

Historia de la Avenida de Carlos III

Por Mario Rodríguez Alemán

(Colaboración exclusiva para el DIARIO DE LA MARINA)

Si los personajes de la novela de Cirilo Villaverde, "Cecilia Valdés", recorriesen de nuevo la Avenida de Carlos III añorarían posiblemente la placidez de recreo que antaño tuviera la firme vía construida por Miguel Tacón. Entre el proyecto que el 11 de agosto de 1834 presentara el entonces Capitán General de la Isla a la Junta de Fomento para la construcción de esta importante arteria de la ciudad de La Habana y éste que hoy realiza el Ministerio de Obras Públicas, hay notables cambios. Entonces concibió Tacón la avenida como "un encantador sitio de recreo", donde los habitantes de la ciudad pudieran "salir a respirar aires puros"; hoy, declara el nuevo Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo, que la vía será "una de las más bellas y modernas" y tendrá "un trazado eminentemente funcional" "que hará posible la rápida circulación de los vehículos en todas direcciones".

La "nueva" Habana busca fundamentalmente, en cuanto a construcción de avenidas y calles se refiere, la solución de un único y grave problema: la descongestión del tránsito. Con este concepto se hacen las obras públicas por los últimos gobiernos del país y pocas veces los funcionarios de turno se detienen a conjugar esas dos importantes estaciones del tiempo: pasado y presente. Así, la Avenida Carlos III es un desgraciado ejemplo de cómo se desprecia en Cuba la cuota artística del pasado siglo y cómo no se quiere conservar nada de lo poco que, en obras, nos queda del pasado colonial. La bella historia de esta avenida por la que transitaron tantas volantas zalameras y tantas bellas cubanas en el siglo pasado empieza a ser recuerdo en fuga. Hoy por hoy, La Habana va siendo, entre todas las grandes capitales de la América Hispana, la que menos conserva su tradición colonial. La pica demoledora ha

ido cercenando sin piedad las cabezas de los monumentos, el agua cristalina de las fuentes ha secado al mudo desaire de los tiempos, y en la letanía de los años sólo queda el eco lastimero del poeta español:

"por cuántas vías y modos se pierde su gran alteza en esta vida!"

El nuevo proyecto

Actualmente, se labora a todo trance para dejar inaugurada la Avenida de Carlos III el próximo 20 de mayo, es decir, se labora para terminar las ocho cuadras del primer tramo, que se estira entre las calles de Belascoain e Infanta (antaño nombrada Calzada de la Infanta Luisa Fernanda, y un poco antes simplemente Carraguo).

El proyecto cuenta con el siguiente trazado: seis vías al centro y dos laterales, estas últimas marcadas por zonas verdes. El nuevo titular de Obras Públicas ha cuidado (haciendo con ello una breve modificación al proyecto del anterior Ministro) que la entrada por Belascoain no permita el estacionamiento de automóvi-

les hasta pasadas dos cuadras. Ahora bien, quien mire el proyecto verá sólo una estera larga y tiesa, fácil al "parqueo" y más aún a la premura de los conductores de vehículos. En las noches, nuevas lámparas de mercurio iluminarán el nuevo ambiente de la Avenida de Carlos III. En el día, se pretende embarazar de una amplia agitación comercial la vía en construcción. Sin duda, O'Reilly, aquel personaje de Cirilo Villaverde, no pudiera detener de nuevo su carruaje "a la vuelta" de la estatua de Carlos III (que ya fue arrancada de cuajo por los nuevos constructores), para esperar allí "un claro" e "incorporarse en la fila" de los que en larga teoría cabalgaban desde Zanja.

Para el farragoso cruce de Infanta, Carlos III y Ayestarán se tiene el proyecto de construir un trébol (el tono poético de la palabra se reduce en la realidad a una especie de Paso Superior que permite el tránsito de vehículos por arriba y por debajo). Esto



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

permitirá cruzar a las seis vías de la Avenida de Carlos III por debajo del trébol y a las de Infanta por encima. La llegada hasta Ayestarán tendrá que hacerse utilizando una de las vías laterales en rumbo izquierdo.

Todavía no se habla del último tramo, es decir, el que comprende desde Infanta hasta la cuesta del Castillo del Príncipe, al que aún no se han extraído los antiguos railes de los tranvías y mucho menos los viejos adoquines, primera mancha brutal que anunció la destrucción definitiva del pasado artístico de esta avenida. Estas últimas partes de la obra no se han presupuestado aún, si el millón doscientos mil pesos, que contempla (con otros tantos presupuestos anteriores) la construcción definitiva del primer tramo.

Fundación de la avenida

Una revisión histórica permite conocer los antecedentes y esfuerzos realizados, primero por don Francisco Dionisio Vives, y después por su sucesor, don Miguel Tacón, para que el viejo camino que unía a la Calzada de San Luis Gonzaga (hoy Reina) con el Castillo del Príncipe, fuese reparado. Tales eran sus condiciones, que de un "informe" de la época suscrito por Vives podemos sacar este dato: sus "deplorables condiciones" eran tales "que ni las gentes de a pie podían en la estación de las lluvias pasarlo sin grandes peligros".

En el año 1829 conoció por vez primera la Junta de Fomento sobre el proyecto de construcción de esta vía. Fué en un escrito remitido por el entonces Capitán General de la Isla, don Francisco Dionisio Vives. En él decía que cuatro compañías se encontraban de guarnición en el Castillo del Príncipe y "que el camino directo y corto" recorría estos sitios: el de Peñalver, la casa del teniente de Partido Morales, "y seguía en línea recta, a la expresada fortaleza, cuya pequeña distancia facilitaba las comunicaciones y ahorrraba considerablemente el trabajo de los hombres y caballerías, en la conducción de rancho, vestuarios, y demás que se ofrecía, evitando el dilatado rodeo que había que dar por el camino de San Lázaro y las Canteras".

Pero de este simple conocimiento del estado del camino no tenemos respuesta alguna de la Junta, puesto que no se inició por entonces obra alguna de construcción del mismo. Con el escrito de don Miguel Tacón en 1834 sí. La carta de aquel "Caballero de Castilla", "firme como una roca", que, según Ramiro Guerra, era "autoritario, rígido, agrio de carácter e indudablemente activo y enérgico" fue atendida con mejor inte-

rés. En ella Tacón situaba el problema de esta manera: "No habiendo paseo alguno de campo en las inmediaciones de esta ciudad en que sus habitantes puedan salir a respirar aires puros, y creyendo de la mayor utilidad pública, la pronta construcción de uno; elegi el intermedio de la Ermita de San Luis Gonzaga, hasta el principio de la cuesta que sube al Castillo del Príncipe en que ya se está trabajando con la mayor economía, y los escasos auxilios de que puede disponer el Gobierno". Añade: "... y debiendo considerarse esta obra, mixta de la ciudad y de camino o calzada, porque facilitará el tránsito para el expresado castillo en los casos que no lo permite la abundancia de lluvias" "pido el número de carretas de que pueda disponer, para los precisos días de dicha fecha, que deberán dar principios el primero de septiembre inmediato".

Poco tiempo después, a lo pedido por Tacón en este documento, cuya redacción y puntuación transcribimos con exactitud, la Junta anunció el envío de sólo cinco carretas corrientes que servirían para transportar la piedra de las canteras de San Lázaro hasta el lugar de la obra en construcción. A esta promesa, bien poco costosa por cierto comparada con los dos millones y más que viene hoy ya costando, siguió el envío de sólo cuatro "carretas corrientes". Fue de esta manera que el primero de septiembre del año 1834 se comenzaron las obras de la que por mucho tiempo sería "Alameda o Paseo de Tacón", en honor de su constructor. Hasta entonces se había nombrado "Camino Militar o del Príncipe".

Aquel primer proyecto

El "paseo" construido por Miguel Tacón tenía 1425 "varas provinciales de largo" y un ancho "constante" de 80. Las calles estaban divididas "por cuatro hileras de álamos blancos". Al cobijo de sombrade cada árbol un banco de piedra permitía el descanso a los transeúntes. Yerba menuda, frecuentada de cuando en cuando

por meloncillos de tierra, cubría el amplio contorno de los paseos.

Lo más típico de esta avenida era, sin duda, el estilo criollo definitivo de su trazado, lo que ha venido hace tiempo llamándose el "barroco cubano". Es el momento de la artesanía. La "siempre fiel Isla de Cuba" empieza a despertar de su letargo. La Habana comienza a incorporar su destino al de las buenas capitales del resto de América española. A su vez, en el filtro difícil de las influencias extranjeras, nuevos elementos del carácter criollo empiezan a definirnos.



Lo más notable de la Avenida de Carlos III fueron sus cinco glorietas o rotondas, todas arrancadas ya por el paso de los años. Sin ellas no hubiera tenido quizás esta avenida valor histórico fundamental. Dispuesta nuestra atención desde la calle Belascoain hasta la misma cuesta del Príncipe, podemos ver desde hoy una distinta formación, frondosa y de delicioso aire fresco, que la modernidad transforma en fogosa pista de carreras.

La primera glorieta estaba situada en Reina y Belascoain y daba inicio al paseo. En tamaño natural y tallada en mármol blanco de Carraca se levantaba la estatua de Carlos III. Esta estatua fué hecha por Cánovas y antes de ser situada en este lugar se encontraba en el extremo del Paseo del Prado, donde hoy se ostenta la fuente de la India o de La Habana. Los acostumbrados pedestales con dos leones de mármol no faltaron tan poco al monumento. Cada pedestal conservaba una inscripción. La de la derecha decía: "Esta obra la principió el Excmo. señor Capitán General D. Miguel Tacón en el año 1835, continuándola hasta 1838 que cesó en el mando". La siguiente escribía: "Se concluyó por su sucesor el Excmo. señor D. Joaquín Ezpeleta en 1839". Dos columnas dóricas cerraban el monumento. Tenía cada una trece varas de altura y soportaban una urna en su parte superior. Fueron demolidas hace pocas semanas.

Doscientas varas después de esta primera glorieta se levantaba la famosa "Columna", conocida también por "de la Ceres", nombre que llevaba por la escultura de tamaño natural de esta diosa de la fecundidad griega. Un pedestal cuadrangular de cuatro varas de alto soportaba una columna de orden compuesto sobre la que se levantaba la estatua de Ceres. En la inscripción de la base decía "Cerere". Junto a este pedestal y justamente en el juego estricte de cada uno de sus ángulos se alzaban otros cuatros que sostenían figuras alegóricas. Todo esto surgía de una gran taza elíptica.

La tercera glorieta se encontraba a 522 varas de la "Columna" y se conocía como la Fuente de los Aldeanos o de las Frutas. Una verja de forma circular la rodeaba.

En lo que es hoy el cruce de Infanta y Carlos III, es decir, a 200 varas después de la anterior quedaba la Fuente de los Sátiros o de las Flores. Estos dos nombres

se desprenden de sus figuras de sátiros y de sus cuatro vasos etruscos llenos de flores. También una verja circular daba la vuelta al monumento. Esta fué una de las primeras glorietas que desapareció de las cinco que habían en la avenida.

La Quinta tenía un nombre increíble, Esculapio, y debía el título a la inexplicable presencia del célebre personaje griego. También contaba con su necesario pedestal en forma cuadrangular, con surtidores y con aquella tosca y "peor" ejecución que la hacía inferior en trazo artístico a las restantes. Con ella concluía la avenida y junto a dos columnas similares a las situadas en el comienzo, junto a la estatua de Carlos III, venía a quedar junto a la ladera abrupta del Castillo del Príncipe.

Ya en 1857 se hicieron las primeras reformas, cuando la "Columna de la Ceres" sufrió algunos cambios y se introdujeron sistemas de riego en todo el curso del paseo. Por el año de 1916 Sánchez de Fuentes se quejaba así del cambio brusco que la Avenida o Paseo de Tacón había sufrido: "todo el paseo muestra una incuria espantosa en algunos de sus tramos semeja un potrero".

De nuevo el lastimero acento de la Copla vuelve a susurrar:

**"Pues si vemos lo presente
cómo en un punto se es ido
y acabado,
si juzgamos sabiamente,
daremos lo no venido
por pasado".**

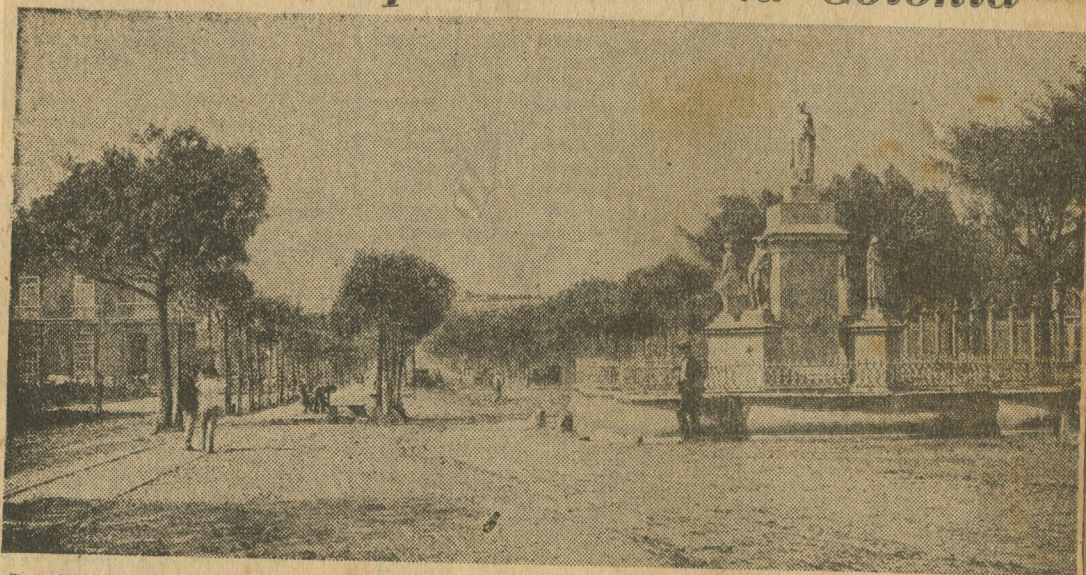
Pasado y presente

No nos oponemos a que la "nueva" Habana sea una realidad y que dispute su sitio entre las capitales más modernas del mundo, pero no entendemos el por qué de esta política de desprecio a los valores históricos esenciales que acá y allá resurgen aún, en piedra y recuerdo, desde las sombras de los años. Bien pudiera conservar la Avenida de Carlos III su presencia del pasado, recogiendo en sus lugares estratégicos los monumentos que sostuvieron el encanto de los tiempos novelescos del siglo pasado. Tiempos en que, además, los cubanos gestaron su revolución de independencia, y que en los tránsitos y en los descansos por esta avenida se alimentó el deseo y el triunfo de la libertad.

M. Mayo

8/10
PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Carlos III que Conoció la Colonia



La Avenida de Carlos III como lucía en su comienzo por Belascoain, en el siglo pasado.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA