

SALVEMOS definitivamente a la

Iglesia de Paula

Por ROIG DE LEUCHSENDRING

EL CASO de la Iglesia de Paula es singularmente típico para valorizar el cambio de opinión experimentado en nuestra patria sobre las riquezas históricas y artísticas nacionales.

Cuando la comunidad religiosa poseedora de ese valioso inmueble lo vendió a los Ferrocarriles Unidos, fué recibido ese traspaso sin protestas, justificadas por el peligro que podía correr, al tratar de destruirla sus nuevos dueños o modificarla en forma tal que perjudicase su arquitectura. Y bueno es tener en cuenta que la Iglesia se encontraba entonces admirablemente conservada.

Ante la indiferencia pública los Ferrocarriles Unidos demolieron el hospital y abandonaron por completo la Iglesia, destinándola a almacenes de depósito. Saqueada en su interior, el tiempo se encargó de ir destruyendo, poco a poco, su fachada, sus paredes laterales, su cúpula.

Pero al mismo tiempo que esto ocurría, una conciencia artística e histórica se iba formando en nuestro pueblo, y cuando se anunció por primera vez, el año 1937, que la empresa de los Ferrocarriles Unidos se proponía derribar la Iglesia, por necesidades de su negocio, se pronunciaron en contra de esa demolición historiadores, artistas, entidades culturales e individuos, de uno y otro sexo y pertenecientes a todas nuestras clases sociales.

Admirable actitud ésta, que de haberse manifestado antes de ahora no se hubiera llevado a cabo la demolición de la Iglesia de Santo Domingo ni hubieran ocurrido la desaparición y pérdida de numerosas estatuas, fuentes, lápidas y otras reliquias del pasado, de valor histórico y artístico, ni construido, en cambio, horribles seudorrascacielos en la Plaza de la Catedral, en la Plaza de Armas y en la Plaza Vieja.

En el caso de la Iglesia de Paula las autoridades municipales habaneras han sabido responder a ese interés público que por lo histórico y artístico existe actualmente en nuestra capital, poniendo su veto al derribo de aquella el alcalde doctor Antonio Beruff Mendieta e impidiendo su demolición, secundado en ese elevado empeño por el jefe del Departamento de Urbanismo Municipal, arquitecto Emilio Vasconcelos.

Pero no con ello había desaparecido el peligro que amenazaba a la Iglesia de Paula, sino que tan sólo se había aplazado hasta que los tribunales de justicia resolvieran los recursos presentados contra la resolución de la alcaldía no concediendo licencia para demoler aquel edificio.

Y, efectivamente, con fecha 20 de julio de 1944, la empresa de los Ferrocarriles Unidos se dirigió al señor alcalde municipal de La Habana, en escrito que revela desprecio absoluto a nuestro país, amenazándolo para que le otorgue "la autorización correspondiente para demoler el edificio de su propiedad situado en la esquina formada por las calles de Paula y San Ignacio, en esta ciudad, conocido por antigua Iglesia de Paula". Alega que "es dueña en pleno y absoluto dominio y tiene

la posesión cabal del mismo de un edificio con su terreno", y hace constar que "no se considera obligada ni está dispuesta a reparar, ni a reedificar, ni a realizar obra alguna en el citado edificio porque no le produciría utilidad alguna y aumentaría los gastos y perjuicios que ya viene sufriendo con el mantenimiento de esa edificación, sin poder utilizar esos terrenos y obras para otros usos del ferrocarril y demás necesidades de la empresa".

Para más obligar al Municipio alega: "declinamos cualquier responsabilidad por los daños que puedan originarse con el desplome de todo o parte de dicho edificio, si esa Alcaldía niega o demora el otorgamiento de la licencia interesada".

Ruego a los lectores pasen por alto el macarrónico estilo que campea en el alegato de los *juristas* criollos a sueldo de la empresa británica, cuya identificación con los negocios de la misma les hace chapurrear el castellano.

Pero sí es necesario puntualizar la forma altanera y humillante con que la empresa se dirige a la primera autoridad municipal habanera...

Además, resalta en ese escrito y en toda la actuación de los Ferrocarriles Unidos en el caso de la Iglesia de Paula, la desvinculación absoluta de la misma con nuestro país en todo cuanto no sea la explotación del negocio a que se dedican; y aun en éste, después de largos años de monopolio sin límites en que las cajas de la compañía se desbordaron con las copiosas ganancias obtenidas, en nuestros días, en que la carretera central estableció fuerte competencia, el servicio que presta aquella es tan deficiente que provoca a diario violentas y justas protestas que no son acalladas por las excusas con que trata de defenderse esa empresa, de impedirle el estado de guerra la reparación del material y adquisición de carros, etc.

Cuando los Ferrocarriles Unidos adquirieron la Iglesia de Paula, aquel edificio hubiera podido ser dedicado a oficinas, adaptándolo debidamente sin dañar su belleza arquitectónica interior y exterior, tal como han hecho otras empresas comerciales con viejos edificios habaneros. Así hubiera ocurrido, seguramente, en Inglaterra, donde jamás se toleraría dañar o destruir una edificación de alto valor histórico y artístico. Pero, una es la actitud de los británicos en sus islas y otra, muy distinta, en esta insula antillana.

Para lograr el fin perseguido de demoler la Iglesia de Paula los Ferrocarriles Unidos han apelado a todos los medios a su alcance o al de sus *juristas* consejeros: amenazas al alcalde, apelaciones a los tribunales y hasta a pocas falsedades. Ante el aviso que la empresa dió al Municipio de declinar toda responsabilidad por el posible desplome de aquella iglesia, el Departamento de Urbanismo Municipal envió a dos de sus arquitectos para que realizaran una inspección detallada y rindieran informes sobre el estado en que se encontraba y medidas indispensables a adoptar para evitar la ruina total del edificio, y

éstos comprobaron, según consta en el informe rendido con fecha 27 de julio de aquel año: "Que el edificio no ofrece peligro inminente de ruina o derrumbe como manifiesta la compañía propietaria, a tal extremo que la nave de la Iglesia está ocupada por un depósito o taller donde se manipulan cadenas de hierro, sogas y otros materiales y allí trabajan varios obreros". Firman este informe los arquitectos José M. Bens y Ramiro J. Ibern.

Para mayor confirmación de la falsedad alegada por los Ferrocarriles Unidos, la Iglesia de Paula resistió inmovible el terrible embate del furioso huracán del 18 de octubre del pasado año.

Apenas mi querido compañero de la Comisión de Monumentos, Edificios y Lugares Históricos y Artísticos Habaneros y de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, José M. Bens Arrarte, me dió cuenta del propósito nuevamente abrigado por los Ferrocarriles Unidos de destruir la Iglesia de Paula, pedimos al doctor Ortiz, presidente de dicha Junta, urgente convocatoria de la misma, a fin de paralizar la acción de la compañía ferrocarrilera con la declaración de monumento nacional a favor de aquella Iglesia; y en la sesión celebrada el 27 de julio presenté una moción, que fué aprobada unánimemente, solicitando del Ejecutivo se declarase monumento nacional la Iglesia de Paula y se recomendase la expropiación por el Estado de la misma y de los terrenos adyacentes y necesarios para la construcción de un parque en su costado este y prolongación de la Alameda de Paula hasta su unión con la calle de Desamparados, según el proyecto confeccionado el año 1939 por el Departamento de Urbanismo del Municipio de La Habana. Recomendaba también, y así se acordó, pedir al Gobierno que una vez terminadas las obras de restauración y urbanización se destinase la Iglesia de Paula a residencia de alguna institución pública cultural, como Museo de Arqueología o Museo Colonial.

El presidente de la República, señor Fulgencia Batista, impartió su aprobación a los acuerdos de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, y por decreto número 2.377, de 2 de agosto de 1944, resolvió: "Se declara monumento nacional la antigua Iglesia de Paula, situada en la calle de este nombre esquina a la de San Ignacio, en la ciudad de La Habana, quedando sujeta a la inmediata vigilancia e inspección de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, sin cuya previa autorización no podrá esa Iglesia ser destruída ni modificada, desplazada ni aun en parte reparada, alterada o restaurada en forma alguna, con todas las demás

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

consecuencias que lleva implícitas la referida declaración, según se preceptúa en el decreto presidencial número 1.932, de 16 de junio de 1944”.

Y por decreto número 2.556, de 11 del mismo mes de agosto, el señor presidente de la República declaró “de utilidad y conveniencia pública la adquisición por el Estado de la antigua Iglesia de Paula... los terrenos en que se encuentra edificada y los circundantes necesarios para la construcción de un parque”, etc., según fué pedido, a instancias mías, por la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, y “que se proceda a la expropiación forzosa de dicha Iglesia y terrenos, a cuyo objeto se dispondrá lo conducente para que por el Ministerio Fiscal se inicie el procedimiento judicial correspondiente”.

En virtud de la declaración de Monumento Nacional en favor de la Iglesia de Paula, el alcalde municipal, doctor Raúl G. Menocal, denegó la licencia solicitada para demoler el edificio, y contra esa resolución interpusieron, en 3 de septiembre de 1944, los Ferrocarriles Unidos recurso de reforma.

Y en eso estamos. La condena de demolición dictada por los Ferrocarriles Unidos contra la Iglesia de Paula, sólo está suspendida, por la declaración de monumento nacional. Con el transcurso del tiempo se irá deteriorando, cada vez más, lo cual no impedirán, sino posiblemente facilitarán, los Ferrocarriles Unidos, y cualquier imprevisión de los que allí trabajan puede producir el desplome parcial o total.

Sería vergonzoso que después de tantos años de lucha en defensa de la Iglesia de Paula, toda esa labor resultara inútil. Es necesario actuar inmediatamente para salvar esta joya preciadísima de la arquitectura colonial cubana, cuya cúpula ha calificado el señor Joaquín Weiss, profesor de Historia de la Arquitectura de la Universidad de La Habana, de “probablemente la más interesante de las pocas que nos ha legado la colonia”, y en su fachada ve el profesor Silvio Acosta la misma “composición riquísima de la de San Francisco con detalles tan puros, que aseguran que el arquitecto que la proyectó no solamente era un verdadero artista, sino que poseía un profundo conocimiento de la técnica arquitectónica”.

El camino para salvar la Iglesia de Paula está ya muy adelantado: paralizada la acción demoleadora de la compañía propietaria, declarada monumento nacional, ordenada su adquisición por el Estado mediante expropiación.

¿Qué falta para llegar a la meta?

Que el señor presidente de la República, doctor Ramón Grau San Martín, se cubra de gloria disponiendo se lleve adelante la expropiación y restauración después, del edificio. Según los cálculos hechos por el Departamento de Urbanismo Municipal, la expropiación del terreno de la iglesia y circundantes para parque y ampliación de calles sólo asciende a unos \$40.000.

Y la restauración podría acometerla también el Estado a poco costo, o ¿no habrá alguno o algunos millonarios criollos que, siguiendo el ejemplo del benemérito cubano Eutimio Falla Bonet, que a su costa está restaurando la iglesia mayor de Remedios, tomen a su cargo esta obra de cultura y patriotismo?

Propongo que todos los simpatizantes de este esfuerzo último por salvar la Iglesia de Paula nos agrupemos y constituyamos una entidad que pudiera deno-

minarse Amigos de la Iglesia de Paula.

Los que estén conformes con esta idea pueden hacérmelo saber, personalmente o por escrito, a la

Oficina del Historiador de la Ciudad, Palacio Municipal, para, una vez conocidos sus nombres, citar a la primera reunión de los Amigos de la Iglesia de Paula.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA