

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 architectonical 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 recopilaban y procesaban 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

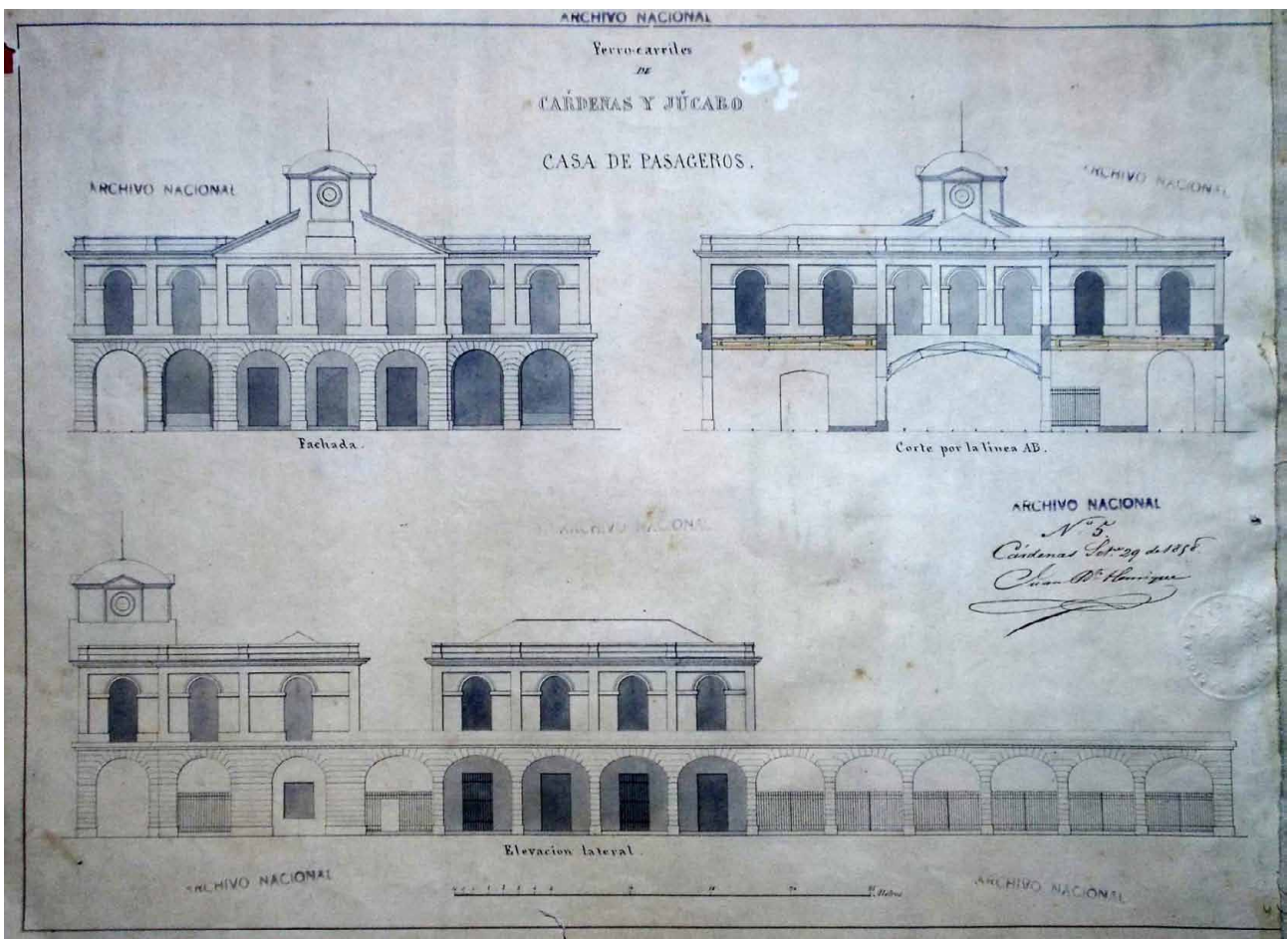


Fig. 1. Plano de la estación para el Ferrocarril de Cárdenas y Júcaro proyectada por Juan Bautista Henríque en 1858. Rolando Lloga Fernández (digitalización de un plano del Archivo Nacional de Cuba). Agosto 2013.

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.

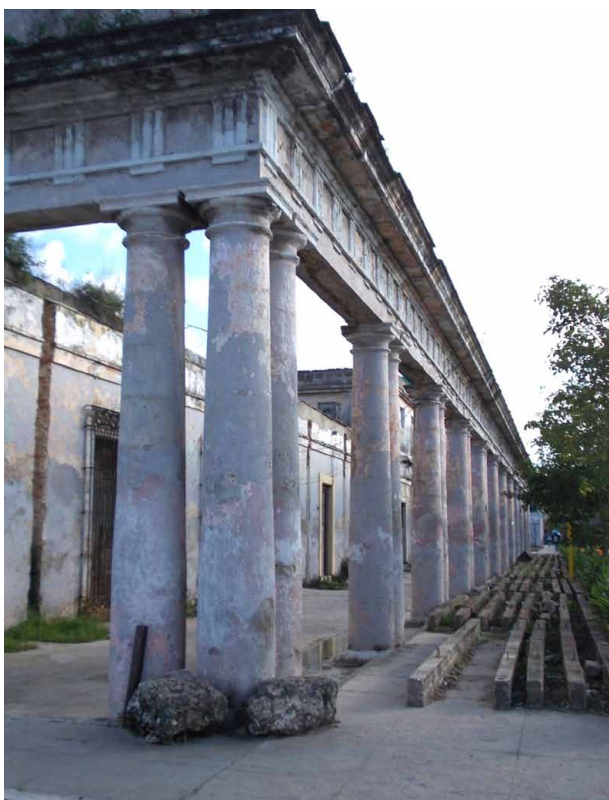
El repertorio de inmuebles relacionados con la actividad ferroviaria se diferenció en dos grandes grupos: el primero, integrado por los edificios para el servicio a los pasajeros o sea, las estaciones o paraderos; y el segundo, las instalaciones destinadas al soporte técnico y administrativo. Estas últimas 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 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. Litografía 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-

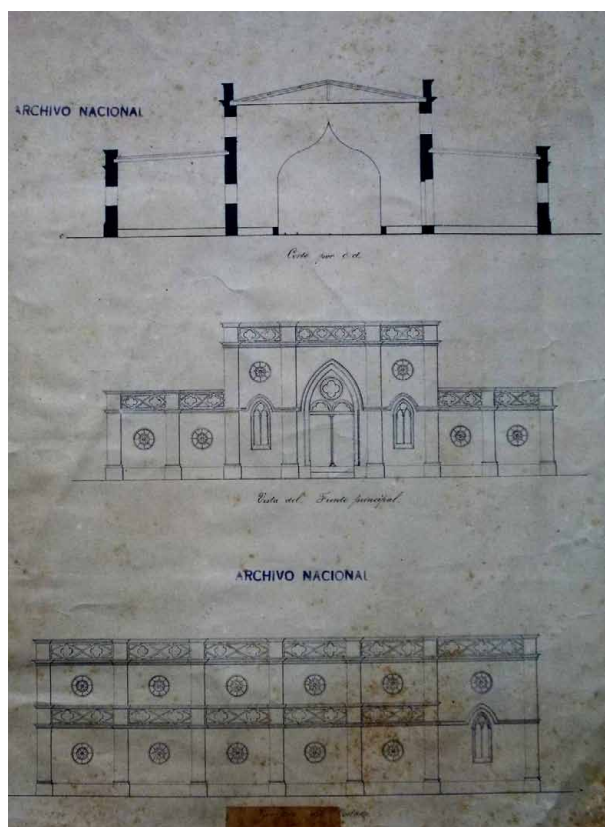


Fig. 8. Fragmento del plano de la Estación de Cojimar proyectada por Claudio E. Saborín. Rolando Lloga Fernández (digitalización de un plano del Archivo Nacional de Cuba). Agosto 2013.



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-

riedad 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.

⁹Ibidem, 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 eclecticismismo 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].