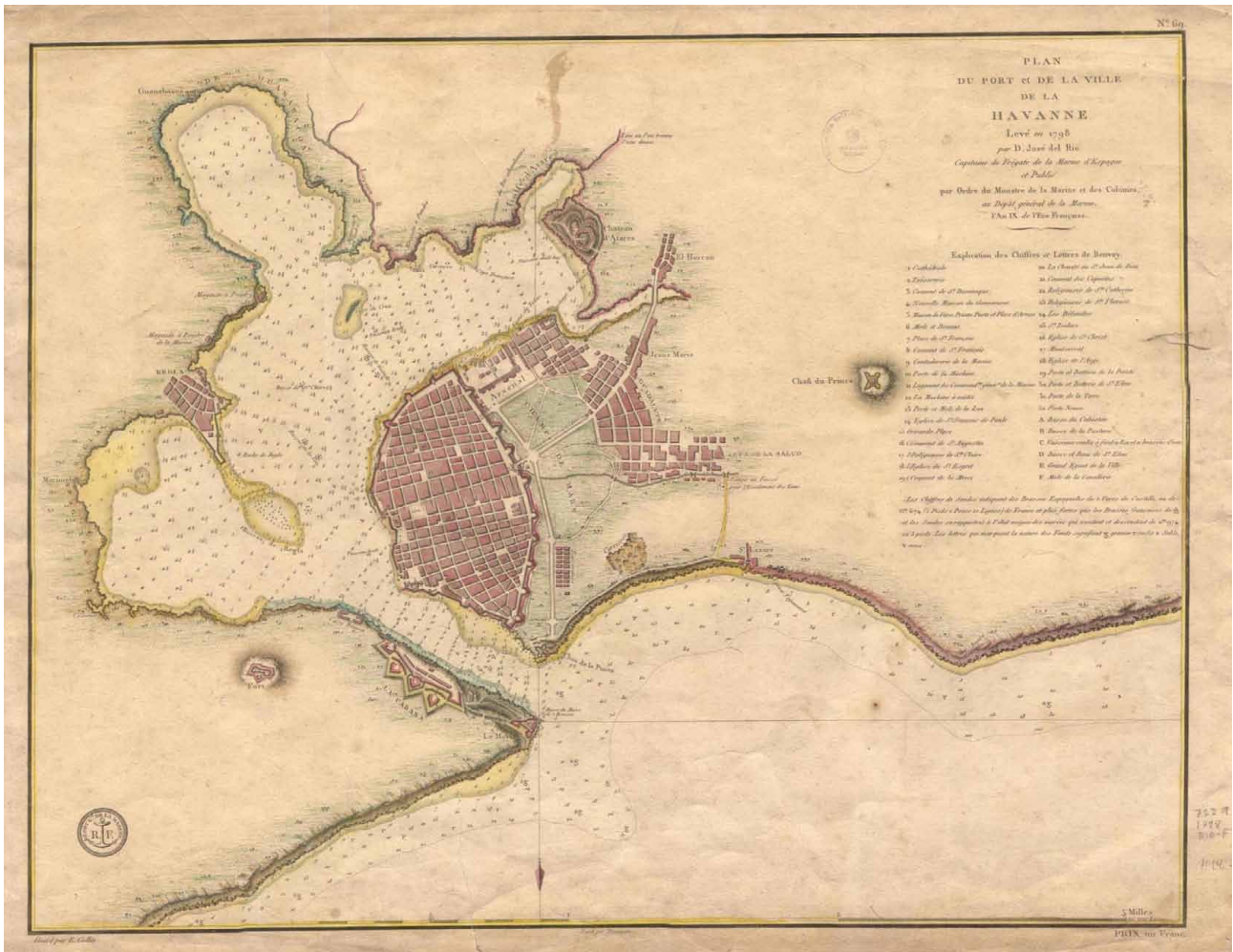


Fig. 2. D. José del Río. Plano del puerto y de la ciudad de La Habana. 1798. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

había duplicado el tamaño de la de intramuros, pero en ella vivía solo la mitad de la población total de la ciudad. José María de la Torre, en *Lo que fuimos y lo que somos, ó, La Habana Antigua y moderna 1857* —“la primera obra de historia urbana redactada en Cuba”⁸—, consideraba la ciudad como una totalidad, al tiempo que legitimaba la percepción de La Habana como una ciudad dividida.

Tras la rebelión de esclavos en Haití (1791), Cuba desplazó a la colonia francesa del puesto de principal socio comercial de Estados Unidos en el Caribe. Los hacendados azucareros, cafetaleros, tabacaleros y ganaderos se beneficiaron con los nuevos decretos relativos a la tenencia de tierras entre 1815 y 1819; la marina dejó de

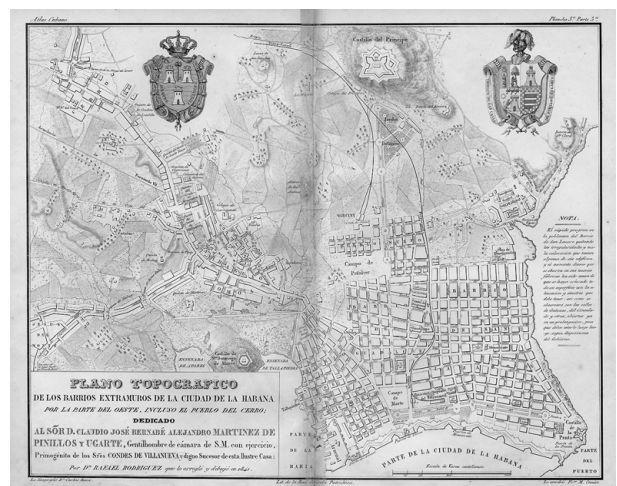


Fig. 3. Rafael Rodríguez. Plano topográfico de los barrios extramuros de la ciudad de La Habana por la parte del oeste, incluso el pueblo del Cerro. 1841. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

gozar del derecho exclusivo a la explotación de bosques y la madera de la isla; el cultivo de tabaco y el comercio fueron liberalizados en 1817; en 1818 la inmigración se vio incentivada por la ley y los puertos de la isla se abrieron al libre comercio mundial. Tras años de innovación en materia de políticas comerciales, Cuba se integró plenamente a la economía mundial. Hacia principios del próspero siglo XIX cubano, la población de la isla había crecido exponencialmente como consecuencia de la llegada de diversos grupos: hacendados franceses de Saint Domingue, esclavos importados en cantidades jamás vistas, colonos provenientes de Estados Unidos tras la Revolución Americana y el fin de la Guerra Civil, jóvenes españoles y canarios, refugiados y soldados realistas de las colonias españolas recién independizadas en América Latina. Para 1825, España había perdido todas sus colonias en territorio continental, así como su hegemonía comercial sobre *"la siempre fiel isla de Cuba"*, el principal y más pujante productor mundial de azúcar, la fuente más valiosa de ingreso metropolitano y una tierra de oportunidades para peninsulares ambiciosos.

El destacado miembro de la aristocracia criolla habanera Gonzalo O'Farrill y Herrera, nacido en una de las familias propietarias de ingenios y traficantes de esclavos más ricas y poderosas de La Habana, ocupó los cargos de Secretario de Estado interino español, ministro de Guerra, ministro de Indias y ministro de Marina interino. Su sobrina, María Teresa Montalvo y O'Farrill, *"una de las anfitrionas más famosas de Madrid...utilizó constantemente sus influencias para favorecer los múltiples negocios de su esposo"*, Joaquín Beltrán de Santa Cruz y Cárdenas, tercer conde de San Juan de Jaruco, primer conde de Santa Cruz y Mopox, y subinspector general criollo del ejército cubano ante la Corte española⁹. Su hija, María Mercedes de Santa Cruz y Montalvo nació en el Palacio de los Condes de San Juan de Jaruco, una de las mansiones con portales y logia del siglo XVIII más

grandiosas de la Plaza Vieja. María Mercedes partió a Madrid a los doce años, se casó con el general francés Antoine-Christophe Merlin durante la ocupación de Napoleón en España y fundó un salón literario sumamente exitoso en París. Ostentando el título de condesa de Merlin y ya viuda, visitó La Habana en 1840. En el año de su nacimiento, los intercambios comerciales entre Cuba y España superaban en volumen a los realizados entre la isla y EE.UU. A su regreso, la capital de la economía azucarera más importante del mundo estaba sufriendo una rápida transformación como consecuencia de la extraordinaria riqueza generada por la exportación de azúcar.

La cosmopolita condesa fue recibida por su tío, el brigadier general Juan Montalvo O'Farrill, presidente de la sociedad anónima Compañía del Ferrocarril de Cárdenas a Soledad de Bemba, que emprendió la construcción del ferrocarril destinado al transporte de azúcar hacia el recién inaugurado puerto de Cárdenas. La construcción comenzó el 17 de abril de 1838 y en enero de 1844 llegó hasta la estación Montalvo (hoy Navajas), propulsando la expansión de la plantación de caña de azúcar en una región cuyos principales terratenientes estaban bien establecidos en La Habana¹⁰. La empresa, de la que O'Farrill poseía el 40 %, se fundó seis meses antes de la inauguración de la primera línea de tren de vapor del mundo hispanohablante: un tramo de 25 km entre La Habana y Bejucal, el primer ferrocarril de América Latina y el séptimo del planeta. Construido con un préstamo de un banco británico, y con locomotoras, ingenieros, contratistas, materiales y equipos británicos y norteamericanos, el ferrocarril supuso la entrada de Cuba en la era de la compresión del tiempo y el espacio que aceleró la circulación de mercancías y capital. El sistema de transporte por tierra más moderno y técnicamente avanzado les garantizaba a los productores azucareros criollos de Cuba una explotación más eficiente de sus recursos. El primer barco de

vapor comercial que atracó en América Latina lo hizo en La Habana, en febrero de 1819. Juan Montalvo O’Farrill había recibido una concesión especial para importar el Neptuno desde Estados Unidos y navegar entre los dos principales centros de producción de azúcar del siglo XIX, La Habana y Matanzas. En 1797 se instaló el primer motor de vapor inglés en un ingenio cubano, y para 1808 veinticinco ingenios tenían incorporada esta tecnología de punta, mucho antes de que llegara a España.

En palabras del historiador de la arquitectura Joaquín E. Weiss, se trataba de “*la Edad de Oro de la aristocracia cubana*”¹¹. Ya en 1781, Peñalver había descrito a los criollos blancos de Cuba como “*más activos que todos los demás de las Antillas*”, y veía en sus mujeres el “*mismo lujo de las europeas*”. En 1811 Antonio del Valle Hernández se maravillaba ante la opulencia de la gente y las casas de la rica y animada Habana, donde el precio de la vivienda se había duplicado en el transcurso de unos pocos años¹². En contraste con el resto de las colonias antillanas, la élite blanca y propietaria de Cuba estaba concentrada en la capital. Cincuenta familias criollas dominaban las nuevas instituciones amparadas por el gobierno, planeaban y dirigían el desarrollo agrícola, económico e industrial del país desde la perspectiva de los intereses de la capital, y promovían fervientemente la modernización de los espacios y estructuras de La Habana.

Tras la revolución de Haití y el brusco aumento de esclavos en Cuba, el patriciado criollo estaba cada vez más preocupado por el incremento de la población negra. De 1791 a 1810, el número de los habitantes de La Habana creció más del doble. La mayoría eran esclavos y personas libres de color, especialmente en las zonas de extramuros. Tenían permitido organizarse en cabildos de nación, según grupos étnicos. En respuesta a la revolución haitiana, en 1792 se ordenó que todos los cabildos fueran reubicados fuera del recinto de la ciudad. Su expulsión esta-

bleció una distinción racial entre intra y extramuros. En 1851, la viajera sueca Fredrika Bremer visitó algunos cabildos, que ocupaban “*una calle entera cerca de una de las puertas de la ciudad*” y estaban gobernados por una o dos reinas¹³. Como observa Joan Casanovas, las sociedades afrocubanas fomentaban la participación en la vida pública de las mujeres negras y mulatas¹⁴.

La espléndida mansión de Juan Montalvo O’Farrill era un ejemplo típico de las que la privilegiada oligarquía criolla construía intramuros a principios del siglo XIX. La planta baja estaba dedicada a los negocios y el comercio, combinación que asombraba a los visitantes extranjeros. A principios del siglo XIX, el recinto amurallado de La Habana era aún un espacio de usos diversos donde se mezclaban las clases sociales, a diferencia de los barrios extramuros en rápido crecimiento, habitados por inmigrantes rurales y obreros. Sin embargo, esta situación cambiaría pronto con el aumento desmesurado de la densidad demográfica y la disminución de los terrenos disponibles intramuros. En 1832, el sobrino de O’Farrill, José Ricardo O’Farrill y Herrera, construyó en las inmediaciones una mansión neoclásica similar, aunque más grande y lujosa. Erigidas en las calles estrechas de la ciudad, estas mansiones reflejaban el incipiente “espíritu moderno” del neoclasicismo, promovido por el obispo ilustrado de La Habana, Juan José Díaz de Espada y Fernández de Landa, que “modernizó” el interior de la catedral barroca.

La “*nueva arquitectura*”, influenciada por el neoclasicismo francés e italiano, fue la elegida para las “*bellas y cómodas*” villas de veraneo que los “*modernos y acaudalados*” habaneros empezaban a construir a principios del siglo XIX en las alturas del barrio suburbano de El Cerro. Las familias aristocráticas huían hacia allí desde la vieja ciudad cada vez más congestionada, sucia, ruidosa e insalubre. Desde 1792, el primer diario cubano, *Papel Periódico de La Havana*, publicaba críticas contra los excesos ornamen-

tales del barroco, y defendía lo funcional, quizás con el fin de oponerse a las representaciones de la autoridad colonial estatal¹⁵. La arquitectura doméstica neoclásica cubana alcanzó su apogeo, sin embargo, con la monumental mansión de dos residencias para una familia de nuevos ricos españoles —el Palacio de Aldama— construida extramuros (1840–44), y aclamada por Weiss como “la más importante de las mansiones urbanas del siglo XIX y de todos los tiempos en Cuba”¹⁶ y por Emilio Roig de Leuchsenring como el equivalente neoclásico del barroco Palacio de los Capitanes Generales. Deliberadamente alejado de los prototipos españoles, este estilo

también podría interpretarse como una manifestación del deseo de autonomía cubana, una reconfiguración del lenguaje clasicista que el poder colonial de los Borbones había adoptado en su remodelación del Palacio de los Capitanes Generales (1791–1834) y en la Cárcel Nueva.

Basándose en su estadía de solo dos meses, Merlin escribió su ambicioso libro de tres volúmenes *La Havane*, publicado en París y luego en una versión abreviada en Madrid en 1844. El cotidiano espectáculo con que se animaban por la tarde las plazas de La Habana y, especialmente, sus grandes bulevares, impresionó



Fig. 4. Palacio de Aldama (ingeniero venezolano Manuel José Carrerá Heredia, 1840–44), La Habana extramuros. Fotografía en WEISS, Joaquín E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX. La Habana: Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1960.*

tanto a la condesa que su descripción detallada figura dos veces en su diario de viaje. Su querido “tío [tomó] *la galantería de destinar a [su] servicio una volanta muy elegante*”, ese coche de caballos de invención cubana del que un viajero español de la época, Jacinto Salas y Quiroga, comentó admirado: “*no es posible inventar carruaje más elegante y lindo en un país en que abunda la hermosura y es necesario dejar que el viento gire y refresque*”¹⁷. Según el censo de 1827, en las calles de La Habana circulaban 467 quitrines y 2184 volantas.

Durante el gobierno del Marqués de la Torre (1771–1777) una forma extrovertida de urbanismo se había empezado a desarrollar en La Habana. Los espacios públicos, que eran no solo reordenados, pavimentados, alumbrados

y limpiados regularmente, sino también embellecidos con fuentes, invitaban a los habaneros y visitantes a salir por el mero placer de hacerlo. El primer paseo de La Habana, la Alameda de Paula —de 100 m de largo y bordeado de palmeras reales— se trazó en 1772 a lo largo de la Bahía de La Habana. Algunas de las familias criollas más distinguidas construyeron sus suntuosas residencias en los alrededores. Fue bautizado Salón O’Donnell, en homenaje al capitán general Leopoldo O’Donnell, que en 1845 encargó su remodelación al ingeniero Mariano Carrillo de Albornoz. El primer teatro de Cuba, el Nuevo Coliseo (1773–75), fue construido en este primer salón urbano de la ciudad. En la misma época, se trazó el primer paseo extramuros de La Habana, la Alameda de Extramuros o Nuevo Prado, de 1,6 km, uno de los espacios públicos



Fig. 5. Frédéric Mialhe. *El quitrín*. Cromolitografía en *Álbum pintoresco de la isla de Cuba*. Ca. 1855. Casa B. May y Cía. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

al aire libre más apreciados hasta la fecha. En el siglo XIX, la vida social del paseo constituía un aspecto crucial del modo en que era percibida la ciudad, y reflejaba el desarrollo de la cultura urbana.

Creada pocos años después del “Paseo del Prado” de Madrid, la Alameda de Extramuros fue remodelada y ensanchada bajo el mandato del capitán general Miguel Tacón y Rosique (1834–1838). No obstante, se producía una gran congestión durante los ostentosos paseos vespertinos de las damas a lo largo del camino central. La cómoda volanta de Merlin, en cambio, circulaba a lo largo del Paseo de Tacón. Situada al oeste de la ciudad amurallada, esta nueva avenida monumental estaba aún en construcción en la época de la visita de Merlin, a quien fascinaban tanto los actores como los espectadores del lugar¹⁸. La inauguración de este majestuoso paseo fue quizás el elemento más importante del plan de embellecimiento de la ciudad que emprendió el ingeniero Mariano Carrillo de Albornoz, inspirado en el Washington D.C. de Pierre L’Enfant. La arteria urbana más amplia de Cuba no solo sirvió para “exhibir las proezas militares,”¹⁹ optimizando la movilidad de las tropas coloniales, sino que también extendió considerablemente el terreno de desfile de estas jóvenes blancas pertenecientes a la restrictiva sociedad colonial cubana, quienes, como escribió el corresponsal para EE.UU. de la revista *La Habana Elegante*, pasaban el resto del día “encerradas entre las paredes de sus casas, sin otra distracción que el movimiento tedioso de sus mecedoras”²⁰.

Como lo indica claramente Merlin, en los espacios públicos abiertos de La Habana del siglo XIX no solo existía segregación de género, sino también de raza. Las mujeres negras podían, en efecto, deambular por las calles libremente. Y como señala otro viajero, el francés Eugène Ney, en 1830, los carruajes alquilados estaban prohibidos en el Prado, lo que otorgaba la exclusividad del bulevar a las clases que tenían los

medios para poseer una volanta, “*el mueble más cuidado en las casas*”²¹ habaneras. En el transcurso del siglo XIX, sugiere Felicia Chatelein, una “*nueva moda*”, trasplantada de Europa, surgió en La Habana: salir en busca de entretenimiento²². Las clases altas reclamaban para su disfrute exclusivo los espacios públicos de La Habana “moderna”, fomentando la inversión de las viejas jerarquías espaciales. Durante estos años de extraordinaria circulación de capital, los cada vez más ricos habaneros, y especialmente las habaneras, se volvieron cada vez más proclives a exhibir sus lujosas adquisiciones en público. Como en el París del Segundo Imperio, los nuevos espacios de ocio y exhibición pública de riqueza privada —el paseo, el teatro, el salón de baile, las vidrieras, el café e incluso el ómnibus (en circulación en La Habana desde 1842) y el tranvía (planeado en 1856 e inaugurado en 1859, diez años antes que en España)— eran expresiones de las nuevas funciones y experiencias de los espacios públicos urbanos, en una nueva era de progreso y modernidad. Estas dos palabras, de hecho, figuraban con creciente frecuencia en la prensa local.

Las observaciones de Merlin sobre la escena teatral de La Habana se centraban en el opulento Teatro Tacón, celebrado por su excelente acústica y ventilación. Había abierto sus puertas de extramuros solo dos años antes de su llegada, con un espléndido baile de carnaval. Ese evento, uno de los que inauguraron el nuevo gran escenario de La Habana, priorizaba la exhibición pública de la alta sociedad habanera por sobre sus intereses musicales. La ambiciosa sacarocracia criolla aprovechaba todas las oportunidades para manifestar en público su descontento con el gobierno español, principalmente en lo relativo a la política económica y el control político de los recursos y el comercio. En el estreno de uno de los *grands projets* de Tacón, *El conde Alarcos* de Jacinto Milanés, en 1839, la oligarquía aplaudió “*con entusiasmo...* [un] *drama lleno de alusiones contra el odiado Capi-*

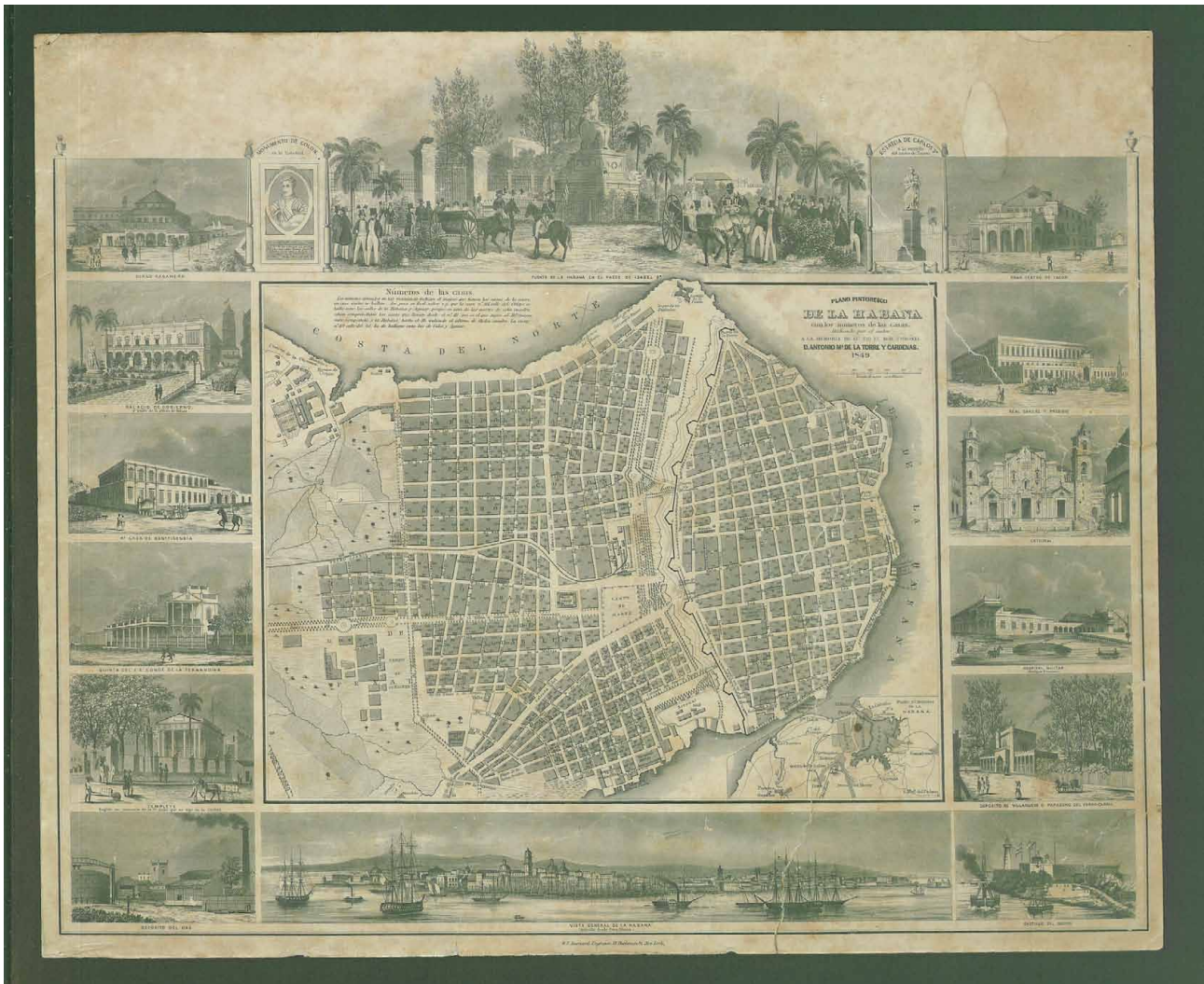


Fig. 6. D. Antonio de la Torre y Cárdenas. Plano Pintoresco de La Habana con los números de las casas. 1:10,000. 1849. Archivo Nacional de Cuba.

*tán General*²³. Los nuevos espacios públicos de La Habana se habían transformado también en nuevos escenarios de acción política. En 1843, el español Juan Escauriza instaló su lujoso salón de baile y restaurante frente al Teatro Tacón. La apertura de las Puertas de Monserrate permitió unir directamente al Prado, el Campo de Marte, el Paseo Militar y la nueva ópera con la Plaza de Armas, a través de las ajetreadas calles Obispo y O'Reilly, recién empedradas e iluminadas a gas, donde las deslumbrantes vidrieras, con su espectáculo de productos importados y artículos de moda, atraían a los cada vez más ricos consumidores habaneros.

Las reformas urbanas a gran escala y el vasto plan de obras públicas de Tacón, fundamentalmente en extramuros, resaltaban la tenacidad del poder colonial y competían con los encargos privados de los criollos acaudalados por la definición de la imagen de la ciudad y por la apropiación de sus espacios reordenados y disciplinados. La representación colonial en las Cortes españolas fue suprimida en la década de 1820 y, bajo el mandato de Tacón, los criollos fueron excluidos poco a poco de las posiciones de poder y enfrentados abiertamente. La ubicación y monumentalidad racionalista de la enorme y lúgubre Cárcel Nueva o Cárcel de

Tacón (1836) pusieron en evidencia la función represiva del estado colonial, del mismo modo que el Campo de Marte. Augurio de condena y muerte para quienes desafiaran el estado autoritario, la Cárcel Nueva revelaba la intención primordial del plan del capitán general: someter la imagen de la ciudad, así como a su sociedad, al orden, la disciplina y el decoro.

En respuesta y en oposición directa a los proyectos de Tacón, el superintendente general de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, representante de la aristocracia criolla con considerables recursos a su disposición, emprendió al mismo tiempo una serie de obras públicas estratégicamente situadas, con las que pretendía neutralizar los símbolos autoritarios del capitán general y afirmar el poder de los criollos cubanos. En palabras del historiador Juan Pérez de la Riva,

“Así los ciudadanos pudieron comparar a su antojo la bella pila de Neptuno en el muelle del Comercio que el General mandó esculpir en Génova, en mármol de Carrara, con la espléndida Fuente de la India o de la “Noble Habana” colocada en el Paseo de Isabel II que también de mismo material vino de Italia; el solemne mercado de Tacón con la graciosa estación de Villanueva; las escuelas tecnológicas y los hospitales del Intendente con la magnífica cárcel del Gobernador, la más espaciosa de las Américas, según su promotor; la utilidad del bello Paseo Militar o de Tacón...con la del Acueducto de Fernando VII”²⁴.

Se podría aventurar que el uso del Paseo Militar por parte de los criollos para las plácidas salidas diarias de las damas, con su aura de intercambio sexual, también constituía un ataque a la función represiva del nuevo eje militar de Tacón.

Al observar La Habana de 1840, Merlin notó la obsolescencia de las fortificaciones del lado de tierra²⁵. Según el censo de 1846, el 65 % de la población de La Habana estaba concentrado en la zona de extramuros²⁶. Ya en 1819, el obispo Espada —un conocido defensor de la monar-

quía constitucional y detractor del absolutismo en España— había erigido su residencia oficial en extramuros, frente al Campo de Marte, un gesto que reflejaba más sus conexiones con la élite propietaria criolla que con el régimen colonial borbónico. Según Venegas Fornias, si las autoridades coloniales conservaron estas fortificaciones durante tanto tiempo, pese a la pérdida de ingresos de la venta de terrenos y a los pedidos de demolición (que se remontaban a 1811), fue para defenderse de una amenaza interna más que de una externa, ya que temían que los habitantes de La Habana de intra y extramuros conspiraran contra el régimen colonial²⁷.

La demolición de las murallas fue autorizada por Real Decreto, bajo el mandato de Francisco Serrano Domínguez duque de la Torre (1859–1862), quien había sido enviado a Cuba con el encargo explícito de mejorar las relaciones con los hacendados criollos. La economía de la isla estaba en recesión, como consecuencia de las políticas arancelarias proteccionistas de EE.UU. El aumento del desempleo y la disminución de los salarios se hicieron sentir en La Habana. José Domingo Trigo, concesionario de la primera línea de tranvía de La Habana —El Ferrocarril Urbano, que conectaba la zona de intramuros con la de extramuros y facilitaba la expansión de la ciudad a la periferia— fue también el empresario que, en 1858, presentó a las autoridades coloniales el primer proyecto de urbanización de El Carmelo, luego incorporado a El Vedado. Este nuevo núcleo urbano, el primer barrio residencial de La Habana, fue concebido por la burguesía criolla como una “ciudad jardín” *avant la lettre*, una alternativa moderna y situada a considerable distancia de la vieja ciudad congestionada, cada vez más asociada a las clases inferiores.

El plan de urbanización del Reparto Las Murallas fue aprobado en 1865. Desde la época de Tacón, la escala de la ciudad había cambiado radicalmente y La Habana ya no era, como observa acertadamente Chateloin, una “ciudad valor

de uso” sino una “*ciudad valor de cambio*”²⁸. El nuevo centro civil de Nueva Habana se transformó en un espacio sumamente disputado, tanto por su valor representativo como por su valor de cambio. Las subastas de los terrenos partían de un precio elevado. Las primeras propuestas para los espacios públicos abiertos y jardines fueron rechazadas por la administración colonial estatal, fiel a las necesidades monetarias de la Corona de España. También se vieron frustradas las aspiraciones de la Iglesia católica y las propuestas del Ayuntamiento de La Habana, dominado por los criollos, tendientes a realizar un plan coherente para el gran cinturón de tierra no urbanizado y a destinar las propiedades más valiosas a las instituciones municipales. Prevalecieron los intereses pecuniarios de la Corona y el desarrollo del centro moderno de La Habana fue en buena medida abandonado a las iniciativas e intereses privados, casi sin atender a la unión de una ciudad dividida y cada vez más sometida a la fragmentación y la segregación. La situación reflejó las alianzas y antagonismos cambiantes entre estado, élites locales y grupos marginalizados.

Durante la crisis económica de los años precedentes, muchas propiedades criollas habían quedado en poder de acreedores peninsulares. Hacia el inicio de las guerras de independencia cubanas, la propiedad de las tierras y la producción intensiva en capital, subordinadas a las redes comerciales transnacionales y crecientemente a las finanzas de los bancos mercantiles foráneos, se encontraban bajo control extranjero. Respaldados por el gobierno colonial, ansiosos por afirmar su vigor político y económico y su estatus social ascendente, los ambiciosos empresarios españoles de La Habana poseían los medios para reclamar el prestigioso y costoso territorio del moderno centro geográfico de la ciudad, que durante las tres décadas precedentes había estado dominado por sus nativos rivales, cuyo poder estaba en declive. La nueva burguesía peninsular encontró en el

desarrollo del antiguo espacio militar una oportunidad única para proyectar su imagen en la nueva fisonomía civil de La Habana.

Los criollos reformistas habaneros consideraron la ruptura con el pasado y, cada vez más, con una metrópoli atrasada como un prerrequisito para emprender el camino del progreso y la modernidad. En 1868, cuando el hacendado de Oriente Carlos Manuel de Céspedes formó su ejército con soldados negros y blancos en nombre de la independencia cubana, los criollos fueron a manifestar su apoyo a los lugares con los que se habían identificado, donde se reunían para desahogar sus frustraciones y, crecientemente, a conspirar contra el gobierno español de la isla: el Teatro Villanueva, cuna de los populares *bufos habaneros*, y el café El Louvre, en la planta baja del Salón Escauriza. Los voluntarios organizaron manifestaciones violentas en la Plaza de Armas. La noche del 1 de junio se produjo un enfrentamiento con el capitán general Domingo Dulce. Tras la retirada forzada de este a España, instauraron un gobierno colonial de facto cuyo centro de operaciones estaba en el Casino Español, una asociación creada en 1869. Un año después, los autodenominados “*diarios contribuyentes al sosten de España en la Guerra contra los cubanos*” solicitaron un lugar de privilegio en las Murallas para la construcción del Casino Español. A guisa de pago proponían un edificio “*que atestiguará la confianza que abrigamos en la unión eterna de esta isla a su Metrópoli*”²⁹.

Pese al obsequioso comportamiento ante las autoridades coloniales, la petición no les fue otorgada. No obstante, el Casino Español fue construido en las inmediaciones el mismo año. A su lado, el vasco José Albisu construyó un teatro (1870) en el que se representaban obras de estilo español, mientras que el Teatro Villanueva permanecía cerrado. Las actuaciones del Teatro Albisu eran interrumpidas para celebrar las victorias del ejército español sobre los cubanos³⁰. El catalán Joaquín Payret no reparó en gastos para

la construcción de su teatro epónimo (1877) en el Parque Central. Innovador en cuanto al material y la tecnología, había de competir directamente con el baluarte simbólico de los criollos, el Teatro Tacón. Un año después de su inauguración, proclamaba abiertamente su filiación ideológica: fue rebautizado Teatro de la Paz, en conmemoración del Pacto del Zanjón, que puso fin a la Guerra de Diez Años (1868–78) sin que se alcanzara la independencia. El lugar de reunión predilecto de los inmigrantes catalanes fue el efímero Circo-Teatro Jané (1881). El Teatro Irijoa (1884), frente al Campo de Marte, atraía al público criollo del teatro Villanueva con su

programa de *bufos cubanos*³¹. El 1 de mayo de 1891, la Junta Central de Artesanos congregó a 2000 obreros en el Irijoa, promoviendo la unión de trabajadores de razas y orígenes diversos³². También fue en el Irijoa donde el 23 de julio de 1892 el general Juan Gualberto Gómez, exjefe del Partido Revolucionario Cubano de La Habana y uno de los líderes negros de la Guerra de la Independencia, reunió a más de 100 organizaciones provinciales bajo el liderazgo del Directorio de las Sociedades de la Raza de Color.

La fuerte especulación de la tierra, incenti-
vada por la autorización del pago de la tierra



Fig. 7. Caine y Ca. Plano de La Habana para el Directorio General. 1874. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí.

de las Murallas con bonos del Tesoro —cuyo precio cayó a raíz de ello— desembocó en la intensificación de la construcción en la zona recientemente urbanizada. En el transcurso y después de la Guerra de los Diez Años, un buen número de peninsulares, partidarios de la Corona erigieron allí residencias suntuosas, junto con viviendas especulativas multifamiliares o construcciones multiuso ocultas tras una única fachada. Sin embargo, el edificio más destacado de las Murallas y, según Weiss la residencia habanera más notable después del Palacio de Aldama³³, era el Palacio de la Marquesa de Villalba, viuda de un magnate azucarero (1875–79). Los poderosos peninsulares también construyeron sus fábricas de tabacos en las Murallas, edificios arquitectónicamente ambiciosos que apenas se diferenciaban en su

forma, tamaño y ornamentación de las opulentas estructuras residenciales aledañas. Estas fábricas escondían detrás de sus monumentales fachadas a sus trabajadores, cuya visibilidad podía amenazar el orden social burgués. En 1873, los obreros tabaqueros fundaron el Centro Nacional de Artesanos, pues transformado en el Círculo de Trabajadores, situado en una de las esquinas del Campo de Marte. En 1888, 10 000 personas velaron los restos de Enrique Roig San Martín en el Círculo. El cortejo fúnebre del líder anarquista más popular de Cuba en el siglo XIX fue “*la primera gran manifestación socialista*” de Cuba³⁴.

La presencia de EE.UU. en la isla, especialmente en La Habana, aumentó de modo constante en el siglo XIX: cada vez eran más los residentes esta-



Fig. 8. Fábrica de tabaco Calixto López & Compañía. (En un ala del piso principal del edificio construido en 1888 vivía Don Calixto con su familia). Fotografía en GILL, William, Havana Cigars. La Habana: 1910.

dounidenses, las adquisiciones de propiedades y las inversiones de empresas especializadas en comercio, finanzas, transporte y gradualmente en otros sectores estratégicos de la economía local. Turistas, empresarios y personas enfermas en busca de un mejor clima, principalmente de EE.UU., también eran atraídos hacia el centro de la "Habana Moderna". Los primeros grandes hoteles de La Habana ocuparon sitios prestigiosos en las Murallas, en el Parque Central y los arbolados "Campos Elíseos del invierno" (Paseo del Prado), e importaron novedosas formas espaciales, instalaciones y modelos de negocios de EE.UU.

La edificación comercial más ambiciosa de las Murallas fue erigida en un terreno frente al Parque Central, anteriormente solicitado sin éxito para construir el Casino Español. Uno de los hombres más ricos de la isla y más comprometidos con la urbanización de las Murallas, el terrateniente y azucarero español Julián de Zulueta y Amondo inició la construcción en 1890. La "*españolísima*" Manzana de Gómez fue bautizada con el nombre de Andrés Gómez Mena, quien compró y construyó un verdadero monumento a la mercancía, el comercio y el entretenimiento, dando una inusitada visibilidad a estas actividades y a quienes frecuentaban los nuevos espacios de consumo de La Habana.

En virtud de la libertad de asociación instaurada desde el Pacto del Zanjón, las élites criollas fundaron el partido Autonomista, con sede en el Paseo del Prado. Los peninsulares formaron sociedades regionales de beneficencia, instrucción y recreo, cuya afiliación era definida por la región de origen. El número de españoles aumentó vertiginosamente tras la guerra y estos centros sociales se beneficiaron con la actividad comercial en los primeros años de la República. Construyeron entonces palacios monumentales con majestuosos interiores que reflejaban tanto la moda finisecular española como la capacidad de resistencia del poder económico peninsular.

Diseñados para maximizar su imagen cultural y reivindicar la escala, grandeza y pomposidad antes reservadas a la aristocracia criolla, estos centros ocupaban algunos de los sitios más prestigiosos de las Murallas, el escenario donde grupos rivales competían por el espectáculo público. Ningún otro tipo de edificio de aquella época de desarrollo urbano intensivo y geográficamente concentrado demuestra mejor hasta qué punto, en el nuevo centro cívico de La Habana, todas las funciones estaban subordinadas a la función simbólica de la representación. En un gesto público de cargado significado simbólico, el Centro Gallego (1915) se tragó al aristocrático Teatro Tacón.

Tres décadas de actividad revolucionaria y tres guerras por la liberación nacional, la depresión económica, la implacable represión y la destrucción perpetrada por los españoles hicieron estragos en Cuba y diezmaron a su población. El Tratado de París (10 de diciembre de 1898), firmado tras la intervención militar estadounidense y la capitulación de España, transfirió la soberanía de Cuba a EE.UU. El gobernador general Leonard Wood resumió las intenciones de la ocupación militar (1899–1902): "*tenemos que inculcar una nueva vida, nuevos principios y nuevos métodos de hacer las cosas*"³⁵. A su modo de ver, la isla era "*un nuevo país*" que ofrecía "*magníficas oportunidades a los americanos emprendedores*"³⁶. La pérdida de propiedad y el endeudamiento provocaron, durante la posguerra, la desaparición de la burguesía criolla, en parte absorbida por el capital extranjero. Incapaz de pagar su deuda con la Caja de Ahorro de La Habana, José Ricardo O'Farrill ya había perdido su magnífica mansión en 1878.

La Habana había escapado a la mayor parte de la contienda, pero su transformación, junto con una nueva serie de principios, comenzó con toda su intensidad en cuanto la administración estadounidense se instaló en la Plaza de Armas, el antiguo centro cívico colonial de



Fig. 9. Centro Gallego (arquitecto belga Paul Belau, 1908–15). Archivo Nacional de Cuba.

La Habana. “La característica más llamativa de la naciente república,” observó Pérez Jr., “era la escasa representación de los cubanos” en todos los sectores de la economía³⁷. En el escenario del nuevo proyecto de modernización urbana liderado por EE.UU., los cubanos eran en gran medida invisibles o, más bien, interpretaban

nuevos papeles. Durante los festejos del 400° aniversario de la ciudad, en 1919, los oradores se enorgullecieron de que los edificios “modernos” hubieran puesto fin “al tinte melancólico de antigüedad que tenía la vieja Habana...y le [hubieran dado] el aspecto de una ajetreada ciudad norteamericana”³⁸.

NOTAS

- ¹PÉREZ JR., Louis A. *Cuba and the United States: Ties of Singular Intimacy*. Atenas, Georgia y Londres: The University of Georgia Press, 1997 (1990), pág. 4.
- ²Véase VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos: censos y mapas de los siglos XVIII y XIX*. Havana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, 2002, págs. 40-42 y Tabla III en pág. 137. Véase también KUETHE, Allan J. "Guns, Subsidies, and Commercial Privilege: Some Historical Factors in the Emergence of the Cuban National Character, 1763-1815", *Cuban Studies*, 16 (1986), págs. 123-38.
- ³Ibidem, págs. 129-31.
- ⁴Citados en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos...* Op. cit., págs. 59 y 62-63.
- ⁵Ibidem, págs. 42-43.
- ⁶SCARPACI, Joseph L., SEGRE, Roberto y COYULA, Mario. *Havana: Two Faces of the Antillean Metropolis*. Chapel Hill y Londres: The University of North Carolina Press, 2002 (1977), pág. 24, y PÉREZ JR., Louis A., *Winds of Change: Hurricanes and the Transformation of Nineteenth-Century Cuba*. Chapel Hill y Londres: The University of North Carolina Press, 2001, pág. 112.
- ⁷VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas: Dependencia y modernidad*. Habana: Letras Cubanas, 1990, pág. 15.
- ⁸VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos...* Op. cit., pág. 111.
- ⁹KUETHE, Allan J. "Guns, Subsidies..." Op. cit., pág. 134.
- ¹⁰ZANETTI, Oscar y GARCÍA, Alejandro. *Sugar and Railroads: A Cuban History, 1837-1959*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1998 (1987 en español), págs. 39-40.
- ¹¹WEISS, Joaquín E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX*. Havana: Junta Nacional de Arqueología y Etnología, 1960, pág. IX.
- ¹²Citados en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos...* Op. cit., pág. 53 n. 90 y págs. 65-66.
- ¹³BREMER, Fredrika. *Homes of the New World: Impressions of America*. New York: Harper and Brothers, 1853, vol 2, págs. 379 y 381.
- ¹⁴CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets! Urban Labor and Spanish Colonialism in Cuba, 1850-1898*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1998, pág. 134.
- ¹⁵Marcos Antonio Ramos también sugiere que la "nueva moda arquitectónica" del neoclasicismo puede ser interpretada como "el primer gesto separatista". RAMOS, Marcos Antonio. "Cinco siglos de historia: Arquitectura y urbanismo en Cuba". En: PRÉSTAMO Y HERNÁNDEZ, Felipe J. (Coord.). *Cuba: Arquitectura y Urbanismo*. Miami: Ediciones Universal, 1995, pág. 56.
- ¹⁶WEISS, Joaquín E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX*. Op. cit., pág. XXIV.
- ¹⁷SALAS Y QUIROGA, Jacinto de. *Viajes de D. Jacinto de Salas y Quiroga*. Vol 1: *Isla de Cuba*. Madrid: Boix, 1840, pág. 29.
- ¹⁸SANTA CRUZ Y MONTALVO, Mercedes (Condesa de Merlin). *Viaje a La Habana*. Doral: Stockcero, 2008 (1844), págs. 22-23.
- ¹⁹SCARPACI, Joseph L., SEGRE, Roberto y COYULA, Mario. *Havana...* Op. cit., pág. 37.
- ²⁰Citado en CLUSTER, Dick y HERNÁNDEZ, Rafael. *The History of Havana...* Op. cit., pág. 48. Incluso las obreras blancas que trabajaban en la industria tabaquera solían hacerlo desde su casa, por lo menos hasta el último cuarto del siglo XIX. CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets!...* Op. cit., págs. 38 y 195.
- ²¹NEY, Eugène. *Cuba en 1830: Diario de viaje de un hijo del Mariscal Ney*. Miami: Universal, 1973.
- ²²CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. Op. cit., pág. 30.
- ²³VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. 35.

²⁴Citado en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., págs. 29-30.

²⁵SANTA CRUZ Y MONTALVO, Mercedes. *Viaje a La Habana*. Op. cit., págs. 30-31.

²⁶PÉREZ MURILLO, María Dolores. "Aspectos socio-urbanos de La Habana en la primera mitad del siglo XIX", Universidad Nacional de Andalucía, <http://dspace.unia.es/bitstream/10334/560/1/04JVITI.pdf>, pág. 59.

²⁷VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. 16.

²⁸CHATELOIN, Felicia. *La Habana de Tacón*. Op. cit., pág. 72.

²⁹Citado en VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. p. 51.

³⁰Ibidem, pág. 52.

³¹VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de las murallas...* Op. cit., pág. 66.

³²CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets!...* Op. cit., págs. 214-216.

³³WEISS, Joaquin E. *Arquitectura Cubana del siglo XIX*. Op. cit., pág. xxvi.

³⁴CASANOVAS, Juan. *Bread, or Bullets!...* Op. cit., págs. 115, 161-63, 199-200.

³⁵PÉREZ JR., Louis A. *Cuba: Between Reform and Revolution*. New York y Oxford: Oxford University Press, 2011 (1988), pág. 139.

³⁶PÉREZ JR., Louis A. *On Becoming Cuban...* Op. cit., pág. 107.

³⁷PÉREZ JR., Louis A. *Cuba...* Op. cit., pág. 162.

³⁸*La Habana*, citado en SCARPACI, Joseph L., SEGRE, Roberto y COYULA, Mario. *Havana...* Op. cit., pág. 319.

CUANDO LA HABANA SE ENGALANÓ

WHEN HAVANA WAS DRESSING UP

Resumen

El desarrollo urbano de La Habana durante el siglo XIX estuvo condicionado por la fusión de intereses entre los criollos ricos y el gobierno español, que procuraba mantener el dominio de una de sus últimas posesiones en América, lo que favoreció su modernización. En el presente texto se reflexiona sobre los principales aspectos que condicionaron el crecimiento de La Habana decimonónica, sustentado en preocupaciones higienistas que respaldaron reglamentos y actuaciones de gran impacto urbano.

Palabras Clave

Habana, Higiene, Regulaciones Urbanas, Siglo XIX, Urbanismo.

María Victoria Zardoya Loureda

Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría de La Habana, Cuba.

Arquitecta, Doctora en Ciencias Técnicas, Profesora Titular y responsable de la disciplina de Teoría, Crítica e Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, "Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría", Departamento de Diseño, Facultad de Arquitectura, La Habana. Secretaria del Tribunal Nacional Permanente de Grados Científicos para Arquitectura y Urbanismo, Miembro de la Comisión Nacional de Monumentos, Miembro del Comité Cubano de ICOMOS.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 25/01/2014

Fecha de revisión: 04/03/2014

Fecha de aceptación: 27/05/2014

Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

Havana's nineteenth century urban development was conditioned by the interests of the city's wealthy creoles as well as those of the Spanish colonial government. Keen to preserve hegemony over its last possession in the Americas, the latter promoted the city's modernisation. This article reflects on the principal characteristics of nineteenth-century Havana's expansion, with a special emphasis on preoccupations with hygiene that gave rise to planning regulations and urban interventions of a long-lasting impact for the city.

Key Words

Havana, Hygiene, Nineteenth Century, Urban Regulations, Urbanism.

CUANDO LA HABANA SE ENGALANÓ

1. LA PRIMERA HABANA

La Habana nació a inicios del siglo XVI, junto a una bahía con excelentes condiciones para puerto, lo que determinó su historia más temprana. La necesidad de defender la villa y de abastecer de agua a sus habitantes condujeron las acciones constructivas más significativas ocurridas en el primitivo asentamiento durante su primer siglo de vida. La última villa fundada por los españoles fue la primera que alcanzó la categoría de ciudad y poco tiempo después, en 1607, pasó a ser la capital de la Isla¹.

A lo largo del siglo XVII se afianzó su protagonismo. La población y extensión de La Habana aumentaron a un ritmo muy superior al del resto de las villas cubanas, a la vez que la joven ciudad adquiría una nueva imagen con la presencia de edificaciones más duraderas y suntuosas que las precedentes. A la primera plaza, dedicada al poder militar, se sumó la Plaza Nueva y más tarde se esbozó la de San Francisco. La muralla se culminó a mediados del siglo XVIII y para entonces ya se había rellenado el recinto intramural y la vocación poli céntrica capitalina se había afianzado con la definición de dos nuevas

plazas, la Plaza de la Catedral y la Plaza del Cristo que se sumaron a las ya establecidas.

La toma de La Habana por los ingleses en 1762 puso en evidencia las debilidades de su sistema defensivo. De ahí que la Corona española, al recuperar su valiosa posesión, se diese a la tarea de aumentar la protección de la ciudad con tres grandes fortificaciones: San Carlos de la Cabaña, el Castillo del Príncipe y el de Santo Domingo de Atarés, lo que sumado a las sustanciales modificaciones urbanas puestas en práctica durante el gobierno del Marqués de la Torre, de 1771 a 1776 revolucionaron el ámbito constructivo habanero. Al finalizar el siglo XVIII, la zona de intramuros estaba consolidada y la población se había desbordado hacia extramuros, siguiendo el curso de los antiguos caminos y de la Zanja Real.

2. LA HABANA SE MODERNIZA

El pensamiento ilustrado del obispo Juan José Díaz de Espada y Fernández de Landa fue uno de los factores que favoreció los cambios que se operaron en Cuba, en particular en La Habana, durante las primeras décadas del siglo XIX. Entre sus primeras disposiciones estuvo la prohibición



Fig. 1. Plano del puerto y la ciudad de La Habana, 1798, D. José del Río. Fototeca Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

130

de los enterramientos en las iglesias para lo cual dispuso la construcción del primer cementerio público de La Habana, distante de la ciudad por razones higiénicas, lo que transformó los hábitos de vida y los ritos funerarios de la población. Mientras, los arrabales de extramuros crecían, lo que mostraba la inconveniencia de las disposiciones militares que impedían la urbanización de la franja próxima a las murallas. Así, en 1817 se le encomendó a Antonio María de la Torre² la elaboración del primer Plan de Ensanche de La Habana³ que dispuso por Real Orden la rectificación de la retícula urbana en extramuros y el permiso para la ocupación de los terrenos aledaños a la muralla con construcciones sólidas. De esta forma, por adiciones sucesivas se rellenaron los espacios enmarcados dentro la red establecida por las nuevas calzadas, a partir de la parcelación de las estancias agrícolas ubicadas en el territorio comprendido entre el litoral y la bahía, a la vez

que la zona del Cerro empezaba a ganar importancia como área de veraneo, conectada con la ciudad por el antiguo camino que iba hacia el monte. En ese mismo año, 1817, se construyó el primer Jardín Botánico de Cuba según diseño del ingeniero militar Félix Lamour, ubicado inmediato a los terrenos del Campo de Marte.

Durante el mandato del Gobernador Militar Miguel Tacón, desarrollado de 1834 a 1838, se sucedieron cambios trascendentales en la historia urbana y arquitectónica de La Habana. La llegada de Tacón al poder estuvo precedida de una epidemia de cólera que trajo nefastas consecuencias para los pobladores de la capital. De ahí que entre las principales acciones que emprendió, estuviese la construcción de 3270 varas de cloacas y una canal para conducir el agua de la Zanja hasta un depósito público que permitiera limpiar esas instalaciones y eliminar

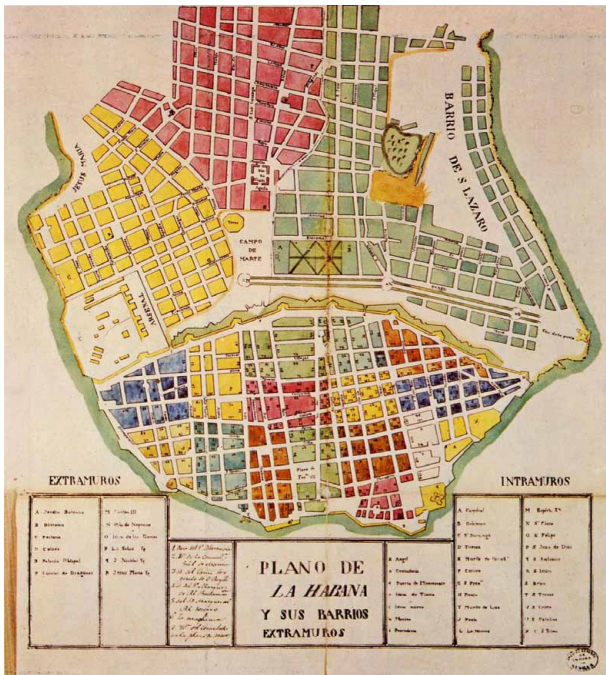


Fig. 2. Plano de La Habana y sus barrios de extramuros, Anónimo, 1829. Archivo General de Indias.

así las inundaciones en época de lluvias⁴. Asimismo, dispuso abrir una nueva puerta, próxima a la antigua en dirección a la calle O'Reilly, para evitar los problemas de congestión de tráfico que se producían en la Puerta de Monserrate⁵. Se consolidó y prolongó la Alameda de extramuros, rebautizada como El Prado, paralelo a las murallas, en donde se construyó la Cárcel y se concibió un nuevo trayecto, el Paseo de Tacón, perpendicular a este, que prolongó el recorrido de la calzada de San Luis Gonzaga hasta el Castillo del Príncipe. Por otro lado, se acotó el terreno destinado al Campo de Marte con verjas de hierro adornadas con lanzas y trofeos militares, con cuatro puertas, una en cada costado del recinto.

Estos dos ejes monumentales fusionaron las preocupaciones higienistas con las militares y le otorgaron a la capital una nueva fisonomía. A diferencia de la zona de intramuros, en la que



Fig. 3. Grabado de Federico Miahle. Teatro de Tacón y parte del Paseo de Isabel II. Biblioteca Nacional de Cuba.

sus centros eran las plazas, en extramuros los espacios urbanos más importantes fueron trayectos lineales: los paseos y los viejos caminos convertidos en calzadas, en los que se empleó un lujoso mobiliario urbano compuesto por bancos, copas, rejas y esculturas. En los Paseos las fuentes se ubicaban alineadas a eje, enfatizando puntos importantes de su recorrido. Por disposición de gobernador Tacón, en 1836 fue colocada la Fuente de los Leones en la Plaza de San Francisco y en 1839 la Fuente de Neptuno en el Paseo del Prado.

La impronta de Tacón en el ámbito arquitectónico está asociada con la franca asimilación del neoclasicismo en Cuba, lenguaje usado en importantes edificios públicos, que se extendió también a la arquitectura doméstica. La construcción de la Nueva Cárcel, del primer mer-

cado de albañilería conocido como Mercado de Tacón, del Mercado del Cristo, del Teatro de Tacón, de la Pescadería, del Matadero, de la Casa de recreo de los Capitanes Generales en el Paseo Militar, así como la remodelación de edificaciones existentes, fue el resultado de una ferviente actividad constructiva destinada a glorificar su figura y el poder de la Corona española, una década después del comienzo de las primeras corrientes independentistas en Cuba.

Al mismo tiempo, el Intendente de Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, representante de la aristocracia local, condujo otro conjunto de realizaciones que contribuyeron a los notables cambios urbanos producidos en ese lapso. La rivalidad entre estas dos figuras se tradujo en una especie de competencia por materializar acciones de gran envergadura.



Fig. 4. Grabado de Federico Miahle. Fuente de la India en el Paseo de Isabel II. Biblioteca Nacional de Cuba.

dura urbana que además de realzar su quehacer, rindiesen significativos beneficios económicos.

Desde su puesto de presidente de la Real Junta de Fomento, el Conde de Villanueva fue el principal responsable de que el primer camino de hierro del territorio español se construyera en La Habana⁶ en la temprana fecha de 1837. Al tramo Habana-Bejucal le siguieron otros ramales, unos dentro de las zonas ya urbanizadas y otros que conectaron la capital con puntos distantes. En 1841 se inauguró el Depósito de Villanueva, en el céntrico terreno que ocupaba el Jardín Botánico, lo que marcó la entrada triunfal de la industria en la trama urbana de la capital. El ferrocarril solucionó las enormes dificultades de conexión para el traslado de las mercancías entre las

zonas productivas, la ciudad y el puerto, lo que favoreció notablemente el desarrollo de la fabricación del azúcar y trajo como consecuencia la erección de grandes almacenes en el perímetro de la bahía, construidos con estructuras metálicas desmontables, a tono con las nuevas posibilidades que brindaba la industria.

La tercera gran obra de envergadura conducida por Martínez de Pinillos fue la construcción de un nuevo acueducto que reemplazase a la Zanja como fuente de abastecimiento de agua potable para la población habanera. Las obras del Acueducto de Fernando VII comenzaron en junio de 1831 bajo la dirección de Manuel Pastor y Nicolás del Campo y se culminaron en 1835 durante el mandato de Tacón, que fue quien lo inauguró.



Fig. 5. Estación de Villanueva. Fondo del Ministerio de Obras Públicas. Procesado por Juan de las Cuevas.

A pesar de que no se logró la eficiencia a la que se aspiraba, la construcción de este acueducto significó un paso de avance desde el punto de vista sanitario, pues el agua se conducía a través de tuberías desde los antiguos Molinos del Rey hasta la ciudad. Por otro lado se logró abastecer a los principales edificios públicos y aumentar las tomas de agua para la población, con entradas particulares a muchas viviendas⁷.

Como parte de su emulación con el Capitán General el conde Villanueva también dispuso la ubicación de una fuente de gran impacto urbano, la Fuente de Indias, o Noble Habana, realizada con mármol blanco de Carrara, que

se colocó al final del Paseo de extramuros en 1837, frente al Campo de Marte, próxima a la estación del ferrocarril.

3. LA HABANA A MITAD DEL SIGLO

El detallado plano de José Ma. de la Torre de 1849⁸ ilustra el acelerado crecimiento que se produjo en apenas cincuenta años. En el área de extramuros se habían ocupado todos los intersticios hasta la calzada de Belascoaín, con un trazado reticular ajustado a las preexistencias. Las imágenes que a modo de recuadro ilustran este Plano Pintoresco de La Habana, muestran los principales edificios y espacios

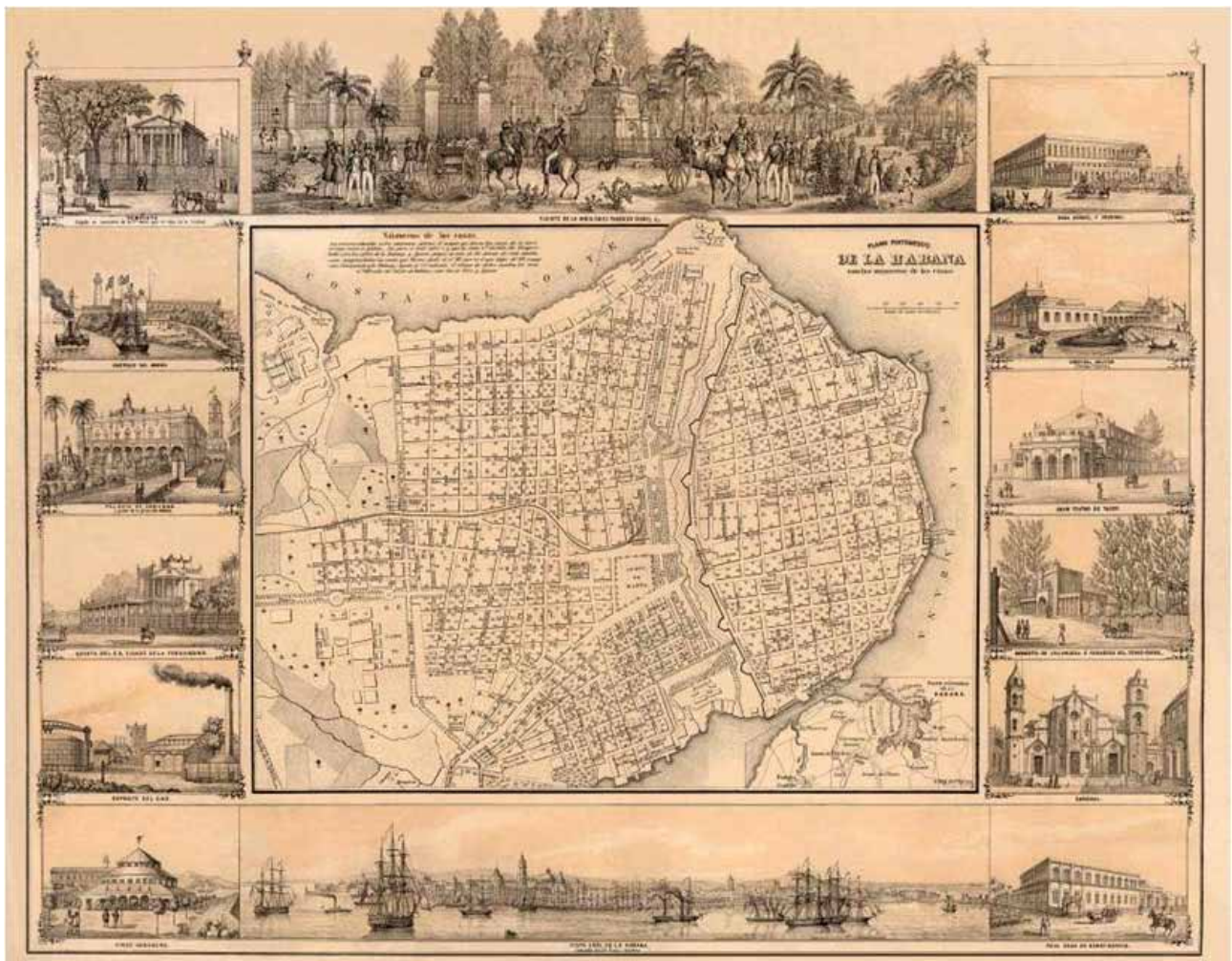


Fig. 6. Plano Pintoresco de La Habana, con los números de las casas, dedicado por su autor a su tío el SOR Coronel D. Antonio Ma. de la Torre y Cárdenas, Don José Ma. de la Torre, 1849. Fototeca Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

públicos del momento y llama la atención que de las doce obras seleccionadas, más de la mitad estaban emplazadas en la zona de extramuros. De igual forma, en la parte superior del plano se destaca la Fuente de La Habana en el Paseo de Isabel II, con más peso que la vista de la ciudad desde el puerto, que ocupa la banda inferior. Tal selección evidencia el protagonismo que había adquirido el área de extramuros y confirma la inoperatividad de las murallas. Pero ilustra también un comportamiento más extrovertido de la población capitalina asociado a una nueva forma de vida e ideología que se manifestó en nuevas actividades recreativas y una nueva escala a tono con la modernización de sus estructuras productivas.

3.1. Nuevos instrumentos de administración

En las décadas de los años cincuenta y sesenta del siglo XIX se sentaron las bases de una nueva dinámica urbana y arquitectónica, dirigidas a la modernización de La Habana. En 1852 existía una Junta de Estadísticas compuesta por ocho vocales, actividad que era considerada la base de los sistemas administrativos, para la planificación de la recaudación de impuestos⁹. Asimismo en 1841 se llevó a cabo el primer censo con resultados confiables sobre el número de esclavos que había en la Isla¹⁰. Tras la reorganización del sistema estadístico español en 1856, los censos que se realizaron en Cuba en 1861, 1877 y 1887, se realizaron a la misma vez que los de España. A estos instrumentos se sumaron las legislaciones como vías a los cambios que se operaban. El capitán General Gerónimo Valdés promulgó en 1842 el Bando de Gobernación y Policía¹¹ en el que fueron compiladas y ordenadas las reglas y disposiciones hasta entonces dispersas. Se obtuvo así un texto de 261 artículos organizados en seis partes: religión, orden público, salubridad, comodidad, ornato y diversiones. Pero las Ordenanzas Municipales¹², aprobadas en 1855 bajo el Gobierno de José Gutiérrez de la Concha fueron mucho más allá.

Las materias del Gobierno se separaron de las de la Policía Municipal y además se hicieron modificaciones y actualizaciones. Estas Ordenanzas Municipales con sus 233 artículos, distribuidos en 13 capítulos, de los cuales el noveno titulado "Edificios", estaba dedicado a la reglamentación de cómo construir en la ciudad, fueron aprobadas en diciembre de 1855 y puestas en vigor a partir del 1 de enero de 1856.

3.2. Un nuevo acueducto para la ciudad

En 1849 el ingeniero militar Francisco Albear y de Lara asumió el cargo de Director de Obras Públicas de la Real Junta de Fomento y en 1855 presentó su "Memoria sobre el Proyecto de Conducción a La Habana de las aguas de los manantiales de Vento". El 17 de noviembre de 1857 la Junta Consultiva de caminos, canales y puentes de Madrid aprobó el proyecto de conducción de las aguas de los manantiales de Vento a la ciudad de La Habana y la primera piedra del nuevo Acueducto se colocó el 26 de junio de 1861. Entre las acciones acometidas por Albear a la par de la construcción del moderno acueducto que lleva su nombre estuvo la elaboración de un levantamiento del Plano geométrico de los pueblos llamados a poblarse, que fijase la nivelación y el alineamiento en cada zona, junto con el estudio de un sistema de desagües. Tuvo el propósito además de marcar las vías de enlace entre la ciudad antigua y la nueva, definir aquellas que debían ensancharse así como uniformar las proyectadas o en principio de ejecución. Este importante plano fue ejecutado de 1861 a 1864 y se publicó una década después.

3.3. Las Ordenanzas de Construcción de 1861

El principal reglamento de ordenamiento urbano que ha tenido La Habana a lo largo de su historia¹³, las Ordenanzas de Construcción, promovidas por Antonio Mantilla, Gobernador civil, fueron aprobadas en 1861, bajo el mandato del Capitán General Francisco Serrano. La pro-

mulgación de las Ordenanzas estuvo vinculada con otras acciones dirigidas a solucionar graves problemas que afectaban a la capital cubana.

Las Ordenanzas de Construcción¹⁴ fueron un extenso código ordenado en 23 capítulos, destinado en específico a normar cómo se debía construir en La Habana. Se fijaron los límites oficiales de la ciudad y se establecieron los procedimientos para edificar, qué obras se permitían o no, reglas sobre construcciones y demoliciones, entre otros aspectos. Las calles se clasificaron en cuatro órdenes, según su ancho, y en función de este se determinó la altura de los diferentes niveles de las edificaciones. Un elemento esencial de gran trascendencia urbana fue la disposición de que en las plazas y las calles de primer y segundo orden se construyeran portales públicos corridos. Nacieron a partir de esos preceptos las galerías continuas porticadas que identifican las zonas centrales de La Habana, acertados corredores para nuestro clima que portaban el espíritu de la ilustración.

3.4. El ferrocarril urbano

El mismo año que Albear asumió la dirección de las obras del Acueducto, se dieron dos importantes sucesos en el ámbito urbano enlazados por la figura de Juan Domingo Trigo¹⁵. En febrero de 1859 empezó a dar servicios el primer ferrocarril urbano de La Habana, movido por tracción animal, para el transporte de pasajeros y cargas menores, con cuatro líneas que brindaban servicios dentro de la ciudad y en el territorio de extramuros. La cuarta línea nacía en el placer de La Punta, proseguía por la calzada de San Lázaro hasta la Batería de Santa Clara y a partir de allí se separaba unos 500 metros del litoral y atravesaba la finca Balzaín, propiedad del Conde Pozos Dulces, hasta el punto final de su recorrido en el río La Chorrera¹⁶. El negocio del ferrocarril fue aprobado diez días¹⁷ después de que el señor Trigo y el señor Juan Espino pidiesen al Ayuntamiento de La Habana autorización para

realizar una nueva urbanización junto al río, el reparto El Carmelo. En la documentación que se presentó a tal efecto, aparecieron las líneas y ramales de ferrocarril urbano ya construidas, lo que favorecía la posibilidad de conectarse con un territorio muy distante de la ciudad de entonces¹⁸. Un año después se solicitó autorización para darle continuidad hacia el este con el reparto El Vedado.

3.5. El Carmelo y El Vedado

Los proyectos de El Carmelo y El Vedado, realizados por Luis Iboleón Bosque en 1859 y 1860, respectivamente, constituyeron los primeros intentos planificados de huir de la ciudad congestionada y fueron portadores de preceptos urbanos a tono con los nuevos medios de transporte y con el pensamiento higienista que procuraba la comunión amable entre ciudad y naturaleza, lo que se tradujo no solo en la selección de un emplazamiento saludable junto al río, sino además en la concepción de una ciudad con aceras y paseos arbolados, así como la inclusión del área verde en los jardines. La exigencia de portales y jardines al frente de las edificaciones fue otro elemento novedoso de esta propuesta.

El trazado de los nuevos repartos se basó en una retícula casi perfecta con manzanas cuadradas, de cien metros de lado, orientadas a 45 grados en relación con el norte, lo que debía favorecer la circulación de las brisas. Fue un ensanche ordenado en función del recorrido por el que iba a circular el ferrocarril urbano, proyectado con un ancho de 25 metros, mucho mayor que el resto. Se dejaron manzanas para actividades públicas, iglesias, mercados, parques, un colegio, un cuartel, un hospital y la estación del ferrocarril. En El Carmelo las calles se identificaron en forma diferente a lo usado en Cuba hasta la fecha. Las vías paralelas al mar, se nombraron con números impares y se usaron números pares en las perpendiculares al este, comenzando en el Paseo arbolado, hoy

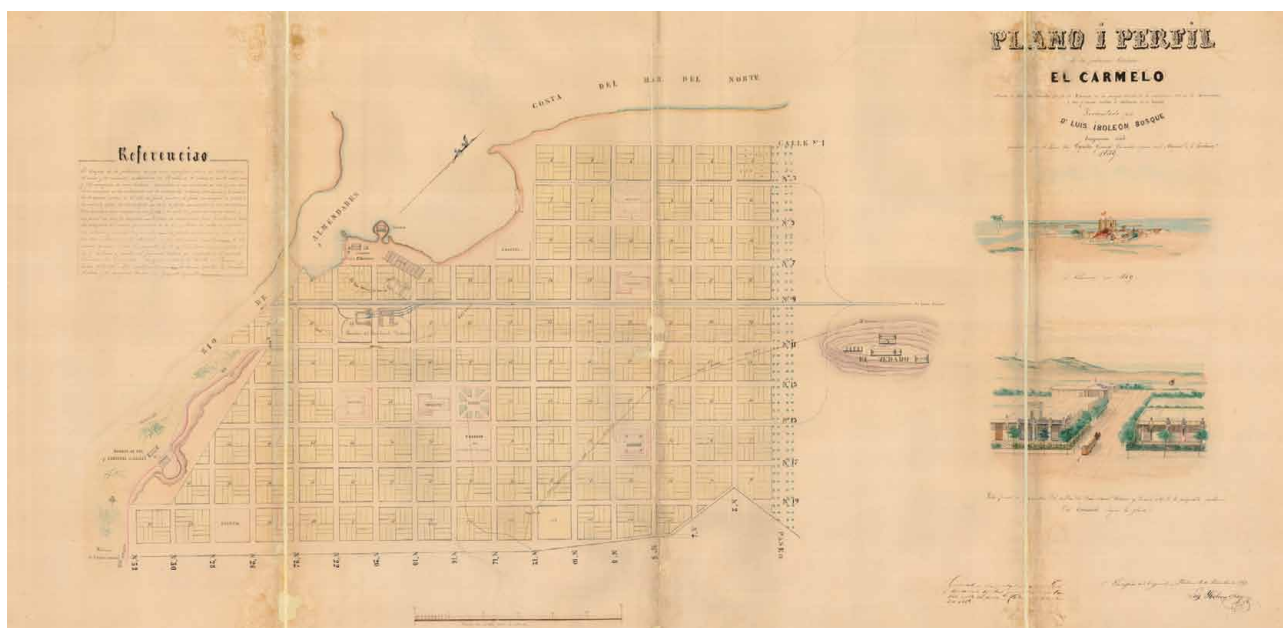


Fig. 7. Plano i Perfil de la población titulada El Carmelo, levantado por D. Luis Iboleón Bosque, 1859. Cortesía de Xabier Eixaguirre y Carles Crosas.

calle Paseo, en dirección hacia el río Almendares. Al proyectarse El Vedado un año más tarde, se prolongaron las avenidas impares, mientras en las calles transversales a partir del Paseo, en dirección contraria, se emplearon letras.

3.6. El reparto Las Murallas

Poco después de que se aprobasen las urbanizaciones de El Carmelo y El Vedado y prácticamente al mismo tiempo en que se promulgaban las Ordenanzas de Construcción, se aprobó la demolición de las Murallas, decisión postergada una y otra vez a pesar de que su obsolescencia era un hecho desde décadas atrás. Por Real Orden del 22 de abril de 1839, se autorizó la venta de la Muralla y sus terrenos adyacentes. Se concibió destinar la mitad del producto de la venta a la construcción de nuevas fortificaciones y la otra al erario público pues así

“se podría proporcionar al tesoro considerables recursos, que le aliviarían de sus apuros, produciendo la más fácil comunicación de las dos poblaciones en que está dividida la ciudad por la muralla, dando mayor actividad a la industria y

movimiento a los capitales y aumentaría la comodidad y el ornato de la misma población”.

Sin embargo esto no se materializó¹⁹.

La inoperatividad de las murallas se hacía más evidente en la medida en que se fortalecía el territorio de extramuros. En 1854 el Marqués de la Pezuela modificó las líneas de defensa reduciendo sus límites, con lo que se ganaron más de 3000 solares para nuevas construcciones mientras se esperaba la autorización para el derribo de las murallas, que un escritor de entonces calificó como *“ceñidor de piedra con que se aprietan los miembros de un pueblo que pide desahogo para su respiro y espacio para su incesante crecimiento”*²⁰. De hecho el cumplimiento de las prohibiciones resultaba un tanto arbitrario, pues por un lado se autorizaban construcciones en el Paseo del Prado a la vez que se negaban en otras zonas. El 5 de octubre de ese año, apenas 13 días después de subir al gobierno José Gutiérrez de la Concha, se comenzó el derribo del glacis solicitado por su predecesor el Marqués de la Pezuela, pero esas acciones se detuvieron y fue casi una década después, en 1863 cuando se

autorizó definitivamente el inicio de la demolición del histórico muro.

Esta decisión condujo a un cambio sustancial en La Habana a partir de la unificación de las zonas de intra y extra muros. Asimismo, al derrumbarse las murallas se habilitó para la construcción el terreno que antes ocupaban junto con su glacis, lo que significó poner a la venta una amplia faja de terrenos, excelentemente ubicados. Surgió así el reparto Las Murallas, que a modo de entredós habría de coser la vieja y la nueva ciudad con un majestuoso conjunto de edificios monumentales porticados. El proceso de venta y parcelación de los solares fue lento hasta 1875, entre otras razones, a causa de la guerra²¹. A partir de ese momento un grupo de acaudalados propietarios decidió construir sus residencias en el reparto, a pesar de las incertidumbres asociadas

a las tensiones bélicas que recorrían la Isla. A los palacetes se sumaron edificios públicos que modernizaron los hábitos recreativos capitalinos. Al afamado Teatro de Tacón se agregaron otros cuatro, el Albizu, el Payret, el circo teatro Jane y el Irijoa. De igual forma proliferaron los servicios de hospedaje, comerciales y edificios asociados a una importante industria urbana, las tabaquerías. Resulta muy significativo que estas instalaciones fueron concebidas con la misma prestancia y magnificencia de las grandes mansiones del reparto. Otro cambio sustancial fue la conformación del Parque Central que junto con la remodelación del Prado y del campo de Marte, acentuaron el protagonismo de la zona como nuevo centro cultural y recreativo. En estos edificios la austeridad del neoclasicismo se sustituyó por una decoración más profusa, que si bien partió de un esqueleto académico,



Fig. 8. Edificaciones del reparto Las Murallas en el presente. Foto María Victoria Zardoya.

incorporó motivos ornamentales diversos que preanunciaron la tolerancia del eclecticismo de inicios del siglo venidero.

3.7. El Cementerio Colón

Bajo el mandato del Marqués de la Pezuela, se propuso en 1854 crear un monumento a Cristóbal Colón y además construir un nuevo cementerio en La Habana acorde con una gran ciudad, pues el crecimiento de la población y las epidemias que habían azotado a la capital hacían insuficiente la capacidad del Cementerio Espada. Ambas ideas se fusionaron para concebir una nueva necrópolis en honor del Almirante, aprobada por Real Orden en julio de 1854²². Sin embargo no fue hasta 1867 que se designó el terreno para el futuro camposanto en la falda de la loma de los Jesuitas, distante de la ciudad, con condiciones que permitían abrir sepulturas a más de metro y medio de profundidad, ya que

por razones religiosas e higiénicas se rechazaron los nichos al aire libre. Para la ejecución de la obra se presentaron siete proyectos y resultó seleccionada la propuesta de Calixto de Loyra, formado en la Academia de San Fernando, quien trabajaba como ayudante del ingeniero Albear en el levantamiento del plano topográfico de la capital, en el proyecto del Asilo de Mendigos y también en el Acueducto de Fernando VII.

En octubre de 1871 el terreno fue bendecido y se puso la primera piedra del Cementerio Colón, inaugurado seis años más tarde, una obra monumental a tono con la nueva escala de la ciudad, con la mentalidad higienista del momento y con un incipiente gusto por los estilos históricos que se manifestó en su portada monumental para la que Calixto de Loyra seleccionó motivos ornamentales bizantinos, asociados a los inicios del cristianismo.



Fig. 9. Portada del Cementerio Colón, proyectada por Calixto de Loyra. Foto María Victoria Zardoya.

4. LA HABANA CUANDO TERMINÓ EL XIX

Si bien durante las décadas de los años cincuenta y sesenta del siglo XIX se produjo un vertiginoso despegue de acciones urbanas, el avance de esas realizaciones fue lento, entre otras razones por la repercusión del inicio de las guerras de independencia de los cubanos, lo que alteró el orden de prioridades de la Corona española en la Isla.

Las Ordenanzas de Construcción se aprobaron en 1861 y se publicaron en 1866, pero la exigencia de su estricta aplicación demandaba un cuerpo de control urbano mayor que el existente, por lo que muchos de sus preceptos tardaron en ponerse en práctica. La parcelación de los repartos El Carmelo y el Vedado tuvo continuidad en nuevos repartos aprobados en partir de 1880, en los que se prolongó la retícula y reglamentaciones de los precedentes. Sin embargo, la ocupación de la zona fue muy demorada, por lo que hubo que realizar concesiones en la forma de pago de los terrenos con el propósito de fomentar su venta. De igual forma, a pesar de que las Murallas comenzaron a demolerse a partir de 1863, el auge de la venta y edificación en el viejo glacis tardó más de una década.

La construcción del acueducto demoró más de treinta años. El prologando lapso se debió, no solo a los disturbios políticos y a las restricciones económicas, sino además a la complejidad de la empresa. Albear fue el director de todos los proyectos de esta obra que por sus méritos excepcionales recibió premio en la *Centennial International Exhibition* de Filadelfia en 1876 y Medalla de Oro en la Exposición de París de 1878. A la muerte de Albear en 1887, estaba concluida la Taza y el Túnel de Vento y el Canal hasta la casa de compuertas No. 5, próxima al arroyo Orengo. El tramo final del Canal, el Depósito de Palatino y la red de tuberías de dis-

tribución en la ciudad se construyeron bajo la dirección de Don Joaquín Ruíz Ruíz, quien respetó los proyectos del insigne maestro.

Al terminar la dominación española en 1898, La Habana se extendía hasta la calzada de Infanta, mientras se desarrollaban núcleos distantes hacia el oeste y el sur, junto con otras poblaciones periféricas como Luyanó y Regla. De igual forma el antiguo caserío para indios nombrado Quemados de Marianao, al otro lado del río Almendares, había adquirido ya en 1878 la categoría jurídica de municipio independiente con el nombre de Marianao.

5. CONCLUSIONES

El arribo de las ideas de la Ilustración a través de los ingenieros militares y arquitectos formados en España y de otros intelectuales, junto con la llegada de artistas y artesanos provenientes de diferentes países europeos, introdujeron nuevos gustos y modos de hacer, amparados en el desarrollo industrial que comenzaba a introducirse en la isla.

Al calor de la estabilidad de la producción agrícola, aumentó la población del país y también la población urbana, vinculada al crecimiento de los núcleos heredados y al nacimiento de nuevas ciudades. El auge que tuvo la industria azucarera y la instauración del libre comercio, propiciaron el enriquecimiento de una nueva aristocracia que llevó a cabo acciones constructivas de gran envergadura, tanto en edificios públicos como en residencias privadas, a la vez que se convirtió en mecenas de una vida cultural muy activa.

El siglo XIX se cerró con una capital que había modernizado sus principales estructuras urbanas, lo que la convirtió en un terreno fértil para las radicales transformaciones que habrían de producirse durante las primeras décadas de la centuria siguiente.

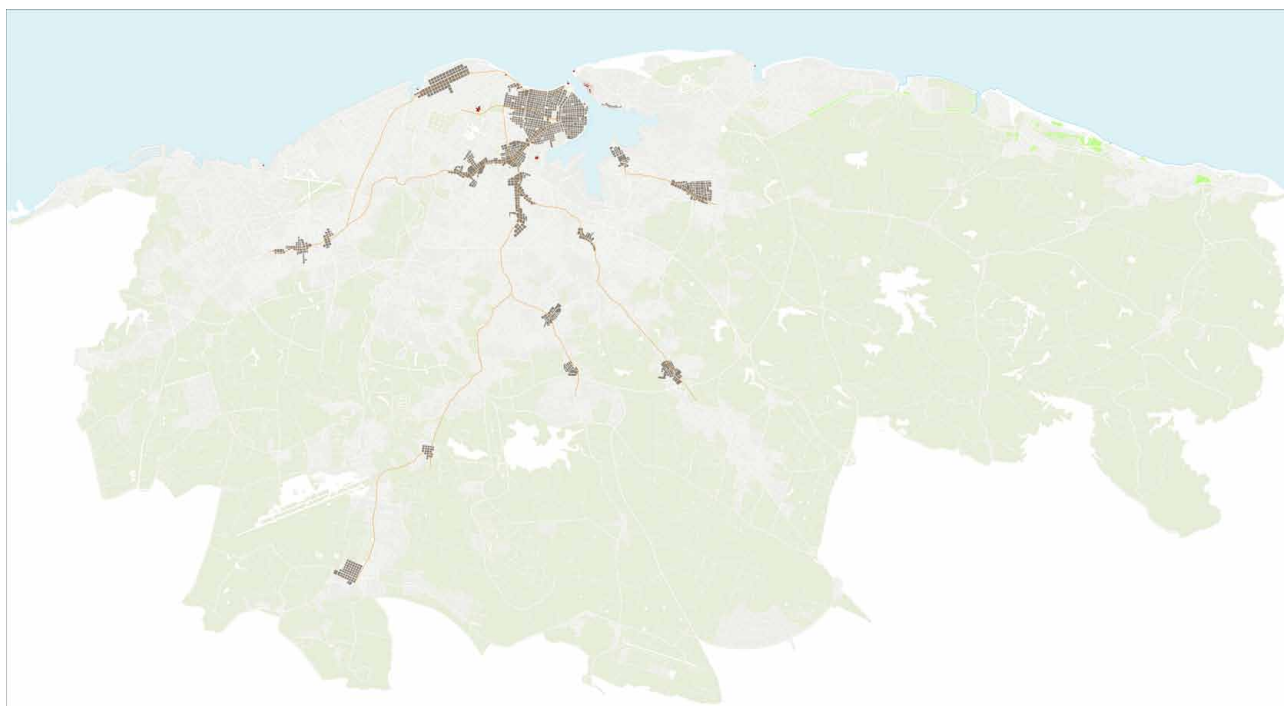


Fig. 10. Representación de la extensión de La Habana en 1898, al terminar la dominación española en Cuba. Confeccionado por Kiovet Sánchez.

NOTAS

¹En 1561 se designó como principal puerto de escala del comercio de Indias.

²El ingeniero Antonio María de la Torre fue también quien concibió un importante monumento en la Plaza de Armas, el conocido Templete, construido en 1827, para conmemorar el acto de fundación de la villa, en el que dio continuidad al neoclasicismo empleado en el Cementerio de Espada.

³*Plano de La Habana*. Antonio Ma. de la Torre, 1817, Archivo General Militar de Madrid.

⁴“Relación del Gobierno superior y capitanía General de la Isla de Cuba extendida por el teniente general Don Miguel Tacón, Marqués de la Unión de Cuba al hacer entrega de dichos mandatos a su sucesor el Excmo. Señor Don Joaquín de Ezpeleta”. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1838, pág. 12.

⁵Ibidem, pág. 21.

⁶TORRENTE, Mariano. *Bosquejo económico y político de la Isla de Cuba*. Madrid: Imprenta D. Manuel Pita, 1852, Tomo I.

⁷FERNÁNDEZ SIMÓN, Abel. “Investigación, alumbramiento y captación de aguas subterráneas en el valle central de la provincia de La Habana y en las vertientes costeras”. *Arquitectura* (La Habana), (1949), págs. 327-333.

⁸DE LA TORRE, José María, “Plano Pintoresco de La Habana, con los números de las casas, dedicado por su autor a su tío el SOR Coronel D. Antonio Ma. de la Torre y Cárdenas”, 1849.

⁹TORRENTE, Mariano. *Bosquejo económico...* Op. cit.

¹⁰Le precedieron los censos de 1774, 1792, 1817 y 1827, basados en técnicas de recolección de la información poco confiables.

¹¹*Bando de Gobernación y Policía de la Isla de Cuba espedido por ESCM, Sr. Don Gerónimo Valdés*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1842.

¹²*Ordenanzas Municipales*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1855.

¹³Su repercusión fue trascendental pues estuvieron vigentes hasta 1963, período durante el cual se conformó más de la mitad del territorio actual de la ciudad de La Habana.

¹⁴*Ordenanzas de Construcción para la ciudad de La Habana y pueblos de su término municipal*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1866.

¹⁵José Domingo Trigo obtuvo la concesión definitiva de un ferrocarril en La Habana con subvención por término de 99 años por Real Orden. Fondo Reales cédulas y órdenes, Archivo Nacional de Cuba.

¹⁶ALFONSO GALLOL, Berta. *Los transportes habaneros*. La Habana: Instituto de Investigaciones del Transporte, 1991, Tomo 3.

¹⁷“Condiciones generales para la construcción del ferrocarril urbano”. En: ALFONSO GALLOL, Berta. *Los transportes habaneros...* Op. cit., pág. 69.

¹⁸“Plano y Perfil de la población titulada El Carmelo, situada por la Chorrera en la margen derecha de la embocadura del río Almendares a dos con cinco millas de la capital. D. Iboleón. La Habana, 1859”.

¹⁹Exp. 31, Legajo 118, Fondo Reales Cédulas y Órdenes, Archivo Nacional de Cuba.

²⁰Citado en ESTORCH, D. M. *Apuntes para la Historia sobre la administración del Marqués de la Pezuela en la Isla de Cuba*. Madrid: Imprenta de Manuel Galiano, 1856, pág. 111. No precisa la fuente.

²¹VENEGAS FORNIAS, Carlos. *La urbanización de Las Murallas...* Op. cit., pág. 52.

²²ROSAIN, Domingo. *Necrópolis de La Habana. Historia de los cementerios de esta ciudad con multitud de noticias interesantes*. La Habana: Imprenta El trabajo, 1875.

Varia

POSIBILIDADES DEL ARTE PARTICIPATIVO EN CUBA
SWEAT DE ALEXANDRE ARRECHEA
POSSIBILITIES OF PARTICIPATORY ART IN CUBA
ALEXANDRE ARRECHEA'S SWEAT

Resumen

Este texto se acerca al contexto del arte cubano contemporáneo para analizar el alcance de los proyectos de arte participativos, basados en la búsqueda de nuevas audiencias y en la incorporación de múltiples actores en el proceso creativo.

Palabras Clave

Alexandre Arrechea, Arte contemporáneo, Cuba, Participación, Performance.

Carlos Garrido Castellano

Universidade de Lisboa.
Centro de Estudos Comparatistas.
Portugal.

Doctor en Historia del Arte por la Universidad de Granada. Miembro del Grupo de Investigación HUM-806, "Andalucía-América: Patrimonio Cultural Y Relaciones Artísticas". Su ámbito de investigación se centra en los procesos artísticos contemporáneos en el contexto americano.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 12/03/2014
Fecha de revisión: 09/04/2014
Fecha de aceptación: 15/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

Abstract

This text approaches the context of contemporary Cuban art in order to analyze the reach of participatory art projects based on the search of new audiences and on the incorporation of several actors within the creative process.

Key Words

Alexandre Arrechea, Contemporary Art, Cuba, Participation, Performance.

POSIBILIDADES DEL ARTE PARTICIPATIVO EN CUBA SWEAT DE ALEXANDRE ARRECHEA

Este trabajo analiza las relaciones entre arte, política y espectáculo en Cuba a través de la revisión de dos proyectos artísticos participativos que tienen lugar en la década del 2000 y que se basan en la búsqueda de nuevas audiencias, en el planteamiento de actuaciones y representaciones alternativas de ciudadanía, y en la consecución de modelos democráticos de participación en la esfera pública. En particular, nos centraremos en *Sweat*, una de las primeras obras en solitario de Alexandre Arrechea (Trinidad, 1970), antiguo miembro del colectivo artístico Los Carpinteros¹. La idea central de este texto tiene que ver con afirmar el papel central que los proyectos de arte participativo han desempeñado a la hora de auspiciar una conciencia crítica capaz de desafiar los ritmos del mercado y las limitaciones del contexto nacional. Ahora bien; lejos de constituir un equivalente directo de causas sociales y políticas, los proyectos de arte participativo como *Sweat* revelan su capacidad a la hora de movilizar múltiples intereses que sobrepasan, e incluso contestan, a la ordenación y los intereses de las/los propias/os artistas². Finalmente, el tercer aspecto que se desprende de nuestro análisis está relacio-

nado con la heterogeneidad de las audiencias del fenómeno artístico, así como de la complejidad de las políticas del *spectatorship* llevadas a cabo por todos los agentes implicados en dicho fenómeno.

Sweat consistió en una performance colectiva que tuvo lugar en dos momentos en un patio de juegos de un colegio de educación primaria de El Vedado. En el primero, el artista invitó a dos equipos de barrio a llevar a cabo un partido de baloncesto. Dos cámaras filmaban el marco de las canastas, reflejando el ruido del partido y la acción del balón cuando chocaba contra el tablero o entraba por el aro, pero rechazando la imagen del grupo participante. En un segundo momento, durante la noche, el aro de las canastas fue eliminado y sobre los tableros en blanco se proyectó la grabación anteriormente realizada. El espacio de la cancha quedó cerrado, al tiempo que se estableció una distinción entre dos grupos: uno que pudo acceder al recinto deportivo, que incluiría al público “habitual” ligado al arte contemporáneo (amigos de Arrechea, artistas, críticos, curadores,..., pero también a los participantes en el partido), y otro

que contempló la acción desde afuera. La documentación fotográfica del evento registra esa misma división, al centrarse en reflejar el espacio vacío, inalterado, de la cancha y el ambiente de la inauguración.

Precisamente, la obra únicamente cobra sentido a través de las omisiones y de los desafíos al carácter estable de toda comunidad, de todo grupo humano. En este caso, asistimos a un evento que no tiene lugar más que en negativo: la segunda audiencia es sólo el reflejo de un esfuerzo colectivo invisible, y ésta a su vez es percibida como una inauguración artística, como una reunión disociada con el objetivo “social” del encuentro; la distancia entre la obra y la documentación se incrementa mediante el rechazo de los dos medios centrales (la performance y el vídeo) en el material gráfico que condensa la obra.

La negación de la experiencia aparece, pues, como el principal mensaje que Arrechea transmite. Ahora bien; el establecimiento de múltiples públicos y múltiples “participantes” (los jugadores de baloncesto, las personas asistentes a la inauguración, las que se quedan fuera) implica un cuestionamiento de los límites del arte a la hora de producir una transformación social, al tiempo que complican la interpretación moral, positiva, que en muchos casos se suele atribuir al arte participativo³. Así se desprende de las palabras del artista:

“En este caso, estabas en medio de un juego, viendo lo que estaba sucediendo, la evolución de los jugadores, en medio de la cancha, pero te dabas cuenta de que no podías cambiar absolutamente nada. Estabas dentro de un juego en el que no podías modificar nada”⁴.

Una primera lectura basada en las palabras de Arrechea lleva a situar *Sweat* en la línea de los proyectos artísticos que en la Cuba de los noventa elaboran una crítica del impacto que la economía de mercado tiene en el contexto

artístico nacional. La generación de artistas que surge a partir de los noventa enfrentará unas condiciones radicalmente diferentes a las que presidieron la década anterior; la irrupción del llamado Periodo Especial en Tiempos de Paz, la liberalización del dólar y la comercialización masiva del arte cubano llevará a que los propios creadores cuestionen su posición dentro de la nueva lógica económica y cultural⁵. Bajo esa óptica, *Sweat* se convierte en el silencio obligado al que la mercantilización del arte lleva a cualquier crítica política. La participación surge, así, como única respuesta para incorporar nuevos públicos y para trascender el ensimismamiento y la especialización de la actividad artística contemporánea. Algunos de los principales proyectos culturales de la década surgirán, precisamente, de la mano de artistas que gestionan espacios artísticos y que abogan por una lógica colaborativa y una organización horizontal.

Sin embargo, varias voces han advertido contra los peligros ligados a la sobre-identificación con colectivos “marginales” y en la sobrevaloración de las capacidades transformativas del arte. Lo interesante del caso de este proyecto consiste en que la diversificación de públicos permite trascender esas limitaciones: por un lado, la propia obra deja abierto el contenido de cada reunión, a pesar de que sea el propio artista quien establezca las condiciones espaciales y temporales en que tienen lugar. Al mismo tiempo, la existencia de múltiples audiencias desafía la homogeneidad de cada audiencia, cuestionando especialmente las limitaciones del contexto en el que se desarrolla la crítica social.

Si atendemos, por tanto, a la capacidad del proyecto para movilizar—si bien bajo unas condiciones establecidas por el propio artista—múltiples intereses, *Sweat* se revela, ante todo, como un mecanismo en el que diferentes modelos de entender y de actuar en el espacio público coexisten y conviven. La cuestión no estaría tanto



Fig. 1. Alexandre Arrechea. *Sweat*. 2004. La Habana. Cuba.

en discernir entre diferentes posiciones desde donde mirar, entre un público “especializado” y uno profano, entre una “oficialidad” artística y los intereses de comunidades “subalternas”, sino, más bien, en mostrar las posibilidades y las limitaciones implícitas en las divisiones que determinan el contexto artístico y “*Forjan contra*

*el consenso otras formas de “sentido común”, formas de un sentido común polémico”*⁶. Es a partir de la promoción de esas “otras formas de sentido común” que *Sweat* revela su verdadera capacidad renovadora, así como la complejidad que adoptaría la crítica política y social en el marco del arte cubano contemporáneo.

NOTAS

¹El colectivo Los Carpinteros fue creado por Alexandre Arrechea, Dagoberto Rodríguez y Marco Castillo.

²Cfr. RANCIÈRE, Jacques. *El espectador emancipado*. Pontevedra: Ellago, 2010.

³Cfr. BISHOP, Claire. *Artificial Hells. Participatory Art and the Politics of Spectatorship*. Londres: Verso, 2013.

⁴Entrevista con el artista. Madrid, abril de 2011.

⁵Cfr. Weiss, Rachel. *To and From Utopia in the New Cuban Art*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

⁶RANCIÈRE, Jacques. *El espectador...* Op. cit., pág. 78.

LAS SEDES DEL CENTRO ANDALUZ DE LA HABANA

THE SEATS OF THE CENTRO ANDALUZ IN HAVANA

Resumen

El Centro Andaluz de La Habana supone uno de los exponentes más destacables del movimiento andalucista fuera de España a principios del siglo xx. A pesar de su lejanía consiguió contar con los más destacados artistas de la región desde su fundación, fomentando la investigación sobre sus manifestaciones artísticas y científicas, y apostando por su difusión en La Habana de principios del siglo xx.

Palabras Clave

Andalucismo, Cuba, Francisco Cuenca, Paseo del Prado.

Pedro Luengo Gutiérrez

Investigador ASEC.
Universidad de Sevilla.
Departamento de Historia del Arte.
Facultad de Geografía e Historia, España.

Doctor en Historia del Arte por la Universidad de Sevilla con su tesis "Intramuros: arquitectura en Manila, 1739-1788". Licenciado en Historia del Arte por la Universidad de Sevilla. Ha realizado estancias de investigación en distintos centros en Manila, México o Florencia. Recientemente ha publicado varias monografías tales como *Intramuros: arquitectura en Manila, 1739-1762* (Madrid: FUESP, 2012), o *Manila, plaza fuerte. Ingenieros militares entre Europa, América y Asia* (Madrid, CSIC, 2014).

Abstract

The Centro Andaluz of Havana can be considered as one of the most remarkable examples of the *Andalucista* movement out of Spain in the early twentieth century. In spite of the distance from Spain, it achieved the cooperation of the most notable Andalusian artist from its foundation, promoting the research on its artistic and scientific production, and giving diffusion in Havana in the early twentieth century.

Key Words

Andalucism, Cuba, Francisco Cuenca, Paseo del Prado.

ISSN 2254-7037

Fecha de recepción: 08/04/2014
Fecha de revisión: 13/05/2014
Fecha de aceptación: 18/05/2014
Fecha de publicación: 30/06/2014

LAS SEDES DEL CENTRO ANDALUZ DE LA HABANA

La tradición habanera de constitución de asociaciones de diferentes regiones españolas se remonta al siglo XIX¹. Los primeros y más destacables ejemplos son el Centro Asturiano, el Gallego y el Catalán. Dos de ellos rodean aún hoy el actual Parque Central de La Habana². Poco después de su construcción y en el mismo entorno, se fundó el 11 de febrero de 1919 el Centro Andaluz de La Habana. La institución permanecería en estas primeras instalaciones del Paseo del Prado, número 34, hasta un reciente traslado a un edificio del mismo paseo, números 356-358, entre Neptuno y Virtudes³. Con este trabajo se pretende documentar el traslado y subrayar de nuevo el destacado papel cultural del Centro a lo largo del siglo XX.

El Centro Andaluz de La Habana nace por iniciativa personal de Francisco Cuenca Benet (Adra, 1872-La Habana, 1943)⁴. La asociación, que podía seguir el movimiento asociacionista propio de la Cuba del momento, mantuvo las propuestas del Centro Andaluz fundado en Sevilla por Blas Infante en 1916⁵. Los primeros años de esta institución se caracterizaron por el interés en difundir la cultura andaluza en la

ciudad⁶. La sede se abrió al público en abril de 1919, aunque habría que esperarse una década a poder finalizar su adecuación. En estos primeros años, además de las actividades que se realizaron, la renovación de la sede debió cuidarse artísticamente como representación de la cultura andaluza en La Habana. En un primer momento, el edificio hubo de reutilizarse sin demasiados cambios, lo que no subrayaría su carácter andaluz. Cuenca debió esperar unos años antes de conseguir restaurarlo para conseguir un edificio en el que:

“Al lado de la severidad de los muebles estilo renacimiento, de los dorados capiteles, de los cueros repujados y de la elegante sobriedad de la arquitectura, da su nota alegre y bulliciosa, encantadora y frívola, el lindo patio sevillano de azulejos policromos y floridas enredaderas”⁷.

De la cita cabe destacar el intento por integrar en el mismo un *patio sevillano*, la única referencia andaluza explícita de todo el edificio⁸. A partir de las descripciones conservadas resulta difícil su reconstrucción, aunque es posible que su configuración fuera similar al *patio sevillano* de una obra contemporánea y cercana en ubica-

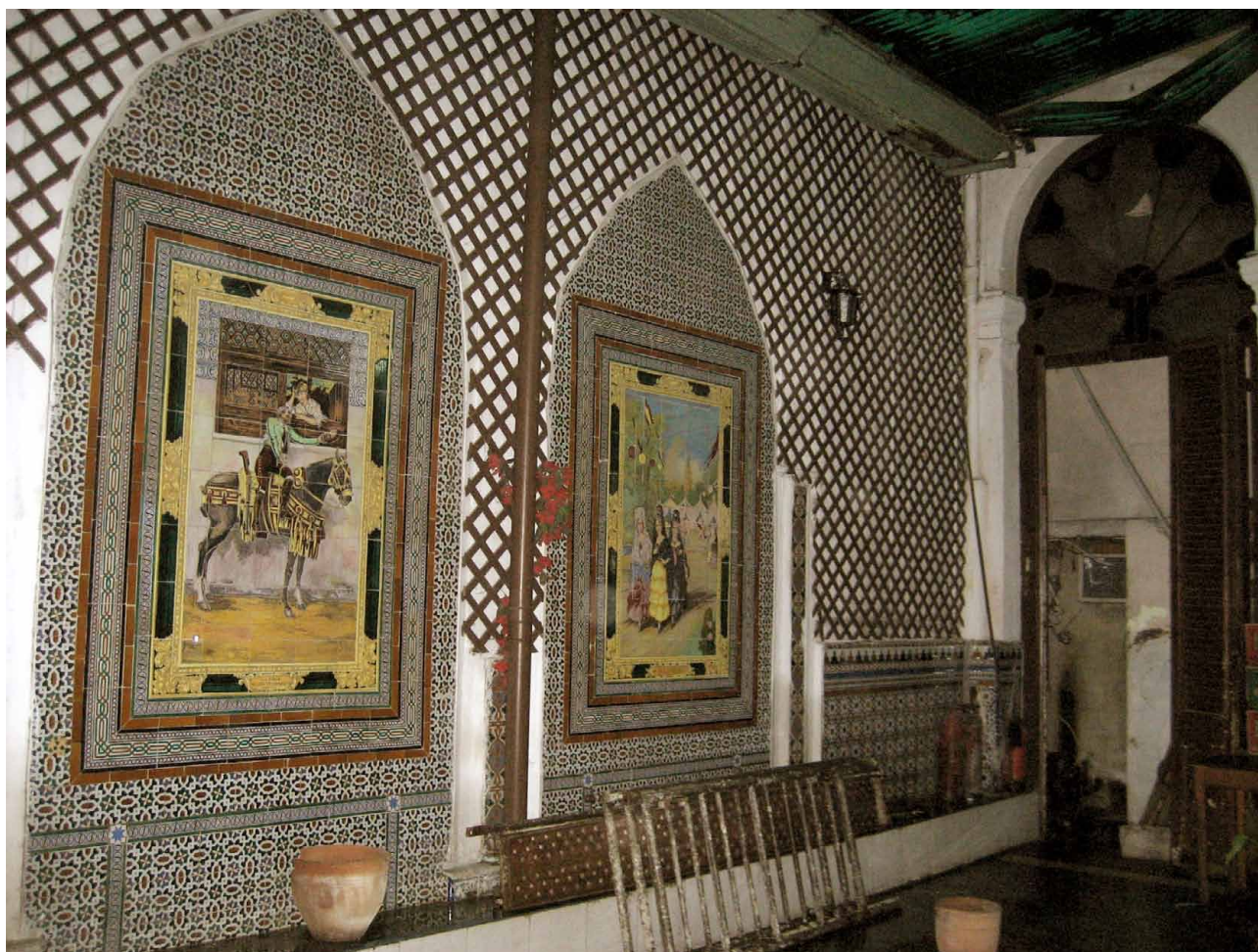


Fig. 1. Casa de Andalucía (sede primitiva). Patio Andaluz. La Habana. (Fotografía facilitada por Rafael López Guzmán).

ción como el Hotel Sevilla, inaugurado en 1908. El Centro Andaluz sólo toma el neomudéjar en este particular, en un momento en el que gozaba de gran éxito en la ciudad, impulsada por el ingeniero cubano de formación estadounidense José Toraya, autor también del Palacio de las Ursulinas (1913)⁹. En los mismos años, en La Habana se levantaron edificios con decoración de este tipo, tales como la sala de fiestas Jardines de la Tropical (1912), el Cine Universal, un pequeño castillo en el Cementerio Colón, o el bar “La Sevillana” del Hotel Inglaterra, entre otros. En todos ellos, como ya apuntara Gutiérrez Viñuales, la impronta del *spanish style* de origen norteamericano es fácilmente perceptible, por encima de su vinculación con Andalucía.

Para los primeros años del siglo XXI, la estabilidad del Centro corría peligro, lo que llevó a iniciar los trámites para el cambio de sede. Tanto la Junta de Andalucía como el Centro Andaluz fueron responsables del proyecto que fue terminado en 2010. Además de localizar un edificio en un emplazamiento similar, se requería trasladar las piezas más significativas a la nueva sede: más allá de la biblioteca María Zambrano, dos paneles cerámicos, actualmente conservados en la pared oeste de la primera sala de la nueva sede. Representan la “De la Feria” de Sevilla y una escena titulada “La pava del contrabandista”. Aunque los paneles no se encuentran firmados resulta probable que se traten de obras realizadas en las fábricas tria-



Fig. 2. Panel cerámico “La pava del contrabandista”.
Centro Andaluz, La Habana.



Fig. 3. Panel cerámico “De la Feria”.
Centro Andaluz, La Habana.

neras siguiendo los modelos de García Ramos y el resto de pintores de su generación. Parece claro que fueron los contactos de Cuenca en Sevilla los que debieron facilitar el envío¹⁰. Por lo demás se trata de un edificio de carácter residencial articulado por un pequeño patio de luces. Consta de dos plantas cuyo acceso por la escalera se realiza por el fondo del edificio. La fachada sigue los modelos decimonónicos característicos del Paseo del Prado habanero, con un pórtico adintelado y una terraza en la primera planta. En marzo de 2014 el Centro Andaluz se encontraba cerrado al público por carecer de licencia de apertura. Aunque la vida interna de la institución continuaba para los socios, no tenía el impacto que con anterioridad había ofrecido a la ciudad.



Fig. 4. Fachada. Centro Andaluz, La Habana.

NOTAS

¹BLANCO RODRÍGUEZ, Juan Andrés (ed.). *El asociacionismo en la emigración española a América*. Salamanca: UNED-Junta de Castilla y León, 2008.

²ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga. “El palacio del Centro Asturiano de La Habana”. *Liño*, 8 (1989), págs. 109-128.

³PÉREZ COLODRERO, Consuelo. *Francisco Cuenca Benet (1872-1943) y su aportación a la cultura andaluza*. Tesis Doctoral dirigida por Antonio Martín Moreno. Granada, 2010.

⁴CUENCA BENET, Francisco. “Centro Andaluz”. *Espiraes de Incienso* (La Habana), Vol. 1, Seoane y Fernández, 1934.

⁵Como indica Pérez Colodrero, en la mente de Benet debieron pesar otros aspectos como la celebración del Congreso Regionalista de Ronda (1918) o incluso la Asamblea de Córdoba (1919). PÉREZ COLODRERO, Consuelo. *Francisco Cuenca...* Op. cit., pág. 391.

⁶Ejemplo claro de este proceso lo ofrece una de las publicaciones del propio fundador, donde describe las conferencias impartidas por el Centro. Véase CUENCA, Rafael. *Centro Andaluz...* Op. cit. Otras obras nacidas de la mano de Cuenca y publicadas en la Habana son *Biblioteca de autores andaluces modernos y contemporáneos*. La Habana: Tipografía Moderna, 1921-1925; *Museo de pintores y escultores andaluces contemporáneos*. La Habana: Imprenta y Papelería de Rambla, 1923; *Galería de músicos andaluces contemporáneos*. La Habana: Cultura, 1927; *Teatro andaluz contemporáneo*. La Habana: Tipografía Moderna, 1937-1940.

⁷CUENCA, Francisco. *Centro Andaluz...* Op. cit., pág. 395.

⁸Por desgracia no ha podido accederse al edificio original para constatar el estado y configuración del patio original.

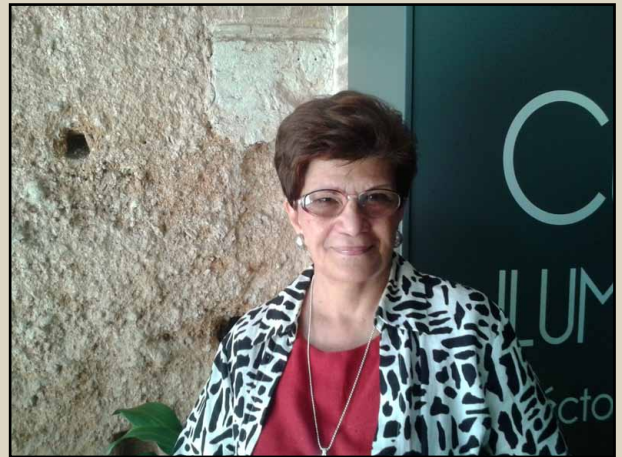
⁹GUTIÉRREZ VIÑUALES, Rodrigo. “El orientalismo en el imaginario urbano de Iberoamérica. Exotismo, fascinación e identidad”. En: GONZÁLEZ ALCANTUD, José A. (ed). *El orientalismo desde el sur*. Sevilla: Anthropos, 2006, págs. 231-259. Del mismo autor véase “La Alhambra viajera. Rutas americanas de una obsesión romántica”. En: GONZÁLEZ ALCANTUD, José Antonio y AKMIR, Abdellouahed (coords.). *La Alhambra: lugar de la memoria y el diálogo*. Granada: Comares, 2008, págs. 95-122. Véase también una visión monográfica sobre el tema en LÓPEZ GUZMÁN, Rafael. “El neomodéjar en la arquitectura cubana”. *I Congreso Internacional sobre Temas Americanistas*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2012. —en prensa—.

¹⁰Para recolectar los datos referentes a artistas sevillanos Cuenca aprovechó su relación con José Luis Montoto de Sedas (1879-1967). Es posible que como parte del intenso intercambio de información entre ambos se planteara la realización de estas obras.

Entrevistas

ALICIA GARCÍA SANTANA. HISTORIADORA.
ARQUITECTURA E INNOVACIÓN METODOLÓGICA
Colegio Universitario San Gerónimo, La Habana (Cuba)
19 de febrero de 2014

Pedro Cruz Freire



ALICIA GARCÍA SANTANA. HISTORIADORA. ARQUITECTURA E INNOVACIÓN METODOLÓGICA

Alicia García Santana (AGS)¹

Pedro Cruz Freire (PCF)

PCF. ¿Cuál fue su formación?

AGS. De base, soy literata. Estudié literatura cubana en la Universidad Central de las Villas. Pero al iniciar el quinto año, una compañera de estudio, Lilia Martín Brito², me llevó a conocer al prestigioso profesor de la Universidad de Oriente, el doctor Francisco Prat Puig³, quien estaba de paso por la Universidad Central con motivo del viaje por la Isla que todos los años realizaba con sus alumnos para visitas a ciudades y monumentos. El Maestro nos invitó a sumarnos a dicho recorrido y al término del mismo llegué a la siguiente conclusión: No sé de qué está hablando, pero quiero dedicarme a esto. Prat era simplemente un sabio que, nacido y formado en España, tuvimos el privilegio de que su obra se realizara en nuestro país y se transformara por tanto en uno de sus más apreciados hijos. Fue un privilegio haber sido su discípula.

PCF. ¿Qué acontecimiento marcó el inicio a su carrera como investigadora de la arquitectura cubana?

AGS. Somos de Trinidad y esta ciudad produce un profundo impacto en todo aquel que la vive o la conoce. Trinidad siempre ha sido, es, una inspiración.

PCF. ¿En qué punto se encuentran los estudios de la arquitectura cubana?

AGS. Siempre están en proceso. He trabajado toda mi vida para un libro que tiene por título provisional *La casa cubana en el Caribe hispánico*. Dentro de la complejas relaciones culturales establecidas en un territorio donde se encontraron pueblos diferentes —españoles, franceses, anglosajones, portugueses, holandeses, africanos y prehispánicos, entre otros— es factible tomar el caso cubano como columna vertebral del rico proceso de mestizaje cultural habido en la región desde el siglo XVI. Es un libro ambicioso que abordará muchas novedades, a partir del fundamento hispánico que es el punto de arranque de nuestra identidad. Espero que la salud no nos juegue una mala pasada y este libro pueda hacerse una realidad.

PCF. ¿Hay algún texto próximo que renueve la historia arquitectónica de la isla?

AGS. Sí. Ahora también estoy redactando un pequeño libro sobre el plano de fundación de la ciudad de Matanzas, de 1693, cuya traza responde al ideario urbano de Felipe II. Matanzas es una de las pocas ciudades americanas que cuenta con plano y acta fundacional.

PCF. ¿Se ha puesto más atención en los últimos años a la arquitectura del eclecticismo y los historicismos?

AGS. Desde luego y de manera muy importante. Durante la década de los 80 hubo un congreso en el que se hizo una revaloración del patrimonio ecléctico. Fui tutora de la tesis de doctorado de la arquitecta María Victoria Zardoya⁴ sobre estos temas. Otros especialistas como Roberto López Machado⁵ o Vivian Más⁶, han trabajado el tema que desde entonces no ha sido abandonado.

PCF. ¿Cuál es el grado de interés de la sociedad cubana por el conocimiento de su patrimonio histórico?

AGS. Diría que es aceptable pero no homogéneo. No todos reaccionan del mismo modo con respecto al patrimonio. Sin embargo, hay sectores de la sociedad que han ganado conciencia de su importancia por dos razones: una de ellas es el ejemplo extraordinario de La Habana Vieja, cuya recuperación la ha convertido en el área urbana "más moderna" de la capital del país, con una creciente actividad turística, amplios planes de beneficios sociales y una intensa vida cultural. La otra es el ejemplo de ciudades como Trinidad cuyo trabajo de restauración ha demostrado que el patrimonio no es carga sino una fuente de riqueza para la propia ciudad y las familias.

PCF. En cuanto a tareas de restauración, ¿Se tienen en cuenta los estudios de arquitectura

colonial a la hora de llevar a cabo procesos de restauración en los edificios de de la Edad Moderna y el siglo XIX?

AGS. A veces sí, a veces no. Casi siempre depende del grado de desarrollo que tenga ese trabajo y según el lugar. Si se trabaja en Trinidad o en La Habana, ciudades con experiencia en trabajos de conservación se pueden alcanzar buenos resultados. Pero en otras no existe la base criterial necesaria. Sin embargo, estamos tratando de insertar los mejores arquitectos del país en estos empeños.

PCF. ¿Qué consecuencias tiene la desaparición del CENCREM⁷ (Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología) en el conocimiento del estado de conservación y el deterioro que presenta los edificios cubanos?

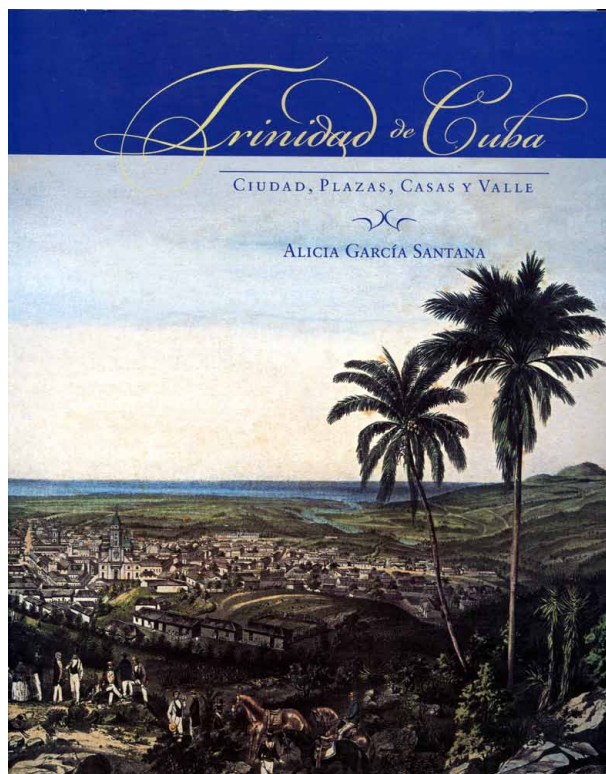


Fig. 1. Portada del libro "Trinidad de Cuba. Ciudad, Plazas, Casas y Valle" de Alicia García Santana. Editado en el año 2004 en la ciudad de La Habana por el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

AGS. Bastante grande. A escala nacional e inclusive regional, el CENCREM jugó un papel muy destacado. Es de desear que más adelante se cree una institución similar pues era la entidad que, a escala nacional, rectoraba la administración técnica de la conservación del patrimonio y la formación del personal encargado de ejecutarla. Ahora se ha creado un vacío en esa dirección. El CENCREM fue una institución insustituible y su desaparición algo muy lamentable.

PCF. ¿Qué repercusión ha tenido su libro *Matanzas: La Atenas de Cuba*⁸ en el ámbito cubano y latinoamericano?

AGS. Ha repercutido, en primer término, sobre la propia ciudad de Matanzas. Podría contarte que gracias al rescate de la obra del arquitecto-ingeniero francés Julio Sagebien⁹ se ha creado una cooperativa para la restauración que lleva su

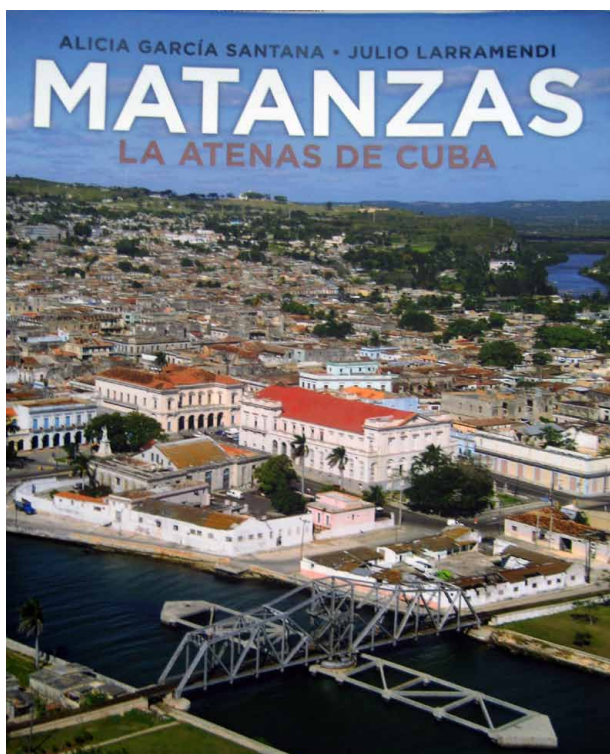


Fig. 2. Portada del libro "Matanzas. La Atenas de Cuba" de Alicia García Santana, con fotografías de Julio Larramendi. Editado en el año 2009 en la ciudad de Guatemala por Ediciones Polymita e impreso en Sevilla.

nombre y hemos recibido visitas de descendientes de tan importante constructor. El libro ha contribuido a la defensa del patrimonio matancero por parte de la prensa, la radio, la TV., en fin, de múltiples formas está jugando el papel para el que, entre otros objetivos, fue escrito. Por supuesto influye en el ámbito académico como bibliografía de trabajos de tesis, etc. En la esfera docente conozco que es bibliografía en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central, donde hay una constante incorporación de los estudios recientes sobre arquitectura cubana colonial. En el ámbito hispanoamericano, parte de ese libro ha sido publicado en prestigiosas revistas, entre otras *Anales*¹⁰, del Instituto de Investigaciones Estéticas de la Universidad de Buenos Aires y por supuesto éste y mis demás libros son bibliografía en la Maestría de Historia de la arquitectura y el urbanismo hispanoamericano de la Universidad de Tucumán, Argentina. El estudio de Matanzas ha sido presentado en congresos internacionales en los que ha tenido muy buena acogida.

PCF. ¿Hay algún seguidor que continúe sus líneas de investigación?

AGS. Desgraciadamente no. Hay muchísimos alumnos que se acercan con interés pero sin constancia. He sido tutora y/o oponente de trabajos de tesis de pregrado, postgrado y doctorado pero terminado el trabajo no hay continuidad en cuanto al estudio de la vivienda tradicional, que es a lo que fundamentalmente me dedico. Observo que, en casos, no se logra vincular los estudios documentales, a mi modo de ver imprescindibles, con el análisis crítico a partir de las herramientas del historiador del arte. Se hacen estudios documentales sin valoraciones conceptuales. O lo peor hay quien se atreve a hacer valoraciones conceptuales sin tener fundamento histórico. Se necesitan las dos herramientas para aproximarse al complejo tema de la arquitectura y el urbanismo históricos.

PCF. ¿Existe algún proyecto monográfico para celebrar el quinto centenario de la fundación de ciudades como Trinidad o Santiago de Cuba, que sirva para revalorizar su patrimonio monumental?

AGS. Con carácter monográfico tenemos publicados tres libros sobre Trinidad: el primero de 1996 en coautoría con Teresita Angelbello¹¹ y Víctor Echenagusía¹²; el segundo publicado en 2000 con el título de *Trinidad de Cuba, ciudad, plazas, casas y valle*¹³ y el tercero el ya mencionado publicado en 2010 titulado *Trinidad de Cuba, un don del cielo*¹⁴. En proceso de edición tengo la *Guía turística de arquitectura de Trinidad. La Ciudad (I)*, escrita para celebrar el 500 Aniversario de la ciudad que esperamos vea la luz en este año. También logramos que en el marco de las celebraciones por la fundación de la ciu-

dad saliera un pequeño texto titulado *Trinidad 500*, en el que se recogen trabajos de diversos autores. Sé que se está tratando de organizar un libro sobre Santiago de Cuba pero no tengo detalles sobre su progreso. En el 2008 salió mi libro *Las primeras villas de Cuba*¹⁵, un abordaje a las ocho ciudades fundacionales cubanas en tono de ensayo. La importancia de las primeras villas cubanas para el urbanismo y la arquitectura hispánica es enorme, son las únicas fundaciones tempranas del siglo XVI de la región que, con las excepciones de Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico, han sobrevivido al tiempo en sus lugares de fundación y no se les ha reconocido el importante lugar que tienen en la historia común. Ojalá pudiera organizarse un estudio coordinado entre investigadores de diversas procedencias sobre las mismas en tanto representan a las primeras ciudades hispanoamericanas.

NOTAS

¹Alicia García Santa (La Habana, 1947) es licenciada en Letras por la Universidad Central de las Villas en 1971 y doctora en Ciencias de Arte desde 1986. A partir de 1982, trabajó en la Dirección de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura, en la que atendió la realización del inventario nacional de monumentos. Fue la redactora principal del texto presentado a la UNESCO para la declaración de Trinidad como Patrimonio de la Humanidad. Es miembro del comité cubano de ICOMOS, de la UNEAC, de la Comisión Nacional de Monumentos, de la Cátedra de Arquitectura Vernácula Gonzalo de Cárdenas y Miembro Correspondiente de la Academia de Historia de Cuba. Además ha recibido numerosos galardones tales como el Premio Nacional de Investigaciones de la Academia de Ciencias de Cuba en 2014. Entre sus libros se cuentan: *Trinidad de Cuba (1996)*; *Contrapunteo cubano del arco y el horcón (1999)*; *Las primeras villas de Cuba (2008)*; y *Matanzas, la Atenas de Cuba (2009)*, *Trinidad de Cuba, un don del cielo (2010)*; *Urbanismo y arquitectura de la Habana Vieja, siglos XVI al XVIII (2010)*; *Treinta maravillas del patrimonio arquitectónico cubano (2012)*, entre otros.

²Lilia Martín Brito es licenciada en Artes por la Universidad Central de las Villas desde 1971. Como investigadora, ha tomado parte en el estudio del desarrollo urbanístico y la arquitectura de Cienfuegos, así como otros estudios relacionados con la labor arquitectónica colonial en Cuba. Actualmente es doctora en Ciencias sobre Arte, profesora de la Universidad Carlos Rafael Rodríguez de Cienfuegos y miembro de la Unión de Escritores y Artistas de Cuba (UNEAC), la Unión de Historiadores de Cuba (UNHIC) y la Sociedad Cultural José Martí.

³Francisco Prat Puig (La Pobla de Lillet, 1906 – Santiago de Cuba, 1997) fue doctor en Derecho, Filosofía y Letras y en Ciencias sobre Arte. Aunque nació en Cataluña, desarrolló su actividad como arqueólogo, restaurador y profesor en la isla. Entre sus innumerables aportaciones, cabe mencionar *El prebarroco en Cuba. Una escuela de criolla de arquitectura morisca*, publicada en La Habana en 1947.

⁴María Victoria Zardoya Loureda es arquitecta desde 1984 en la especialidad de edificaciones y doctora en Ciencias Técnicas desde 1998. Entre sus obras pertenecientes a la arquitectura del eclecticismo y los historicismos, cabe mencionar: "Los cines Art Decó de La Habana", La Jiribilla, Año XI, La Habana, Cuba. No. 621; "Por unas casa dignas. La vivienda social en La Habana, 1930-1962", en *Ciudad y vivienda en América Latina, 1930-1960*, Carlos Sambricio (ed.). Barcelona: Gustavo Gili, 2012, págs. 317-339; "De lo que nos trajeron en el xx", *Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, Volumen XXIX, 2-3 (2008), pág. 36-41; "De cuando el ornamento no era delito. Apuntes sobre el eclecticismo cubano", *Arquitectura Cuba*, La Habana, 377 (1998), págs. 38-44.

⁵Roberto López Machado es profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de las Villas y ha dedicado parte de sus tareas de investigación a los estudios históricos sobre la arquitectura. Así mismo, ha sido uno de los impulsores de las investigaciones sobre dicha temática en Cuba, como lo demuestra su tesis doctoral sobre el eclecticismo en Villa Clara.

⁶Vivian Más Sarabia ha sido profesora de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Camagüey y su tesis doctoral versó sobre el eclecticismo en dicha ciudad.

⁷El Centro Nacional de Conservación, Restauración y Museología (CENCREM), fue fundado en 1982 y establecido en el antiguo Convento de Santa Clara. Dicha institución estuvo dirigida al desarrollo científico-técnico y docente-metodológico de la conservación del Patrimonio Cultural mueble e inmueble, adscrita desde 1985 al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural de Cuba.

⁸GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas: La Atenas de Cuba*. Ciudad de Guatemala: Polimnia, 2009.

⁹Julio Sagebien fue un ingeniero y arquitecto francés que desarrolló durante 42 años una fructífera labor como arquitecto de grandes obras públicas, edificios administrativos, hospitales, puentes y otras importantes obras en el contexto cubano.

¹⁰La revista *Anales* es la prestigiosa revista del Instituto de Arte Americano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

¹¹Silvia Teresita Angelbello es licenciada en Letras y miembro de la UNEAC. Su línea de investigación se ha centrado principalmente en las tareas de restauración y edificación del patrimonio inmueble. Por su parte, Víctor Echenagusía es graduado en Museología, aunque también mantiene una fuerte vinculación con el estudio de la restauración y edificación arquitectónica.

¹²GARCÍA SANTANA, Alicia; ANGELBELLO, Teresita y ECHENAGUSÍA, Víctor. *Trinidad de Cuba, patrimonio de la humanidad: arquitectura doméstica*. La Habana: Ediciones Abya-Yala, 1996.

¹³GARCÍA SANTANA, Alicia. *Trinidad de Cuba. Ciudad, plazas, casas y valle*. La Habana: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura, 2004.

¹⁴GARCÍA SANTANA, Alicia. *Trinidad de Cuba, un don del cielo*. Sevilla: Polymita, 2010.

¹⁵GARCÍA SANTANA, Alicia. *Las villas primitivas de Cuba*. Ciudad de Guatemala: Polymita, 2008.

Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano

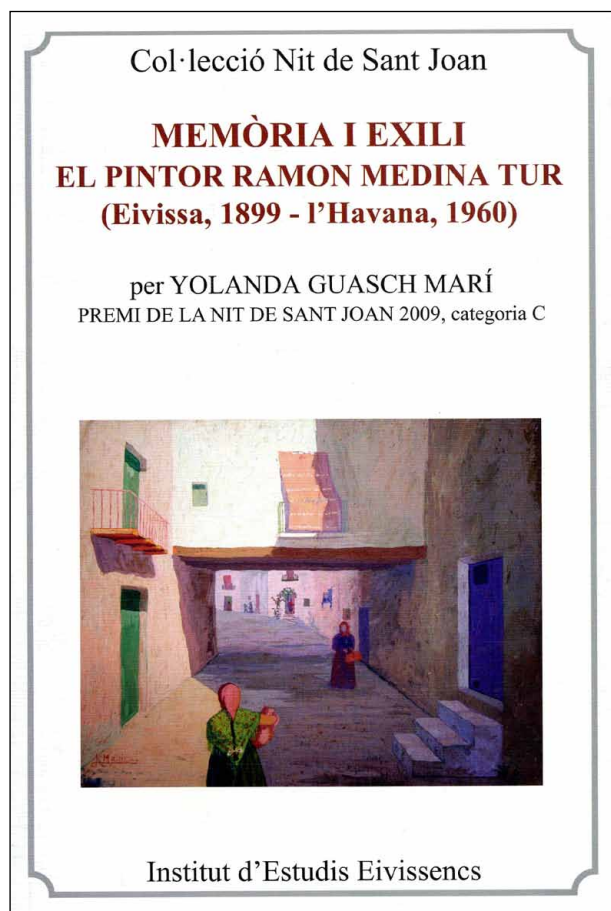


Reseñas

Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano



Guasch Marí, Yolanda. *Memòria i exili. El pintor Ramon Medina Tur (Eivissa, 1899- l'Havana, 1960)*. Ibiza: Institut d'Estudis Eivissencs, 2013, 231 pàgs., 111 ils. color, 83 b/n. ISBN: 978-84-87455-55-1.



Este libro viene a unirse al número importante de publicaciones que en los últimos años están surgiendo en torno al estudio de la Guerra Civil y del exilio republicano. Una obra que para la autora significa su primer trabajo monográfico, el cual fue premiado, de ahí la publicación, por el Instituto de Estudios Ibicencos en el año 2009.

La figura de Ramón Medina Tur era conocida, de forma restringida, por su actividad política en los años previos a la Guerra Civil, llegando su compromiso con la República al desempeño de cargos regionales como sería el de delegado del gobierno en Menorca. Pero lo que no era más que una línea en historias culturales genéricas sobre la isla de Ibiza era su relación con el arte y sus realizaciones pictóricas. La autora de este volumen saca a la luz tanto la actividad creativa de Ramón Medina antes de su exilio como la llevada a cabo en los últimos años cincuenta en la isla de Cuba, reiniciando una carrera artística que se vio truncada por su pronta muerte, cuando sólo tenía sesenta años.

Este libro se estructura en ocho capítulos que van desgranando no solo la biografía y la actividad artística de Medina Tur, sino que nos ofrece un acercamiento al contexto histórico y cultural tanto de su isla natal como de La Habana, enmarcando correctamente el devenir personal del artista y sus condiciones de creación. Todo ello basándose en un ingente trabajo documental, sobre todo de carácter hemerográfico, y una amplia y detallada bibliografía.

Sin duda, los capítulos dedicados a dibujar la biografía de Ramón Medina así como su recorrido en el exilio, pasando por Francia, Santo Domingo y, finalmente, recalando en Cuba, son fundamen-

tales para valorar la trascendencia de este pintor cuya trayectoria truncada es inimaginable en otro contexto histórico ya que era muy bien valorado en sus inicios por la crítica que resaltaba sus recursos técnicos y creativos. La historia no se reescribe y el acercamiento a su trayectoria vital justifica y condiciona la realidad plástica del artista, sobre la que se centra este estudio.

Será, en este sentido, el capítulo dedicado a la plástica de Ramón Medina el central de esta publicación en tanto que nos acerca a sus temáticas, técnicas y recursos compositivos, permitiendo un análisis comparativo entre las opciones, sobre todo de paisajes, entre las islas mediterránea y caribeña, siempre con el mar de fondo; la utilización variada del color y su importancia en relación con la luz cambiante a lo largo de las estaciones o de los días; los diferentes soportes pictóricos así como los pigmentos utilizados. También las composiciones donde relega la figura humana a recurso anecdótico para la definición del espacio o ajustar la proporción debida. No olvidemos, igualmente, su capacidad de comunicación de estados de ánimo, de percepción psicológica, en sus retratos familiares. Y, por último, valoremos sus bodegones y composiciones florales, naturalezas muertas a medio camino entre el paisaje y el autorretrato íntimo, quizás las pinturas más expresivas de sus sentimientos en relación con su entorno próximo y su recorrido vital.

Fundamental en este libro es el catálogo de más de cien obras, máxime cuando la mayor

parte de las conservadas están en colecciones particulares, razón por la que este correctísimo inventario adquiere valores de conservación y conocimiento que van más allá de la función propia de este tipo de apartados. Además, con alta calidad de impresión, aunque en formato reducido, se aprecian en las reproducciones los valores plásticos señalados por la autora en los capítulos teóricos que le preceden.

Trabajo, por tanto, modélico que nos guía en el conocimiento de Ramón Medina Tur, definiéndolo no como un pintor de oficio sino como un inquieto hombre de su tiempo, inmerso en las contradicciones y en los aires renovadores, finalmente truncados por una guerra fratricida. Pero, no por ello, decae su actividad en La Habana donde se implica en la radiofonía y el periodismo; no descuidando, en los momentos de tranquilidad económica, su vocación artística. Ni en Ibiza ni en su exilio caribeño, Ramón Medina, se dedicó prioritariamente a la pintura. La práctica artística constituye para el artista momentos de disfrute personal, exhibiendo a través del color sus sensaciones más íntimas, el reencuentro con sus propios pensamientos y la necesaria reflexión en su devenir cotidiano. Resumen de este libro que completa el conocimiento de nuestra cultura artística y construye un importante capítulo para la historia de Ibiza y de La Habana en los años cuarenta y cincuenta.

Alicia Medina Vargas
Medina Prats Arquitectos (Ibiza)

Fernández, Martha. *Estudios sobre el simbolismo en la arquitectura novohispana*. México: Instituto de Investigaciones Estéticas –UNAM–, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2011, 462 págs., 87 ils. color y 143 ils. b/n. ISBN: 978-607-02-1089-1.



La dificultad de acercarse a la arquitectura virreinal novohispana de forma genérica, dada su compleja realidad cultural e histórica, hace que publicaciones como la de Martha Fernández, en la que se reúnen estudios puntuales producto de las aportaciones acumuladas en su fructífera carrera científica, suponga un alto en el camino para reflexionar sobre la creatividad, influencias, relaciones artísticas y pensamiento simbólico que se imbricaron en este brillantísimo episodio constructivo.

Valores simbólicos, entre la alegoría, el jeroglífico y la emblemática, que lejos de nuestra formación actual supusieron para las gentes cultas del momento un lenguaje expresivo que permitía un diálogo crítico y, a la vez, panegírico con los responsables de la gobernanza, en sentido amplio, de la época.

Es en la patrística y en la lectura de los textos bíblicos donde arranca todo un cosmos cultural en el que lo sagrado y el itinerario comprensivo se traduce en la elaboración de obras artísticas de distinta cualidad con significados complejos y extensos que obligan a profundizar en fuentes de categorías diversas para entender la simbología propuesta. Y este es el camino que nos brinda el texto de la doctora Fernández.

El libro se estructura en cuatro capítulos que tienen como ejes fundamentales los “Elementos arquitectónicos”, los “Edificios”, los “Retablos” y las “Ciudades”; los cuales se subdividen en varios apartados que constituyen reflexiones unitarias enlazadas por las conceptualizaciones genéricas. En todos fluye esa búsqueda de las

razones de lo sagrado, desde particularidades relacionadas con el Templo de Salomón a propuestas de carácter urbanístico que permiten enlazar el damero americano con la Jerusalén Celestial, lo que es fácilmente deducible del texto del Apocalipsis cuando San Juan señala que “La ciudad se halla establecida en cuadro, y su longitud es igual a su anchura” (Ap. 21:16). Posible influencia de la tratadística imperial romana del momento en el discípulo predilecto, pero simbolizada en un contexto teológico que sobrepasa la historia para convertirse en concepto sagrado; al igual que la explanada previa al Templo de Jerusalén que nos habla de rituales al aire libre que podrían relacionarse, igualmente, con los atrios mexicanos; obviando o hibridando con las propias tradiciones prehispánicas.

Este proyecto editorial es, como hemos indicado, un compendio de la dilatada tarea de investigación desarrollada por la doctora Martha Fernández al reunir de forma coherente, bien trabada y coordinando textos con conceptos, distintos artículos, ponencias presentadas en congresos, publicadas o inéditas, aportaciones a libros-homenaje o capítulos de monografías propias redactados entre los años 2000 y 2009. Discursos valorados previamente por la comunidad científica al haber sido validados, la mayor parte de los mismos, en encuentros internacionales tanto en México como en España.

En definitiva, como señala su autora, el libro es “una invitación a reflexionar sobre el mensaje que transmite la cultura novohispana a través de las ciudades que proyectó y los monumentos que edificó”. Objetivo al que se une la capacidad de la autora para no desdeñar el detalle ornamental, analizarlo enmarcado en un complejo campo cultural y, a su vez, enfrentarse con grandes proyectos arquitectónicos y urbanísticos que le sirven para adentrarse en la simbología que ha preocupado a los grandes dignatarios de todas las épocas. La Jerusalén Celestial o el Templo de Salomón con sus matizaciones referen-

ciales bien al Paraíso o concretadas en fonemas de interés artístico como el orden salomónico son reflexiones que trascienden la arquitectura mexicana para convertirse en temas de interés para la comunidad científica internacional.

También es fundamental su reflexión y largo muestreo con respecto a la columna salomónica. Su origen formal, el desarrollo en la tratadística y en los ejemplos que arrancando desde la antigüedad bíblica confluyen en el espacio mexicano con desarrollos alternativos y creativos en el tiempo, menos dependientes de lo que pareciera a primera vista, y así evaluado por la historiografía tradicional, de las ediciones de tratados europeos como el de Guarino Guarini. Aparte de las fuentes e innovación de los arquitectos novohispanos, la capacidad económica del virreinato estaría, posiblemente, en la base de estos desarrollos de riquísimos matices compositivos y de valores simbólicos enlazados con reflexiones teóricas y teológicas por parte de los comitentes, destacando entre estos últimos al obispo Juan de Palafox y Mendoza y su catedral de Puebla de los Ángeles.

La edición se completa con una importante información gráfica y fotográfica, que facilita la lectura y comprensión de los textos, así como una seleccionada y específica bibliografía ordenada en relación con los temas que trata.

Este libro se une al extenso catálogo de publicaciones del Instituto de Investigaciones Estéticas que conforma, sin duda, una biblioteca de temas artísticos de necesaria consulta para cualquier investigador que se acerque a la cultura mexicana independientemente de periodo histórico de su interés; muestra del excelente grupo de investigadores que conforman dicho Instituto, siendo la doctora Martha Fernández uno de sus mejores ejemplos.

Rafael López Guzmán
Universidad de Granada

Normas
de presentación
para originales

Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano



NORMAS DE PRESENTACIÓN PARA ORIGINALES

1. “QUIROGA. REVISTA DE PATRIMONIO IBEROAMERICANO” es una revista electrónica que edita artículos originales e inéditos, documentos, revisiones, entrevistas y reseñas de publicaciones referidos a los procesos culturales relacionados con el patrimonio histórico-artístico que tienen lugar en el ámbito iberoamericano.

2. EXTENSIÓN

La extensión máxima será de 30.000 caracteres, incluidos espacios, para la sección de Artículos, de 7.000 caracteres para documentos, revisiones y propuestas metodológicas incluidos en Varia, y 5.000 para las reseñas bibliográficas.

169

3. EVALUACIÓN Y SELECCIÓN

El Consejo de Redacción de la Revista se reserva el derecho a decidir sobre la publicación o no de los trabajos, previa evaluación externa de dos especialistas anónimos. La decisión final se comunicará al autor y, en caso de no ser positiva, se procederá a la inmediata destrucción del material recibido. Asimismo, en ciertos supuestos, la redacción podrá dirigirse a los autores señalando las modificaciones que harían posible la publicación del texto.

4. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Los autores remitirán a la secretaría técnica un CD con los dos ficheros necesarios (uno para el texto y otro para las ilustraciones) en formato .doc o .docx. Las imágenes se remitirán en formato jpg/jpeg o tiff. El CD estará marcado con una etiqueta de identificación con el nombre del autor o autores y el título completo del artículo. Los originales también se remitirán mediante correo electrónico, en forma de archivo adjunto en un único fichero, a la siguiente dirección: revistaquirolga@ugr.es

La dirección postal de la Secretaría Técnica es la que sigue:

Quirolga. Revista de Patrimonio Iberoamericano
Departamento de Historia del Arte
Facultad de Filosofía y Letras
Campus de Cartuja s/n
18071 Granada

5. CRITERIOS DE ESTILO

I. En la primera página del texto, también llamada página de título, figurarán los siguientes datos: título del artículo, nombre del autor o autores, filiación profesional, breve resumen curricular (máximo 500 caracteres con espacios), nombre y dirección del autor responsable de la correspondencia sobre el manuscrito (ver apartado de responsable de correspondencia) y apoyos recibidos para la realización del estudio en forma de becas, equipos o recursos financieros (en caso de tenerlos).

La extensión del título no debe ser superior a 80 caracteres con espacios y debe presentarse también en inglés, con un cuerpo diferenciado del texto. Se valorará que en el título se utilicen descriptores extraídos de tesauros de la especialidad. En el caso de contener algún subtítulo, éste se separará del título mediante un punto y seguido, aunque en ningún momento su extensión será superior a los 80 caracteres con espacios mencionados. En cualquier caso no se admitirá el empleo de abreviaturas.

Aunque en *Quiroga* siempre respetaremos el nombre dado por el autor recomendamos la siguiente estructura: Nombre, APELLIDO APELLIDO. En el caso de ser varios los autores, los nombres deberán ir separados por un punto y coma “;”. En cuanto al orden de aparición de los autores se respetará el facilitado por los mismos; no obstante, no se aceptarán artículos con más de 3 nombres de autoría por motivos de diseño y maquetación.

La referencia a la Institución de pertenencia del autor es obligatoria. En este caso, se identificará de forma completa y se presentará en minúsculas del siguiente modo: “Universidad de Granada. Departamento de Historia del Arte. Facultad de Filosofía y Letras”. Seguidamente figurará la ciudad (en caso de no venir especificada en el propio nombre de la Institución) y el país, separados por una coma: “Granada, España”.

RESPONSABLE DE CORRESPONDENCIA: Debe figurar de manera clara quien de los autores que firman un mismo artículo será el responsable de la correspondencia, a fin de clarificar el proceso y establecer el contacto necesario (en caso de ser un único autor sus datos deberán quedar recogidos también en este apartado). Dichos datos figurarán en la portada o primera página del artículo. A continuación, el responsable de correspondencia deberá indicar claramente su dirección postal (calle, provincia, país), su correo electrónico, teléfono y fax.

II. La segunda página, contendrá un resumen y palabras clave en la lengua original y en inglés. La extensión máxima será de 500 caracteres, incluidos los espacios, para artículos y de 250 caracteres, incluidos los espacios, para las varia. Se evitará el empleo de abreviaturas. El número máximo de palabras clave admitidas será de 5 y para ello se aconseja remitirse al siguiente enlace: <http://databases.unesco.org/thessp/>

III. Estructura de los trabajos. La extensión máxima, ya especificada, de los Artículos será de 30.000 caracteres con espacios, la de las Varia 7.000 caracteres y las de las Recensiones bibliográficas de 5.000 caracteres con espacios. El texto contará con márgenes de 2,5 en cada lado ya preestablecidos en el archivo de Word, y tendrá una separación por párrafos de 6 puntos. La longitud de la línea y el espaciado entre los caracteres serán los predeterminados por el tipo de letra y tamaño. El interlineado 1,5 y la paginación en el margen inferior derecho con números arábigos, que comenzarán en la tercera página del trabajo quedando las anteriores excluidas. El tipo de letra Times New Roman, tamaño 12 para el texto y 10 para las notas al final. Los apartados se presentarán en negrita y mayúsculas con un cuerpo de letra 12 y los subapartados con un cuerpo de letra 12, en negrita y en minúsculas. Su numeración seguirá la siguiente secuencia:

1. / 2. / 2.2. / 2.2.1 / 2.2.2.1 / ...

Las citas dentro del texto irán en cursiva y entre comillas.

Las notas o citas bibliográficas irán al final del texto, numeradas consecutivamente, y precedidas por la palabra “NOTAS” en Mayúscula.

IV. Tablas e imágenes.

Se admitirá un máximo de cinco tablas por trabajo (siempre que no constituyan ilustraciones, en cuyo caso computarán como imágenes y no como tablas). Éstas irán numeradas con números arábigos, indicando título, cabecera, leyenda al pie y con interlineado sencillo. En el caso de incluir abreviaturas, éstas se adaptarán a las normas generales de presentación de manuscritos. El tipo de letra será el mismo que el del contenido de los trabajos.

Se admitirá un máximo de diez ilustraciones por trabajo. Éstas se enviarán en archivos separados en formato JPG/ JPEG o TIFF (300ppp), no superando en ningún momento los 2 MB de tamaño. Su ubicación en el texto se indicará mediante notas al pie, cuyo contenido será el siguiente: "INSERTAR AQUÍ IMAGEN 1". Al mismo tiempo, su calidad deberá ser suficientemente adecuada para su publicación. El tamaño de cada imagen se adaptará a la edición final del manuscrito. Todas las imágenes que no cumplan estos requisitos serán rechazadas. En un archivo aparte, se enviará la relación numerada de cada imagen, incluyendo: numeración (en números arábigos), título, autor, fecha. Se seguirá el siguiente ejemplo: *Fig. 1. Eduardo Lozano Vistuer. Genio y Figura. Grabado. 1993. Museo Iconográfico del Quijote. Guanajuato. México.*

V. Apéndices y anexos.

Se admitirá la inclusión de apéndices y anexos, en caso de que resulte oportuno. Ambos irán al final del trabajo, sin numerar.

VI. Empleo de abreviaturas, acrónimos y símbolos.

Se admitirá la inclusión de abreviaturas, acrónimos y símbolos en el contenido (no en los títulos de trabajos ni en los de apartados). Éstas se adecuarán a las directrices establecidas por el Diccionario de la Real Academia Española (RAE): <http://buscon.rae.es/dpdl/>

171

6. NORMAS DE PRESENTACIÓN DE LAS RESEÑAS

Las reseñas bibliográficas constarán de un máximo de 5.000 caracteres, incluidos los espacios. Al principio del documento deberá quedar recogida la información completa del libro reseñado, para ello deberán seguirse las normas de estilo genéricas de la revista. Deberán señalarse, también, el número total de páginas y de ilustraciones que contiene al libro, así como indicar si éstas se reproducen a color, en blanco y negro, o ambas. Al final de la reseña deberá especificarse el nombre completo del autor y su filiación institucional, indicando el Departamento o Instituto al que pertenece y la Universidad o Centro al que se adscribe.

Al texto le acompañará una imagen de la portada del libro a color, con una resolución óptima para ser reproducida, teniendo un mínimo de 300 ppp. Ambos archivos se remitirán vía e-mail a la siguiente dirección de correo electrónico: revistaquirola@ugr.es.

7. NORMAS DE CITACIÓN PARA LA BIBLIOGRAFÍA

La bibliografía deberá atenerse a las siguientes normas:

- a) Referencia a una monografía:

MORALES FOLGUERA, José Miguel. *Tunja. Atenas del Renacimiento en el Nuevo Reino de Granada*. Málaga: Servicio de Publicaciones de la Universidad, 1998, pág. 77.

VV.AA. *Alonso Cano y su época*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, 2002.

- b) Referencia a una contribución dentro de una monografía con varios autores:

HENARES CUÉLLAR, Ignacio. “La historia del arte como instrumento operativo en la gestión y protección del patrimonio”. En: CASTILLO OREJA, Miguel Ángel (Coord.). *Centros históricos y conservación del patrimonio*. Madrid: Fundación Argentaria y Visor, 1998, págs. 79-92.

- c) Referencia a un artículo de una publicación periódica:

ESPINOSA SPÍNOLA, Gloria. “Arquitectura y espiritualidad en los conventos novohispanos del siglo xvi”. *Tiempos de América* (Castellón), 18 (2011), págs. 65-93.

- d) Referencia a un congreso:

CASTILLO OREJA, Miguel Ángel. “De arquitectura y arquitectos de Antigua: Sobre la reelaboración de modelos y sus fuentes de referencia”. En: *XIII Congreso del CEHA. Ante el nuevo milenio, raíces culturales, proyección y actualidad del arte español*. Vol. 2. Granada: Editorial Comares, 2000, pág. 667.

- e) Referencia a una obra ya citada:

Si la obra citada precede inmediatamente: *Ibíd.*, pág. 40.

Si a continuación hay que remitir de nuevo a la misma obra abreviar: *Ibíd.* o *Ibíd.*, pág. 62.

Si la obra citada no precede inmediatamente: MORALES FOLGUERA, José Miguel. *Tunja. Atenas del Renacimiento...* Op. cit., pág. 32.

8. REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

I. En las notas a pie de página el sistema utilizado será el habitual para documentos en papel, aunque con algunas informaciones nuevas: fecha de creación, fecha de acceso, disponibilidad y acceso, tipo de medio y versión (ésta última únicamente en el caso de los programas).

II. Citas de documentos y bases de datos. El estilo para citar documentos en cualquiera de los formatos electrónicos debe mantener la siguiente estructura: Autor/Responsable. Fecha de edición en papel; fecha de publicación en Internet; actualizado el (fecha de actualización). Título. Edición. Lugar de publicación. Editor. [Tipo de medio]. Disponibilidad y acceso. Formato del medio y notas. [Fecha de acceso].

Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano



Quiroga
Revista de Patrimonio
Iberoamericano

