

LA ARQUITECTURA COLONIAL CUBANA

Por el Arq. ABEL FERNANDEZ Y SIMON,

Ingeniero Civil y Arquitecto, en pasivo

EL PERIODO NEOCLASICO

(Continuación)

LAS CASAS SEÑORIALES DE LOS BARRIOS EXTRAMURALES

El desarrollo de los barrios exteriores a la Muralla del Recinto

Précambulo.—Antes de entrar de lleno en la descripción de las casas notables que fueron levantadas en la ciudad, durante el siglo XIX, en los Extramuros, hemos creído conveniente hacer, por vía de información previa, algunas consideraciones generales sobre los particulares siguientes, que son atañederas al progreso de los referidos barrios, cuyas urbanizaciones habían sido iniciadas desde principios del siglo anterior.

a).—Los terrenos del **ejido** de La Habana en el año de 1719.

b).—Los **manglares** que bordeaban la ensenada de Atarés y el arroyo de Chávez.

c).—Los caminos de salida al campo.

d).—Los primeros trabajos de pavimentación de dichos caminos. Las calzadas y sus puentes.

e).—El perímetro urbano de la ciudad a fines del siglo XVIII. Los planos de la población. Urbanizaciones existentes en esa época.

f).—El plano de las estancias del territorio de los Extramuros comprendido entre la Muralla, el Mar, la Zanja Real y la Calzada de la Beneficencia. Las delimitaciones de estos nuevos barrios.

g).—Un plano de la Ciudad de Extramuros del año de 1841.

h).—Las principales calles y avenidas de los Extramuros a mediados del siglo XIX.

i).—Los principales factores que influyeron en el progreso de los barrios exteriores más cercanos a la Muralla.

j).—Las condiciones de insalubridad de la ciudad a mediados del siglo XVIII. Un informe rendido por dos protomédicos en el año de 1767.

Hecha, pues, la anterior exposición pasaremos a todas y cada una de las materias señaladas, en la forma más breve posible, a saber:

Los terrenos del ejido.—Estos campos pertenecientes al pro-común, que lindaban con los pueblos y que servían para proporcionar pastos a los ganados o para cultivos, son descritos por el historiador La Torre, en cuanto a los de la villa de La Habana se refiere, del modo siguiente:

“Los primeros pueblos de la isla, como Trinidad, Sancti Espíritus, Puerto Príncipe, Remedios, etc., tuvieron conforme a las Leyes de Indias sus ejidos de una legua a su alrededor; pero La Habana y Santiago de Cuba puede decirse que nunca los poseyeron, porque casi desde su fundación sus ayuntamientos comenzaron a hacer **mercedes** o concesiones de los que a dichos pueblos correspondían.

En 1719 el terreno que correspondía al ejido de La Habana estaba casi todo mercedado, pues quedaba únicamente como perteneciente a la ciudad una parte del terreno del Husillo y la ciénaga entre este y la loma del Príncipe, donde era permitido pastar animales y cortar yerbas a todo el que quería, hasta fines del siglo último (1777)”.

Las numerosas tierras que habían sido mercedadas

por el Cabildo de La Habana durante los primeros tiempos de la colonización en lo que más tarde fueron los barrios extramurales, consistentes en estancias, huertas, jardines, sitios de labor, molinos, conucos, etc., se fueron repartiendo y edificando durante los dos últimos siglos anteriores al actual, de manera que, al cesar la dominación española en la isla en el año de 1899 estaban prácticamente repartidos y urbanizados la mayor parte de los terrenos de la ciudad desde la Muralla hasta la Calzada de la Infanta, así como los barrios extremos de Jesús del Monte, del Cerro, del Carmelo y parte del Vedado. En esta época la ciudad colonial ocupaba una superficie de unos diez kilómetros cuadrados.

En el Plano de la Ciudad de La Habana que fué formado por el agrimensor y maestro de obras don Esteban T. Pichardo, que fué editado por don José Valdepara en el año de 1881, a nuestro juicio el más completo de su época, se demuestran claramente tanto los antiguos barrios como los más modernos Repartos de población, ya fomentados o ya en proceso de urbanización.

Los manglares (23).—Antes de referirnos a los primitivos caminos que desde la ciudad salían al campo, queremos recordar a los lectores que los terrenos que bordeaban la ensenada luego llamada de Atarés así como las márgenes del arroyo de Chávez (más tarde llamado del Matadero) eran de pésima calidad, ya que estaban formados por ciénaga o manglares que oponían grave obstáculo a la construcción de caminos que, atravesando el entonces ancho cauce de dicho arroyo, pudieran bordear la referida ensenada, para dar salida directa y rápida a la villa de Guanabacoa y a las comarcas de Jesús del Monte y de Güines.

Estos naturales obstáculos fueron, sin embargo, vencidos por la tenacidad de las autoridades de la ciudad mediante la ejecución de importantes obras de rellenos de dichas marismas, sobre las cuales se fueron depositando, a través de largos años centenares de miles de metros cúbicos de tierras sobre las que, en definitiva, se asentó el firme de las Calzadas de Guadalupe (luego del Monte), de Vives, de Cristina y de Concha, estas tres últimas terminadas en la primera mitad del siglo XIX.

Para dar paso a las aguas de los arroyos se construyeron los puentes de Antón Mozo, de Chávez y de Agua Dulce, según se explicará más adelante.

En las márgenes de esta ciénaga se levantó, de antiguo, un pintoresco caserío formado por bohíos de guano, que estaba habitado por negros africanos y por sus descendientes, cuyas curiosas vestimentas, hábitos de vida y constantes pendencias fueron recogidas por literatos y pintores costumbristas de la época. Los “**negritos curros del manglar**”. ocupan un lugar importante en el folklore habanero de los siglos XVIII y XIX.

Los caminos de salida al campo.—Transcribimos a

(23) La palabra manglar viene de mangle, voz taína que se da al arbusto de tres o cuatro metros de altura cuyas ramas largas y extensas dan unos vástagos que descienden hasta tocar el suelo y arraigar en él. Es muy abundante en las costas, cayos y ciénagas de la América intertropical. Sus hojas, frutos y corteza se emplean en las tenerías.

este camino junto al ingenio de azúcar de **San Antonio el chiquito**, donde existió una ermita.

Como se ve, el caserío de Pueblo Viejo podía ser alcanzado por dos distintos caminos, uno costero y el otro por los montes interiores, siendo utilizado este último para el acarreo, en botijas y a lomo de bestias, de las aguas de los manantiales del río de la Chorrera, en un lugar donde eran afectadas dichas aguas por las mareas.

El Camino de Guadalupe, así llamado por pasar junto a la ermita de **Guadalupe del Peñón** (Monte y Aguila), cuyo camino también partía de la Puerta de Tierra; más adelante tomó el nombre de la **Calzada del Monte** en su primer tramo, que termina en el Puente de Chávez, tomando el nombre de **Calzada del Horcón** en su segundo tramo, desde el referido puente hasta el Depósito del Consulado, que estuvo situado en el barrio del **Horcón** o del **Pilar**; desde allí hasta el puente de **Cotilla** (cruce con la Zanja Real), en su tercer tramo se llamó **Calzada del Cerro** y por último en su cuarto tramo, desde dicho puente hasta el río Almendares, se llamó **Calzada de Puentes Grandes**. Traspasado el límite del Término Municipal de La Habana se conocía este importante camino con los nombres de **Camino de Guanajay** o **Camino Real de la Vuelta Abajo**.

Del lugar que luego se conoció con el nombre de la **Esquina de Tejas** salía, desde los primeros tiempos de la villa, un camino en dirección sur que se llamó la **Calzada de Jesús del Monte**, el que, en la **Esquina de Tovo** se bifurcaba, dirigiéndose el ramal del sur hacia el Calabazar, Bejucal y San Antonio de los Baños, mientras que el ramal oriental conducía a la villa de Guanabacoa, importante tenencia de indios, y al fértil valle del Mavabeque, donde se asentó la villa de **San Julián de los Güines**.

La **Calzada del Monte** fué, desde principios del siglo pasado, la principal arteria por la que fluía un intenso tráfico de pintorescas arrias y pesadas carretas que traían azúcar, mieles, tabaco, carbón, maderas y frutos variados del país procedentes de las férciles tierras del interior de la provincia de La Habana y de las vegas y cafetales de la de Pinar del Río. Ya por aquella época la ciudad de La Habana era un importante núcleo de población, de unos 90,000 habitantes, y las exportaciones que se hacían por su Puerto eran muy considerables.

En la **Calzada del Horcón**, a un corto trecho de la esquina de Tejas y tomando rumbo S.O., se abrió un antiguo camino vecinal, local, que en los planos del siglo XVIII se señala con el nombre de **Camino de la Cruz del Padre** y que en el plano de Pichardo figura como el **Camino del Guanchero**. Este viejo camino se convirtió, con el andar del tiempo, en su primer tramo, en la actual **Calzada de Buenos Aires**.

La Primera Calzada o camino pavimentado. Sus puentes (25).—Según hubimos de exponer en la primera parte de este capítulo, no fué sino en tiempos del gobernador Marqués de la Torre que se comenzaron los primeros trabajos de pavimentación en las calles de la ciudad, o sea lo que entonces se llamó el **empedrado**, habiéndose limitado las obras a algunas de las más importantes y antiguas plazas y calles cercanas a la ribera del Puerto.

(25) En la celebrada obra histórica del Dr. M. Pérez Beato titulada "HABANA ANTIGUA", págs. 258 y siguientes, Cap. VI: **Puentes y Alcantarillas**, puede encontrar el lector un documentado y extenso estudio sobre los puentes construídos en las principales calles y calzadas de la ciudad durante los siglos XVIII y XIX.

Según Pezuela, "el primer trozo de calzada verdadera" que se construyó en la isla lo fué la **Alameda de Extramuros** o **Nuevo Prado**, por fuera de los fosos de la Muralla del recinto que se extendía de la Puerta de la Punta al **Campo Militar**, que fué construída a un costo de 53,432 pesos fuertes, fué terminada en el año de 1772 bajo el feliz mando del referido gobernante.

Según el historiador La Torre, el tramo de la **Calzada del Monte**, entre la Puerta de la Real Muralla y el puente de Antón Mozo, se hallaba concluído ya en el año de 1735.

Por la Junta Económica del Consulado, creado a fines del siglo XVIII, organismo del Estado que tenía a su cargo la construcción de los caminos de la isla se llevó a cabo, en el año de 1796, la pavimentación de un trozo de carretera en la **Calzada del Monte**, entre el Puente de Chávez y la esquina de Tejas. Este tramo de mil varas de longitud y 13½ varas de ancho se realizó con fines de obtener costos de construcción en obras de pavimentación; la inversión total alcanzó a la suma de 30,794 pesos fuertes.

En 1797 se pavimentaron 150 varas lineales en la **Calzada de Guadalupe**, entre la Puerta de Tierra y el Puente de Chávez, a un costo de 3,935 pesos fuertes.

En el propio año se invirtieron 14,822 pesos fuertes en la composición del **Puente Nuevo** y en obras de pavimentación de la **Calzada de Guadalupe**.

En 1831, en virtud de diversos trabajos realizados durante tres décadas, se habían terminado tres leguas de pavimentos en la **Calzada de Guadalupe**, entre la Puerta de Tierra y el **Puente de Cotilla**, sobre la Zanja Real, obra de fábrica ésta que fué terminada en 1830 (26).

✓ **Los puentes.**—Tres puentes principales fueron construídos en la **Calzada de Guadalupe**, a saber:

✓ **El puente de Antón Mozo.**—Aparece construído ya este puente en el año de 1735 para dar paso al referido antiguo camino por sobre la cañada que desagaba el manglar ocupado por ese paraje, en la calle que hoy se conoce por la de Antón Recio. Antón el Mozo era hijo de Juan Recio Castaño y sobrino de Antón Recio el viejo.

✓ **El puente de Chávez.**—Este puente sobre el arroyo de Chávez o del Matadero fué construído de madera en el año de 1735 con el nombre de **Puente Nueva**. Al ser reconstruído de mampostería en el año de 1798 por el Real Consulado, a un costo de 14 000 pesos fuertes, tomó el nombre de **Puente de Chávez** por don Miguel de Chávez, administrador de las Rentas Reales.

En el año de 1835 se utilizó este puente para soportar, en su cruce por el arroyo, la cañería maestra de hierro fundido del Acueducto de Fernando VII, según una inscripción que en el mismo fue entonces colocado.

✓ **El Puente de Cotilla.**—En la **Calzada del Cerro**, entre la **Calzada de Palatino** y la calle de Zaragoza, se construyó este puente para el paso sobre el cauce de la Zanja Real. Fué de madera hasta el año de 1830, en que se reconstruyó con obra de fábrica, a un costo de 1,298 pesos fuertes; gobernaba entonces la isla el general Vives.

Abel FERNANDEZ SIMON

(Continuará)

(26) La **Calzada de Cristina**, entre los puentes sobre los arroyos de Chávez y de Agua Dulce, fué terminada en el año de 1847.

La **Calzada de la Infanta María Luisa Fernanda**, así como la **Calzada de la Beneficencia** (o de Belascoáin), no fueron terminadas sino hasta los años de 1840 a 1850.