

Las instalaciones del puerto fluvial del San Juan, un conjunto patrimonial a vindicar

Maurys Alfonso

Resumen

Las ciudades vinculadas al mar a lo largo de la historia han desarrollado infraestructuras de soporte para el comercio internacional. En Cuba, a partir del siglo XIX, las urbes portuarias incorporan a su repertorio arquitectónico el tema de los almacenes de depósito. Los del puerto fluvial del San Juan, en la ciudad de Matanzas, representan una tipología muy particular dentro de ese patrimonio industrial. Su disposición como un conjunto urbano y marcada imagen neoclásica convierten, a lo que de ellos hoy nos ha llegado, en un invaluable tesoro para nuestra arquitectura nacional. Develar y divulgar su historia, objetivo de la presente investigación, habrá de ser el primer paso para fundamentar y encauzar correctamente la urgente rehabilitación que por sus valores merecen.

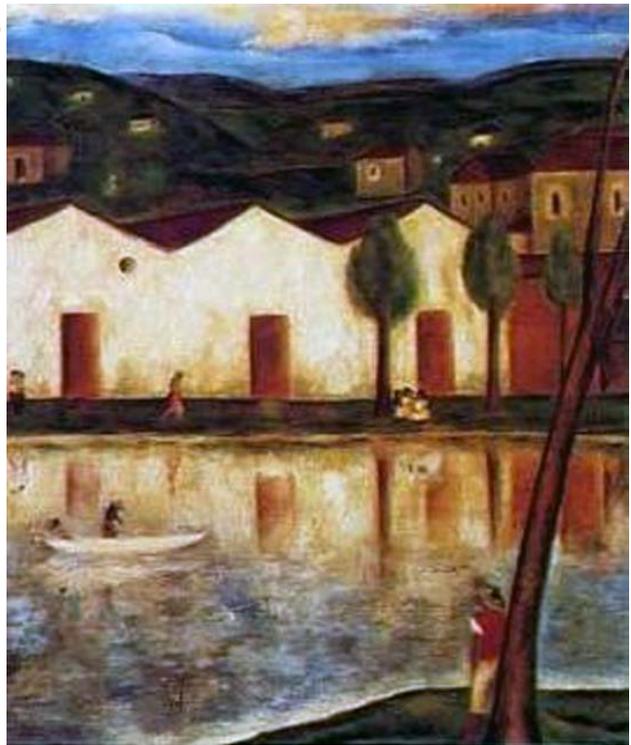
Palabras clave: *almacenes, patrimonio industrial, valor urbano-arquitectónico.*

Abstract

The cities which are linked to the sea throughout the history, have developed supporting infrastructures for the international trade. From the XIX century, in Cuba, the cities located near the ports incorporated to their architectural repertoire deposit warehouses. Those of San Juan's river port, in the city of Matanzas, represent a very particular typology inside that industrial patrimony. Its layout like an urban setting and its marked neoclassical view make it an invaluable treasure for our national architecture. To show and reveal its history is the objective of this investigation and it will be the first step to carry out correctly the urgent rehabilitation that this city deserves .

Key words: *deposit warehouse, industrial heritage, urban-architectonic value.*

MAURYS ALFONSO RISCO. Arquitecto, Profesor Instructor del Departamento de Construcciones de la Universidad de Matanzas. Actualmente profesor de Historia de la Construcción y Proyecto, Miembro del Grupo Consultor de Marketing y Gestión Urbana de la Universidad de Matanzas. Correo electrónico: maurys.alfonso@umcc.cu



Rio San Juan de Víctor Manuel.

La ciudad de San Carlos y San Severino de Matanzas precisa hoy una rápida intervención integral sobre su patrimonio edificado ante la grave amenaza que representa su deterioro. Existen en la ciudad obras de gran valor afectadas parcial o severamente y muchas otras que componen el pequeño patrimonio. Son muchas veces estas últimas las más necesitadas como es el caso de los antiguos almacenes del puerto fluvial del San Juan.

A lo largo de todo el mundo las ciudades, antaño industriales, vuelven a mirar a sus puertos para convertirlos en atractivos centros de ocio y cultura, aprovechando muchas veces viejas estructuras similares a las que en el San Juan pueden encontrarse.

No ha de caber duda de que nuevas intervenciones serán acometidas sobre este patrimonio yumurino un día. Es fundamental que exista una conciencia respecto de lo que se intervendrá, de lo que se puede perder de errar en el empeño. El conocimiento de la historia es un factor clave para la formación de esa conciencia porque...la historia es un vehículo fundamental para la investigación de la arquitectura y para el establecimiento de propuestas teóricas...[1]

Sirva la develada en estas cuartillas para intentarlo.

SURGIMIENTO DE LOS ALMACENES DE DEPÓSITO EN LA ISLA Y SU DESARROLLO

La Revolución Industrial en Inglaterra a fines del siglo XVIII impondría como modelo mundial una sociedad en la que el empleo de maquinaria permitiría la fabricación de bienes a gran

escala. La consecuencia de esto fue un cambio radical en las ciudades de entonces. En torno a los puertos se fomentarían las áreas industriales, por lo que se enfatizaría aún más la diferencia entre las urbes del interior y las de vocación portuaria.

En los antiguos y pequeños puertos comenzaron a desarrollarse proyectos de mayor envergadura: refuncionalizaciones, ampliaciones, dragados, infraestructura y almacenes de depósito. Estos últimos en ciudades tales como Londres, Barcelona, Marsella y Buenos Aires llegarían a formar verdaderos conjuntos urbanos con una homogeneidad notable en su expresión arquitectónica. Figura 1.

Cuba no estaría ajena al desarrollo de estas instalaciones. Tras la dominación inglesa de la Isla entre 1762 y 1763 se experimentaría, en la parte occidental, un cambio irreversible en cuanto a las relaciones y posibilidades comerciales producto de la apertura concebida por la nueva, pero fugaz metrópoli. A partir de esa fecha el desarrollo económico de la Isla alcanzaría un ritmo ascendente hacia el siglo XIX.

Esto lógicamente implicaría a que se desarrollara una infraestructura portuaria adecuada, no solo para guardar mieles o azúcar para exportar. También se necesitaba almacenar piezas para los ingenios y destilerías, así como materiales de construcción, entre otros bienes, que la industrialización exigía.

Un antecedente directo de los almacenes en estudio lo constituyó la denominada Casa Almacén. [2] Estas viviendas estuvieron generalmente vinculadas a la primera línea de costa y su modelo fue importado desde las ciudades portuarias de la metrópolis, por hombres que eran con frecuencia agricultores,

comerciantes o industriales que dedicaban buena parte de la casa a sus almacenes y oficinas. [3] Con la explosión económica del siglo XIX esta primitiva infraestructura tuvo que cambiar por los grandes volúmenes a almacenar, provenientes de las nuevas y cada vez más extensas zonas de cultivo en torno a un puerto seguro y habilitado para el comercio exterior. Figura 2.

Así se comenzaron a construir en las principales ciudades portuarias de la Isla enormes edificios propios del capitalismo industrial incipiente como almacenes para el azúcar, grandes edificios para la manufactura del tabaco y estaciones de ferrocarril. [4] La libertad de comercio y el aumento de la exportación desviaron la atención concentrada hasta entonces solo en la defensa y desviaron la imagen de poder y control que España había querido ofrecer de su imperio americano hacia otros contenidos arquitectónicos y urbanos relacionados con la ampliación de muelles, el almacenamiento, el transporte... [5]

La falta de una mano de obra calificada obligó a importar soluciones desde el extranjero. El problema de cubrir naves de grandes luces en forma económica se resuelve a base de la experiencia del poderoso país del norte de América, que se convierte en un exportador de diseños, y de hierro más tarde. [6]

En San Cristóbal de La Habana, capital de la Isla, los primeros serían los de Eduardo Fesser en 1843, seguido por los de San José en 1853, el de los Hacendados en 1855 y los de Marimelena y Santa Catalina en 1857. Figura 3.



Figura 1. Imágenes de los Albert Docks de Liverpool, Puerto Madero en Buenos Aires y los depósitos del puerto de Barcelona. Las ciudades portuarias incorporan el almacén de depósito en su repertorio urbano-arquitectónico tras la revolución industrial.



Figura 2. Casa de Mateo Pedroso, La Habana. La Casa almacén como antecedente directo del almacén de depósito.

¹ Rafael Moneo: *Elogio de la Luz* [película]. Blas, J. M. (Dirección). 2003.

² Yolanda Aguirre. *Influencias económicas en la arquitectura colonial de Cuba*. Ed. Instituto Cubano del Libro, La Habana, 1974, 70 p. 80.

³ Joaquín E. Weiss. *La arquitectura colonial cubana, siglos XVI al XIX*. Ed. Instituto Cubano del Libro, Agencia Española de Cooperación Internacional y Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, La Habana-Sevilla, 1996, p.194.

⁴ Joaquín Rallo y Roberto Segre. *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba 1519-1959*. Ed. Unidad de producción No. 2 del EIMAV, La Habana, 1978, p. 80.

⁵ Pedro Vives Azancot. *Tres siglos de fortificación e infraestructura portuaria en América española*. Ed. CEHOPI, Madrid, 1985, p.47.

⁶ Joaquín Rallo y Roberto Segre. Op. cit. p.81.

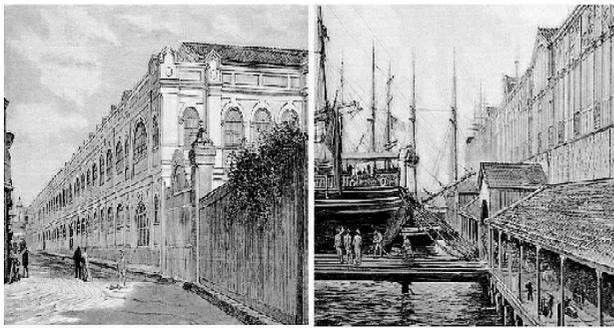


Figura 3. Almacenes de San José (grabado de 1889). Los primitivos tinglados son sustituidos por grandes almacenes.

Todos estos almacenes tendrían una expresión arquitectónica exterior basada en el estilo neoclásico que imperó en Cuba en el siglo XIX, pero su más clara inspiración estaría en sus similares de Londres o en los grandes almacenes del puerto de Hamburgo o Barcelona.

El crecimiento económico de la época se sintió también, y fundamentalmente hacia el este de La Habana, con énfasis en la ciudad de San Carlos y San Severino de Matanzas y la llanura de Colón.

"Que sepamos hacia 1860 había almacenes de depósito en Matanzas, si bien parece que eran fundamentalmente del tipo individual, como los de Torriente, los de Fonrodone y Cía... [7]

Otras ciudades y pueblos de la Isla vinculadas al comercio marítimo fueron incorporando paulatinamente estas instalaciones, de esta manera se sabe que en Caibarién se construyó el primer almacén de depósito en 1853 y que para 1885 una empresa exportadora tenía uno de piedra y hormigón. [8] También en esta villareña urbe la firma López y Cía. se estableció para dedicarse a la consignación de azúcar y tabaco y construyó dos almacenes: uno de 4 200 m² y otro de 2 500 m² con un espacioso muelle de sólida estructura de madera dura del país, de 80 m de largo, con una doble línea de ferrocarril para cargar las gabarras de la empresa que tienen 3 200 sacos de capacidad cada una. El muelle tenía varias grúas de vapor para las operaciones portuarias. [9]

En Cienfuegos, ciudad del siglo XIX, se desarrolló un floreciente puerto para el cual sus habitantes solicitan en 1830 la construcción de un pequeño almacén que sirviese además como aduana, petición denegada por la carestía de oficina y vivienda para el administrador en el proyecto. Sin embargo existe conocimiento que ya para 1860 existían varios muelles y algunos almacenes.

En la más oriental de las grandes ciudades cubanas, en Santiago, no es hasta 1814 que el Real Consulado ordenó reformar un viejo muelle bicentenario que fue nuevamente ampliado hacia 1825, no siendo hasta 1832 que se fabrica un tinglado para almacenar los productos del comercio.

EL ENSANCHE EXTRARRÍOS, ACCIÓN CLAVE PARA LA INDUSTRIALIZACIÓN DE LA CIUDAD DE MATANZAS

La ciudad de San Carlos y San Severino de Matanzas, fundada el 12 de octubre de 1693, se mantuvo hasta fines del

siglo XVIII en el anonimato económico. Sin embargo, luego de la habilitación de su puerto al comercio internacional en 1818 las estadísticas económicas y demográficas se disparan al igual que el desarrollo urbano de la pequeña aldea con nombre de ciudad hasta convertirla en la segunda urbe de la isla. Jacinto Salas y Quiroga, periodista, poeta y escritor español afirmaría que es difícil un punto en el mundo que presente un crecimiento tan rápido y gigantesco como Matanzas. Aunque hace ciento cuarenta y seis años que esta ciudad empezó a edificarse, a principios de este siglo era todavía insignificante en su población y comercio. Sin embargo, en los últimos veinte años ha recibido tal incremento que en breve se hallará en el caso de rivalizar con la capital de la Isla. [10] Figura 4.

Las necesidades de almacenamiento fueron satisfechas en un inicio por distintas residencias de la mencionada tipología Casa Almacén que se ubicaron paralelas a la ribera del San Juan que aquí se presentan con una peculiaridad que puede que les haga únicas en su género, puesto que aprovechando el declive de la ribera, incorporarían un sótano para el almacenaje de productos de comercio que quedaba al nivel de la calle Narváez. La diferencia y particularidad radicaba en que el frente de las mismas quedaba hacia la calle O'Reilly segregando las funciones comercial y residencial. Figura 5.

Poco a poco y con el comercio en crecimiento vertiginoso las instalaciones entre puentes comenzaban a no dar abasto por lo que los pioneros industriales locales comienzan a interesarse por los terrenos adyacentes a los ríos. Interés que no prolifera por la condición cenagosa de los suelos que aumentaba considerablemente los costos de construcción. Esta situación dio paso a la formación de nuevas estrategias que evadiendo estos terrenos de mala calidad tratarían de ganar espacio al mar, una tradición que ha sido parte de la identidad del matancero hasta nuestros días.

Se construyó el Muelle Real y el edificio de la Aduana, que hasta ese momento se encontraba en una residencia habilitada para tales funciones. Existieron otros proyectos para muelles y rellenos para la ampliación del existente que quedaron en la historia, pero que estuvieron abalados por la firma de ingenieros de renombre como Mariano Carrillo de Albornoz y Carlos Benítez. Figura 6.

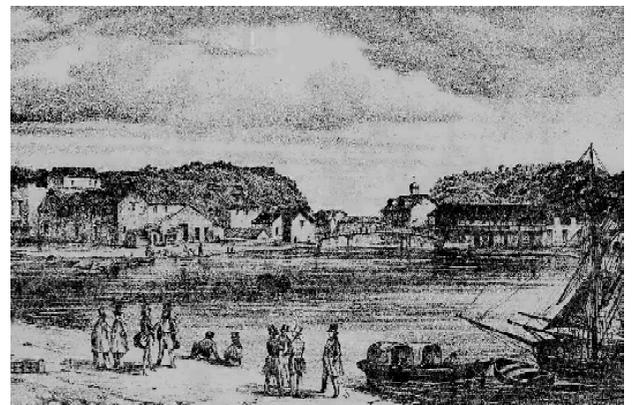


Figura 4. El puerto de Matanzas comienza a jugar un papel significativo en la economía de la Isla a partir de 1818.



Figura 5. Casas Almacén de la Calle O'Reilly, vistas por la calle Narváez.



Figura 6. El Muelle Real de Matanzas recibía las mercancías para ser transportadas en patanas a los depósitos y viceversa.

Al consolidarse la economía territorial y validarse la condición de Matanzas como puerto exportador por excelencia de la región, se vio que era más factible utilizar terrenos disponibles, que ganarlos al mar, por lo que la apuesta final se centraría en desarrollar un puerto de tipo fluvial en los ríos San Juan y Yumurí del cual se sacarían por medio de patanas los productos hacia en Muelle Real. Sin embargo durante la primera mitad de la centuria solo se construyen primitivos almacenes como los de la señora Concepción de Jústiz y los llamados Almacenes de García y Alfonso ubicados de manera aleatoria hacia la desembocadura del San Juan, como puede apreciarse en un plano de la ciudad fechado en 1818. En el Yumurí, el habanero Ignacio Zayas, quien poseía un ingenio en la zona, edifica otro cercano al puente que comunicaba al centro con el naciente barrio de Versalles y el Castillo de San Severino. Figura 7.



Figura 7. Fragmento del plano de Matanzas de 1818 donde se aprecian, hacia la desembocadura del río, los primitivos almacenes.

Con el tiempo las condiciones más favorables para la navegación, el calado más adecuado y su relación más directa con el naciente centro industrial que se gestaba en el barrio más allá de los puentes de San Juan de Pueblo Nuevo, entrada de todos los productos agrícolas de la región por medio de sus sistema de estaciones ferroviarias, hicieron que se prefiriese para el fomento de nuevos almacenes a los terrenos conocidos como la Ciénaga correspondiente a la margen sur del por aquel entonces, pintoresco y dinámico San Juan. Figura 8.

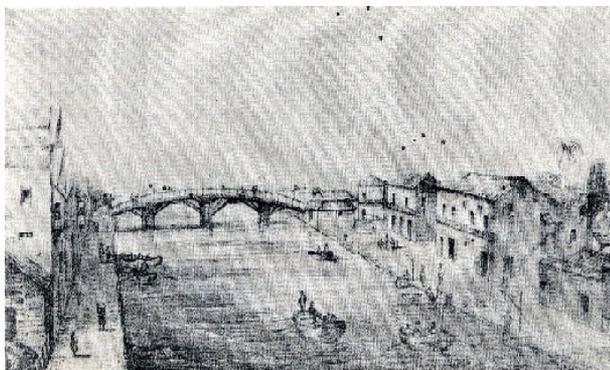


Figura 8. Grabado realizado por Miahle en 1839 donde aparecen los primitivos almacenes del San Juan y los pescantes del tipo Cigüeñal, nótese en la otra orilla las casas almacenes.

⁷ Julio le Riverend. *Historia económica de Cuba*. Cap. XXIII. Tercera Reimpresión. Ed. Pueblo y Educación, La Habana, 1985, p. 416.

⁸ Antonio Miguel Alcover. *La Villa de Sagua la Grande*. Ed. Imprenta de Cuba y América, La Habana, 1909, p. 48.

⁹ Juan de las Cuevas Toraya. *500 años de construcciones en Cuba*, Ed. D. V Chavín servicios gráficos y editoriales S. L, Madrid, 2001, p. 73-74.

¹⁰ Jacinto Salas y Quiroga. "Crónicas del mes de diciembre". En *Memorias de la Real Sociedad Económica de La Habana*, No. 3, Tomo 6to., La Habana, 1848. p. 215-216.

Un poco de manera premonitoria un historiador de la época adelantaba que la gran barriada de Pueblo Nuevo estaba llamada, por su posición aventajada en la confluencia de las vías comunes y de ferrocarriles, a tener una numerosa población, calzadas magníficas, inmensos almacenes de depósito de todos los frutos del país y efectos de hierro y madera importados, grandes paraderos, poderosos establecimientos industriales, hoteles, casas de baños, matadero vistoso y vasto, todo unido por magníficos puentes al resto de la ciudad. [11]

LOS ALMACENES DEL SAN JUAN, UN CONJUNTO URBANO ARQUITECTÓNICO RELEVANTE DE MARCADA IMAGEN NEOCLÁSICA

Posiblemente la primera referencia conocida respecto a ordenar urbanísticamente los almacenes que se desarrollaban en la ribera de Pueblo Nuevo nos llega por el plano de la Ciudad de Matanzas, fechado en 1846 y elaborado por Esteban Pichardo. En este se observa una composición urbana cuyo trazado en forma de damero, se aviene al del barrio donde se enclavaba. Se destinarían las primeras cuatro manzanas, partiendo de la ribera hacia el sur y delimitadas de este a oeste por la bahía y la inflexión, también hacia el sur, del San Juan, para los almacenes de depósito y futuras industrias. El conjunto tendría como centro una plaza denominada ya en el citado plano como Plaza de la Ciénaga de un área aproximada de diez mil pies cuadrados. En el centro de la misma se intersectarían dos calles, la de San Ignacio y Cangrejos, posterior de San Andrés, esta última de importancia crucial ya que comunicaba directamente los paraderos de Villanueva con los del Ferrocarril de Matanzas y el de Coliseo con centro en la citada plaza que por lo que se aprecia en teoría distribuía y recibía las mercancías. Figura 9.

La otra plaza, la de Villanueva, en el extremo noroeste del conjunto, vinculada posteriormente al paradero del ferrocarril del que toma nombre, es atravesada por la Calzada de San Luis y está directamente relacionada con el antiguo Mercado de Santo Tomás, justo en la margen opuesta. Figura 10.

En el mencionado plano de Pichardo de 1846 un ramal del ferrocarril de Sabanilla penetra la urbanización hasta la plaza de Villanueva, posteriormente las paralelas se diseminaron por el conjunto con vías estrechas hasta que en un plano de 1922 se observa como todas las arterias de este a oeste estaban surcadas por caminos de hierro que entrelazaban las estaciones, ya consolidadas, dentro del sistema de los Ferrocarriles Unidos. La tecnología continuó imponiéndose paulatinamente y así, de las primitivas grúas del tipo cigüeñal de madera, apreciables en los grabados de este puerto realizados por Mialhe, se pasó a la instalación de sofisticados pescantes de hierro de los cuales ha llegado uno hasta nuestros días, quizá como único exponente del patrimonio industrial cubano. Figura 11.

Ya hacia fines de la decimonónica centuria no solo existían almacenes de depósito. La Urbanización de la Ciénaga también albergó el devenido microdistrito industrial donde encontraron emplazamiento la primera planta eléctrica de la ciudad que en su momento fuese la más potente de la Isla, talleres de maderas, fundiciones, talleres de maquinaria, una destilería de ron, una refinería de petróleo los talleres y patio del tranvía y varias casas comerciales.

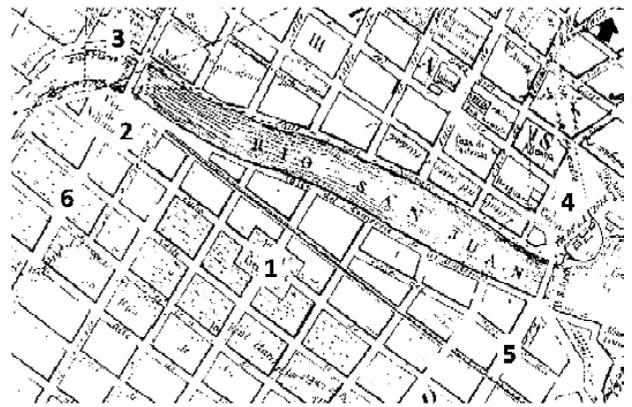


Figura 9. Fragmento del Plano de Matanzas de 1846 que muestra la urbanización de la Ciénaga, nótese al centro la plaza. 1. Plaza de la Ciénaga, 2. Plaza de Villanueva, 3. Plaza del Mercado de Santo Tomás, 4. Plaza de la Vigía, 5. Calzada de Tirry, 6. Calzada de Campuzano.

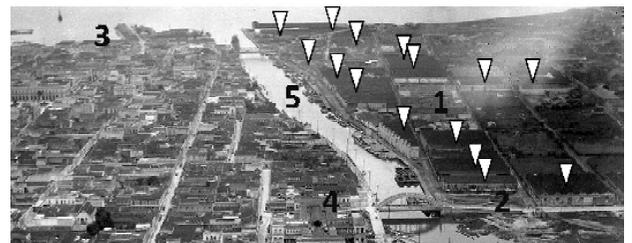


Figura 10. Vista aérea de la ciudad de Matanzas en 1934. 1. Plaza de la Ciénaga, 2. Plaza de Villanueva, 3. Muelle Real, 4. Mercado de Santo Tomás, 5. Río San Juan. Los triángulos señalan los almacenes de depósito.

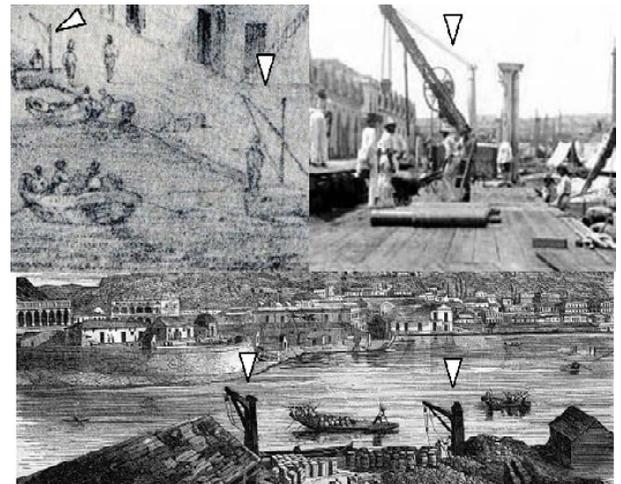


Figura 11. Distintos tipos de pescantes empleados (señalados por un triángulo) en el puerto del San Juan.

Respecto a la arquitectura de los almacenes, principales protagonistas del conjunto, se conoce que entre los puentes de Bailén y el de San Luis, por esa fecha se levantaban once almacenes. [12] Aquellos que fueron edificados a partir de 1850 tenían como marca distintiva la unidad formal de su

expresión arquitectónica: volumétricamente compactos y con una marcada tendencia a la horizontalidad expresada en la extensión de sus fachadas. Generalmente ocupaban toda la manzana y algunos incorporaban en una de sus esquinas un segundo nivel donde estaba la oficina y el local de los vigilantes nocturnos en una especie de oficina esquinera. Figuras 12 y 13.

El sistema estructural de los almacenes constaba de una cimentación de gruesos pilotes de madera hincados con las puntas revestidas en hierro, mientras que los muros perimetrales serían de cantería formando una selva de columnas hacia el interior. A diferencia del almacén habanero, no son de hierro fundido y cerchas del mismo material, sino de maderas del país. Para el soporte de la cubierta de tejas criollas, se empleó una sucesión de naves a dos aguas soportadas por columnas y cerchas, las últimas del tipo cercha rey. Estas cubrían luces de hasta ocho metros y el intercolumnio oscilaba entre los cinco y seis metros que formaban módulos de entre cuarenta y ocho y cincuenta metros cuadrados. Figura 14.

La carpintería, tan austera como la expresión arquitectónica del edificio se componía de sólidas puertas rectangulares de dos hojas, y sobre estas, cerrando el medio punto y en los óculos, elementos de herrería artísticamente elaborados. La sucesión de naves sería el elemento de mayor fuerza expresiva en el discurso compositivo de la edificación: marcaba el ritmo de las fachadas principales traducido en módulos compuestos de: frontón, óculo, cornisa, pilastras toscanas y vanos rematados por arcos de medio punto con platabandas. Esta sería una constante con algunas variaciones mínimas a lo largo de todo el conjunto. Hacia las fachadas secundarias, las de norte a sur, las paredes eran macizas con pequeños vanos elevados y rematadas con tejazoz. Entre los almacenes más importantes estaban los de Cosme de la Torriente 1850, los de Fonrodone y Cía., los de Galindo y Cía., reconstruidos en 1865 con cubierta de tejas francesas y los de la Munson Steamship Line. Figura 15 y 16.

Hacia 1850 el hacendado y comerciante matancero Cosme de la Torriente edifica junto a la desembocadura del San Juan y en la margen de Pueblo Nuevo varios almacenes para el almacenamiento de azúcar ya que hasta la fecha existían pocos en la urbe y en condiciones bastante precarias. Estos almacenes, valorados en seiscientos mil pesos fuertes, se ubicaban en un solo edificio de cantería de cuatrocientos metros de frente por doscientos treinta metros de ancho. El conjunto se ubicó en un terraplén levantado sobre la ciénaga y se dividía en ocho edificaciones. El edificio principal tenía dos pisos altos que albergaban a los trabajadores blancos, a los esclavos y a la enfermería. Existía además un taller para fabricar y reparar toneles y dos tanques para el depósito de mieles. Podían almacenarse ochenta mil cajas de azúcar y veinte mil bocoyes que eran recibidos por ferrocarril por medio de un ramal que llegaba al conjunto.

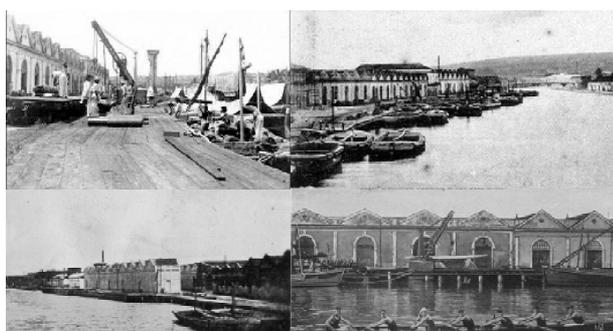


Figura 12. Almacenes del San Juan a inicios del siglo XX.

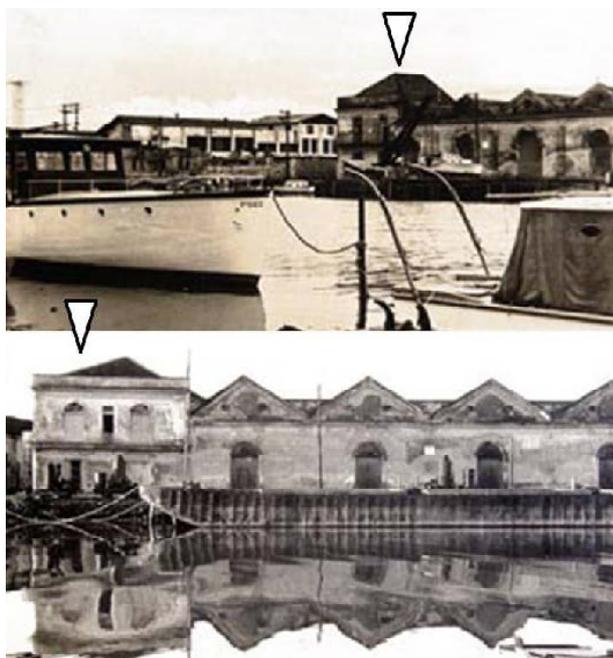


Figura 13. La oficina esquinera (señaladas por un triángulo), un detalle particular de los almacenes de Matanzas.



14 Cubierta de madera y zinc que se conservan aún. (Fotografías tomadas por el autor en el 2008).

¹¹ José Mauricio Quintero Almeida. *Apuntes para la historia de la Isla de Cuba con relación a la ciudad de Matanzas desde el año 1693 al 1877*, Cap. XXXVIII. Ed. Imprenta el Ferrocarril, Matanzas, 1878, p. 843.

¹² Juan de las Cuevas Toraya. Op. cit., p. 125.

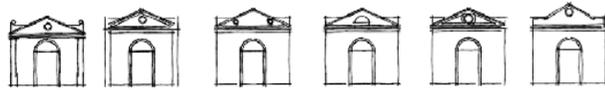
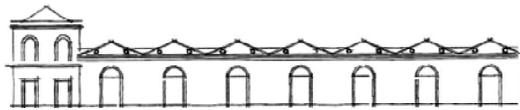
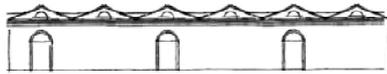


Figura 15. Composición de fachadas.



Calle Comercio, ribera Sur del San Juan



Calzada de Campuzano, hoy de San Luis

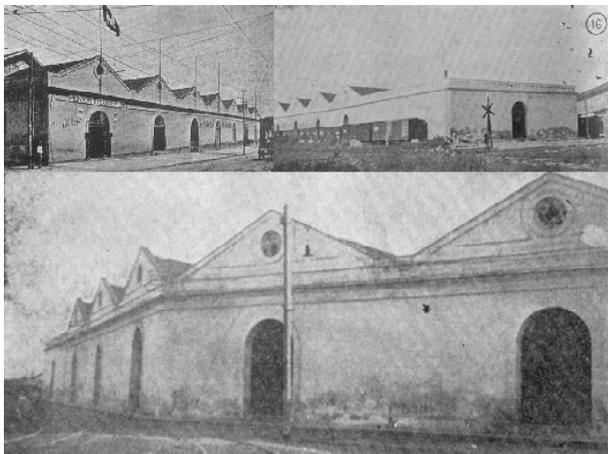


Calzada de Tirry

Figura 16. Algunos lienzos de fachada por las principales arterias.

Anexo a estos almacenes hubo un gran patio cercado que funcionaba como depósito de los elementos voluminosos que se utilizaban en los ingenios, calderas y maquinaria pesada. Al servicio de estos almacenes funcionaron dieciocho barcas de cincuenta toneladas y un vapor remolcador.

Por otra parte *la Munson Steamship Lines* fue fundada el año 1882 por Walter Don Munson. La empresa que en su origen solo poseyó algunas lanchas y goletas logró hacerse de dieciocho almacenes con capacidad para ochocientos treinta mil sacos de azúcar y un almacén de dieciséis mil metros cuadrados para carga general. Servían a estos almacenes tres remolcadores con motores diesel y una treintena de lanchas. Figura 17.



17 Almacenes de la Munson Steamship Lines en 1926 (fotografía) Apareció originalmente publicada en el magazine *La Lucha*.

Hoy y el necesario mañana

Hoy, de estos almacenes, con más de un siglo de edificados, un intenso fuego de por medio y la no consideración y valoración por parte de actores locales y planificadores urbanos en los últimos ochenta años, a pesar de existir algunos proyectos estatales y una Tesis de Grado que propone incorporarlos dentro de un plan de restructuración de las márgenes del San Juan, poco nos ha llegado de este magnífico conjunto. La mayor parte de estas edificaciones se ha perdido y las que superviven carecen de cubierta y carpintería o presentan derrumbes parciales. Otros han sido refuncionalizados, y aunque solo mantienen las fachadas, afortunadamente estas han sido preservadas sin grandes cambios.

Pero hay bastante por salvar y transformar. Existen más de ocho hectáreas por urbanizar, justo al lado del centro urbano, cuando uno de los principales problemas de la planificación local radica en que la ciudad crece desordenadamente, incluso cuando es el Estado el comitente, planificador y constructor. Figuras 18, 19 y 20.



Figura 18. Propuesta de intervención en los almacenes del San Juan por estudiantes de la Facultad de Arquitectura del ISPJAE en 2008.

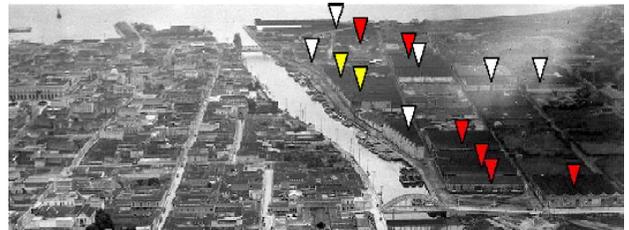


Figura 19. Vista aérea de la ciudad de Matanzas en 1934. Los triángulos blancos señalan los almacenes que se perdieron en su totalidad, los rojos aquellos que pueden ser recuperados y los amarillos aquellos de los que solo quedan ruinas de alto valor patrimonial.



Figura 20. Estado actual de los almacenes de depósito del puerto fluvial del San Juan.

Independientemente de los irreversibles daños que no posibilitan verlos ya como el conjunto urbano de antaño pueden y se han realizado estudios para una próxima intervención, ya sea en algunos sectores, como la Plaza de Villanueva, como espacio público o como elementos aislados en la mayoría de los casos dentro de una futura urbanización siendo contenedores de funciones comunales. Figura 21.

Mucho puede hacerse, la experiencia internacional y nacional en casos similares así lo acredita, solo que hay que otorgar un tratamiento especial y especializado a estas instalaciones o restos de las mismas y posteriormente gestionarlas estratégicamente. Hay muchas diferencias en cuanto a las respuestas urbanísticas, arquitectónicas y con respecto a la conservación. [13] Algunas pueden ser extremadamente polémicas. Muchas operaciones han sido costosas pero, a la larga, eficientes económicamente, que han mejorado y animado notablemente los entornos portuarios o fluviales abandonados y degradados. Se observa la voluntad de producir una arquitectura que trascienda el tiempo y, para ello, se emplea con frecuencia a famosos arquitectos o firmas. Al mismo tiempo se manifiesta también el latente riesgo de la elitización, tan complejo de solucionar. [14]



Figura 21. Dos propuestas de divergente filosofía en torno a la revitalización de la Plaza de Villanueva, La Plaza de los Generales (EMPAI de Matanzas) y Plaza del Mercado de Abastos (Estudiantes de la Facultad de Arquitectura del ISPJAE en 2008)

Puede hacerse arquitectura muy contemporánea, quizás la mejor, cuando se es capaz de sumar lo nuevo a la viejo. La arquitectura puede servirse de los instrumentos de la modernidad sin abandonar el respeto y la conversación con el pasado. [15] Solo conociendo la historia de los almacenes del San Juan podrá acometerse una intervención de calidad, pero sobre todo respetuosa de ese próximamente bicentenario patrimonio. Solo interviniéndolo de manera sensible y sutil, como enseñara una vez una profesora, podrá continuar sobreviviendo el patrimonio matancero en el siglo XXI.

Estas instalaciones desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo económico de la urbe matancera del siglo XIX e inicios del XX, estando por ende implicados en la proliferación de esa otra arquitectura, la de primera, el gran patrimonio, que en esta ciudad puede disfrutarse. El conjunto antes descrito lega a Matanzas una arquitectura industrial que hoy, transcurrido largo tiempo desde la deshabilitación del puerto fluvial, posee un altísimo valor patrimonial urbano y arquitectónico. Son hoy, un conjunto patrimonial a vindicar

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE, Yolanda. *Influencias económicas en la arquitectura colonial de Cuba*. La Habana, Ed. Instituto Cubano del Libro, 1974, 70 p. 80.
- ALCOVER, Antonio Miguel. *La Villa de Sagua la Grande*. La Habana, Ed. Imprenta de Cuba y América, 1909, p. 48.
- CUEVAS TORAYA, Juan de las. *500 años de construcciones en Cuba*. Madrid, Ed. D. V Chavín servicios gráficos y editoriales S. L., 2001, p. 125.
- LE RIVEREND, Julio. *Historia económica de Cuba*, Cap. XXIII. Tercera Reimpresión, La Habana, Ed. Pueblo y Educación, 1985, p. 416.
- MONEO, Rafael. *Elogio de la Luz* [Película]. Blas, J. M. (Dirección). 2003
- QUINTERO ALMEIDA, José Mauricio. *Apuntes para la historia de la Isla de Cuba en relación con la ciudad de Matanzas desde el año 1693 al 1877*. Cap. XXXVIII. Matanzas, Ed. Imprenta el Ferrocarril, 1878, p. 843.
- RALLO, Joaquín y SEGRE, Roberto. *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba 1519-1959*, La Habana, Ed. Unidad de producción. No 2 del EIMAV, 1978, p. 80-81.
- RIGOL SAVIO, Isabel. "Algunos ejemplos de intervención en frentes acuáticos". *Arquitectura y Urbanismo*, Vol. XXV. No. 1, Facultad de Arquitectura, La Habana, 2006.
- ROJAS, Ángela. "Ciudad, agua, puerto". *Arquitectura y Urbanismo*, Vol. XXV. No. 1, Facultad de Arquitectura, La Habana, 2006.
- SALAS Y QUIROGA, Jacinto. "Crónicas del mes de diciembre", en *Memorias de la Real Sociedad Económica de La Habana*, No. 3, Tomo 6to, La Habana, 1848. p. 215-216.
- VIVES AZANCOT, Pedro. *Tres siglos de fortificación e infraestructura portuaria en América española*. Madrid, Ed. CEHOPU, 1985, p. 47.
- WEISS, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana, siglos XVI al XIX*, La Habana-Sevilla, Ed. Instituto Cubano del Libro, Agencia Española de Cooperación Internacional y Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, 1996, p. 194.

¹³ Ángela Rojas. "Ciudad, agua, puerto". *Arquitectura y Urbanismo*, vol. XXV, no. 1, Facultad de Arquitectura, La Habana, 2006.

¹⁴ Isabel Rigol Savio: "Algunos ejemplos de intervención en frentes acuáticos". *Arquitectura y Urbanismo*, vol. XXV, no. 1, Facultad de Arquitectura, La Habana, 2006.

¹⁵ Rafael Moneo. Op. cit.