

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 In this article, the engineer Antonio Montenegro is studied as example of this circumstance with unpublished information.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 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

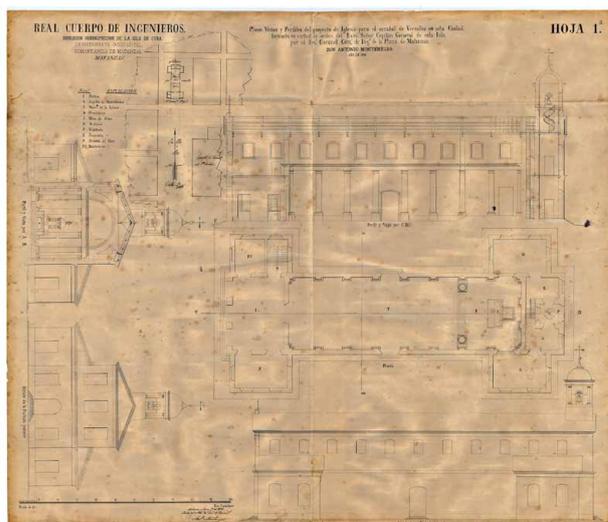


Fig. 1. Plano, Vistas y Perfiles del proyecto de Iglesia para el arrabal de Versalles en esta ciudad. IHCM, CAGMM, CUB-194/10.

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.