

Los almacenes de depósito habaneros y sus estructuras de hierro

—• Por Carlos Venegas •—



El proceso de urbanización de La Habana resulta inseparable de las transformaciones de la política mercantil colonial. Fue uno de los grandes puertos americanos surgidos durante la expansión marítima europea en el siglo XVI, y el tránsito del monopolio hacia un sistema de libre comercio, efectuado entre los siglos XVIII y XIX, no le hizo disminuir su importancia, como sucedió con otros vinculados al circuito de las flotas de Indias, sino que le convirtió en el puerto exportador de una rica región cultivada (azúcar, café y tabaco). Al mismo tiempo, la ciudad fortificada y amurallada se transformó en un conglomerado ilimitado de barrios, que en 1820 se contaba entre los seis distritos urbanos mayores de 100 000 habitantes de América, junto con México, Nueva York, Filadelfia, Río de Janeiro y Bahía.

Este notable crecimiento demográfico se debía al desarrollo de las plantaciones esclavistas y de la producción de azúcar. Al iniciarse el siglo XIX la Isla de Cuba se hallaba en tránsito de convertirse en el primer exportador de azúcar del mundo y su producción había alcanzado 136 815 Ton en 1838, lo que representaba el 19,09 % de la producción mundial. Quince años más tarde se elevaba a 391 247 Ton, un 26,97 %, y en 1870 a 702 974 Ton, un 42,31 % del total.

» *Nuevas salidas para el azúcar: puertos y almacenes*

La salida de esta extraordinaria producción trajo consigo la aparición de nuevos puertos habilitados para el comercio en bahías y ensenadas a lo largo de la Isla como Cienfuegos, Cárdenas, Sagua la Grande, Caibarién, Cabañas, y otros. En 1858, las poblaciones costeras del país agrupaban una cifra de 288 938 habitantes, un 57 % de su población urbana, y la distribución de las ciudades que alcanzaban 8 000 o más habitantes era de seis costeras frente a cinco interiores en 1862.

El desarrollo de los puertos dependió de la aplicación de las nuevas tecnologías en el transporte: ferrocarriles y barcos de vapor, pues estos funcionaban como unos grandes embudos donde convergían

los vapores con las líneas del ferrocarril y sus estaciones, y también los almacenes, muelles y tinglados. La coordinación del ferrocarril con los almacenes y los muelles permitió un acceso a las costas más cómodo y con menos gastos que a través de los caminos y las calzadas.



Anuncio de salida de vapores en 1849.

Bajo el impacto de la exportación los muelles y almacenes se fueron extendiendo por la bahía, mientras las calzadas y el ferrocarril se acercaban a la ciudad y allí encontraban un obstáculo insuperable en el recinto amurallado y sus estrechas calles, que debían ser cruzadas por las carretas hasta alcanzar los muelles. El intenso tránsito destruía los pavimentos y amenazaba con cegar los fondos marítimos con aterramientos de lodo. Incapaz de extenderse o modificar su trazado, la ciudad intramuros había hallado las soluciones para satisfacer las necesidades del puerto dentro de sus propias viviendas, elevando su altura y la capacidad de sus plantas bajas, y aprovechando los zaguanes.

» *La casa habanera como almacén*

En 1831 el recinto habanero tenía 417 casas altas, situadas en su mayoría en los alrededores del litoral.

Entre ellas se repartían las capacidades de almacenamiento, como un eslabón en la cadena que conducía a los muelles. Reproducían un tipo de casa que desde el siglo XVIII se había convertido en tradicional dentro de algunos puertos principales de la navegación entre España y América española, como Cádiz, Santa Cruz de Tenerife y Cartagena de Indias. La casa almacén, como se ha llamado, tuvo una existencia perdurable combinando, sin exclusión, las actividades productivas y comerciales con las residenciales: una planta baja dedicada a almacén del dueño o tiendas, un entresuelo para escritorio y alojamiento, y el piso superior o principal, destinado para la vivienda o residencia familiar. El uso de estas viviendas como almacén formaba parte de una tendencia de los antiguos centros urbanos de disponer distintas actividades sociales dentro de la arquitectura doméstica y obtener rentas. En ocasiones, la edificación culminaba en un tercer nivel, donde un mirador o azotea se abría al acecho de la bahía y sus operaciones navales.

La casa-almacén estaba destinada a un mercado donde la presencia física de los productos era la garantía indispensable de las operaciones comerciales y fueron declinando en la medida en que este tipo de intercambio fue dando paso a un mercado bursátil, intangible y abstracto, basado en transacciones mediante comunicaciones veloces y a grandes distancias.¹ El desarrollo tecnológico capitalista y el aumento de la producción mundial de azúcar, obligaban a competir en el mercado con precios más bajos y a unificar los muelles, almacenes y ferrocarriles para ahorrar tiempo y mano de obra en el transporte y la carga.

» *Los almacenes de depósito*

Los llamados *almacenes de depósito* fueron sociedades por acciones donde los hacendados y comerciantes encontraron una solución para adaptarse a las operaciones mercantiles más rápidas y modernas. Gradualmente, en el transcurso de dos décadas, estas empresas fueron extendiéndose por los márgenes de la bahía y recibiendo las cargas directamente de las líneas del ferrocarril y de las embarcaciones del cabotaje. El primero fue proyectado en el pueblo ultramarino de Regla en 1842 por el comerciante gaditano Eduardo Fesser Kirchmeyer y el modelo seguido fue el de los *docks* ingleses.² Fueron situados junto al pueblo de Regla, zona muy protegida del oleaje y del viento y cómoda para cargar y descargar los buques mediante lanchas pequeñas, operación conocida como *barqueo*. Los barcos podían acercarse más al litoral y a los muelles de los almacenes y disminuir así el costo del proceso.



Los boteros de la bahía vistos por Frederick Mialhe.

Según uno de los primeros historiadores del puerto habanero, el teniente coronel José María Gómez Colón, la apertura de los depósitos marcaba el momento del *time is money* en la economía de la ciudad mercantil y del cambio de sus ritmos tradicionales.³ El éxito de los almacenes de Regla fue continuado por otras empresas similares: los almacenes de San José en 1849, situados en el borde sur de la muralla, los de Hacendados en 1854, en la ensenada de Atarés, los almacenes de Marimelena y los de Santa Catalina, ambos en 1857, estos dos últimos ubicados en los bajos de Regla.⁴ Puede afirmarse que hacia 1860 todo el contorno de la bahía habanera, salvo las costas cenagosas, se encontraba dominado por grandes almacenes de depósito. Su extraordinaria capacidad los hizo importadores de maquinarias pesadas para abastecer los ingenios y los ferrocarriles y también receptores de una gran cantidad de algodón en rama de los Estados Unidos con destino a la industria textil española.

Con ellos el puerto habanero aumentó su influencia en la economía del país y recuperó su antigua jerarquía. El *Diario de la Marina*, voz de los comerciantes, comentaba: «Hay que tener en cuenta que la prolongación de los ferrocarriles, la construcción de almacenes, y la aplicación del vapor a la navegación costera tienden a concentrar en la Habana una gran parte de los buques que antes se dirigían a otros puertos.»⁵ La bahía concentraba al mediar el siglo XIX una gran parte de toda la navegación de cabotaje de la costa norte, con 350 buques de vela y 15 vapores matriculados, además de poderosas empresas de ferrocarril que la enlazaban con las principales poblaciones del occidente de Cuba. La Habana era el centro principal de una región azucarera y tabacalera con un gran radio de acción desplegado por las empresas de transporte de sus comerciantes y hacendados.

Desde el punto de vista social, los almacenes de depósito ofrecieron ventajas no solo por las facilidades de transporte y almacenamiento que brindaban, sino adelantándoles préstamos a intereses bajos a los clientes. En este sentido asumió un papel parecido al de un banco, pues además de brindar una información actualizada que permitía especular con los precios del mercado

mundial y coordinar las ventas de los productos almacenados en mercados distantes, sin ocasionarles grandes gastos, al hacer uso del telégrafo y luego del cable submarino, este último instalado en la ciudad en 1860. De esta manera, concedían un saldo positivo para los productores, aunque al final también terminaron siendo dominados por los intereses de los exportadores.

El azúcar fue abandonando el interior de la ciudad y se eliminaron así los viajes y el almacenamiento dentro de ella, con un ahorro calculado en cinco millones de pesos anuales por el pago de carretones. Los nuevos almacenes ayudaron a descongestionar el tránsito y hacer la ciudad más habitable, sin mal olor, y menos ruidosa, al menos en intramuros, la parte más cercana al puerto. La capacidad para instalar servicios comerciales, alojamientos y actividades administrativas fue en aumento, y las casas con entresuelos y oscuros salones en los bajos, fueron cediendo el lugar a un tipo de edificación que combinaba las áreas dedicadas al comercio especializado en los bajos, dotadas de vidrieras y amplios salones, con pisos altos dedicados a talleres de confección, alojamientos para los empleados o casas para los propietarios.



Una tienda en la calle Muralla, 1852.
(Revista *El Almendares*).

» Estructuras de hierro en el puerto habanero

El uso de la columna de hierro como soporte se fue haciendo común dentro de la arquitectura habanera según avanzaba el siglo XIX, de modo que el empleo del metal no estuvo solo limitado a las rejas y balcones de las viviendas, y se fue introduciendo en los interiores estructuralmente.⁶ En las obras portuarias, muelles y almacenes, se llevaron a cabo las más trascendentes aplicaciones en este sentido. Los tinglados de los muelles públicos fueron los primeros que desde

1848 desplegaron más de un centenar de columnas de hierro y cubiertas de zinc galvanizado a lo largo de una extensión que abarcaría en el transcurso de más de una década desde el Castillo de la Fuerza hasta el paseo de la Alameda de Paula, para proteger las mercancías recibidas a punto de ser embarcadas con un almacenamiento no permanente, pero que se podía extender por un tiempo considerable. La contribución del ingeniero militar Francisco de Albear fue notable en este conjunto. Fuera de este ámbito del frente marítimo, los establecimientos dentro de la ciudad como almacenes de tejidos y de productos manufacturados, los comercios al por menor, las fondas y los cafés, ampliaron sus espacios y sustituyeron muros y pilares de mampostería por columnas de hierro.



Tinglados del muelle habanero, 1860.
(Foto de O. B. Loomis).

Por su parte, los nuevos almacenes de depósito particulares continuaron siguiendo el modelo constructivo común de las atarazanas con grandes naves de mampostería y armaduras de madera, pero para evitar el peligro de incendio algunos de ellos se levantaron con estructuras de hierro fundido. En la década de los años 50 en los almacenes de San José se emplearon columnas de hierro fundido en gran escala como sostén, y los almacenes de Marimelena, de Santa Catalina y los de Regla llegaron aún más lejos, e importaron desde Estados Unidos estructuras prefabricadas de hierro completas, incluyendo las cubiertas, soportes y planchas que cubrían sus costados.

Las armazones de hierro de los almacenes de la ensenada de Marimelena eran dos y se usaban para productos inflamables como el aguardiente. Los Almacenes de Regla reconstruyeron sus instalaciones después de un incendio en 1863, recién fallecido su fundador, que destruyó 16 naves con pérdidas millonarias, y dos de sus nuevas edificaciones fueron levantadas todas con dicho metal, incluyendo las puertas y las ventanas.

La más célebre de todas estas estructuras metálicas fue la de los almacenes de Santa Catalina, construida en Nueva York por el norteamericano James Bogardus e instalada en los bajos de Regla entre 1859 y 1860, y que sobrevivió hasta 1906. Bogardus ha sido considerado el iniciador a nivel mundial de las estructuras de hierro prefabricadas, y los almacenes de Santa Catalina como una de las edificaciones de su tipo de mayor capacidad levantadas hasta entonces en el mundo: era rectangular con dos plantas, 183 metros de largo por 50 metros de ancho y 15 de alto. Desconocemos si las demás estructuras importadas hacia los almacenes habaneros por entonces salieron también de su fábrica neoyorquina. El director de los almacenes, Julio Du-rege,⁷ le sirvió como representante en La Habana para patentizar su método de casas de hierro prefabricadas.



Almacenes de Santa Catalina en construcción, 1860.
(Foto de George Barnard).

» *Los almacenes de San José*

La conservación de las edificaciones portuarias dentro del patrimonio mundial ha resultado excepcional hasta tiempos relativamente recientes, pues casi todas han experimentado la misma suerte de los establecimientos industriales que ha consistido en la destrucción indiscriminada para reutilizar sus espacios y sus componentes constructivos en aras de satisfacer reclamos utilitarios. En la bahía habanera los almacenes de San José constituyen el conjunto de almacenes de depósito más antiguo del puerto, el único que ha conservado una parte de la primitiva construcción de sus naves, proyectada a mediados del siglo XIX por el constructor francés Julio Sagebien con el empleo de pila-

res de hierro fundido, así como la valiosa ampliación comenzada en 1881 e inaugurada cuatro años más tarde por iniciativa de varios accionistas de la Compañía Trasatlántica Española, empresa de navegación encargada del transporte de correos desde la península hacia América, de cargas y de pasajeros.⁸

Sin negar la importancia de la obra pionera de Bogardus, esta última ampliación de los almacenes de San José fue la más compleja y madura obra de su género levantada en la ciudad. Estaba destinada a aprovechar las consecuencias futuras de la construcción del canal de Panamá, iniciada por esos años, y fue localizada en el último paño de la muralla de mar que se había mantenido libre de la invasión de los muelles, entre los viejos e inactivos baluartes de San José y de Paula, donde existía entonces un paseo inaugurado por el gobernador Roncali.

Su diseño fue bastante original, pues no era solo un almacén de mercancías sino un sitio de desembarco de pasajeros en gran escala, sobre todo tropas, y debió conciliar ambas funciones. Los planos y la concepción general del edificio, el cálculo y diseño de las estructuras metálicas, fue obra de un arquitecto cubano, Adolfo Sáenz Yáñez, que había estudiado en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid. En 1871 regresó a Cuba y llegó a ser uno de los arquitectos municipales de la ciudad, donde paralelamente a estos almacenes, construyó el primer hospital por pabellones, el Hospital Municipal Reina Mercedes. En 1902, durante la ocupación norteamericana, murió cuando desempeñaba el cargo de Secretario de Obras Públicas de Cuba.⁹

Contaba con 22 naves en cada piso: cuatro transversales y 18 paralelas a la calle, separadas por pasillos. Todas estas divisiones eran convertibles, existían de modo virtual, pues podían ser establecidas o no, por medio del uso de tabiques sostenidos en las columnas. Para movilizar los productos empleaban tres elevadores, esteras, y carriles. El cuerpo de la edificación estaba construido por columnas de hierro fundido que sostenían cerchas de vigas de hierro cubiertas de tablas y de tejas planas. Toda esta estructura de hierro tenía un volumen de 2 150 toneladas, sin contar los cuatro espigones de los muelles y maquinarias; fue realizada en Bélgica en los talleres de Cockeril y montada en La Habana. En total la construcción tuvo un costo de tres millones de pesos y consumió unas 3 000 toneladas de hierro fundido.

Su organización permitía que las mercancías se pudieran mover y clasificar con mayor independencia, sin entorpecimiento, y también establecer un sistema de vigilancia a través de los pasillos que evitaba el peligro de incendios y de hurtos. Los pasajeros también podían desembarcar directamente por estos pasadizos sostenidos en la parte superior de la estruc-



Ampliación de los almacenes de depósito de San José, 1887 (Grabados de *La Ilustración Española*).

tura, sin pasar por las naves. En el piso superior la cubierta estaba dispuesta de modo que las naves podían ser observadas desde arriba mediante ventanas, sin necesidad de penetrar en el almacén, y a su vez ser iluminadas desde estos caminos de rondas. Las fachadas de cantería hacia la calle estaban concebidas para lograr un efecto sobrio de armonía y solidez.

La inauguración se llevó a cabo con un espectáculo trascendente. El Capitán General lo presidió

y el programa estuvo a cargo de las organizaciones de Beneficencia y Recreo de La Habana, con coros en catalán, asturiano y gallego y una tarantela tocada por 24 pianos, cuerdas, flautas y trompas. Sin duda estaba llamado a ser el sitio histórico de la inmigración española, por donde arribaron miles de soldados a combatir en la guerra y después pobres emigrantes que durante décadas cambiarían la composición demográfica de la ciudad.



Almacenes de San José, dedicados a la venta de artesanías..

Bibliografía

- BARCIA, MARÍA DEL CARMEN. *Élites y grupos de presión. Cuba 1868-1898*. La Habana, 1998.
- GIEDION, SIGFRED. *Space, time and architecture*. Cambridge, 1954.
- La Habana, Puerto Colonial. Reflexiones sobre su historia urbana*. (Agustín Guimerá y F. Monge, Coords.) Fundación Portuaria. Madrid, 2000.
- MORENO FRAGINALS, MANUEL. *El Ingenio*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1978.
- PEZUELA, JACOBO DE LA. *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*. Tomo III, Madrid, 1863.
- VENEGAS FORNIAS, CARLOS. «Los almacenes de San José». *Patrimonio y Desarrollo*, no. 1, CENCREM, Ministerio de Cultura, La Habana, 2000, pág. 4-5.
- ZANETTI, OSCAR y ALEJANDRO GARCÍA. *Caminos para el azúcar*. La Habana, 1987.

Notas:

1 Manuel Moreno Fragnals, «La brecha informativa», *Santiago*, No. 29, marzo de 1978, p. 27.

2 Fesser llegó a La Habana en 1815, con quince años, procedente de Cádiz y se casó con Micaela Diago, ambos pertenecientes a familias de emprendedores comerciantes. Desde 1830 se interesó por establecer el ferrocarril y fue el primero en organizar en Cuba este sistema de almacenamiento portuario que centralizaba todas las operaciones

del tráfico, incluyendo la aduana. Se inspiró en antiguas experiencias inglesas que a inicios del siglo XIX comenzaron a expandirse por los puertos europeos.

3 *Memoria sobre la conservación del Puerto de la Habana*, Santiago de Cuba, 1851.

4 En todos los casos los años citados solo indican el inicio de la solicitud para construir los almacenes, pues su conclusión demoró por lo común varios años más.

5 *Diario de la Marina*, no. 120, La Habana, jueves 22 de mayo de 1862.

6 La columna de hierro fundido, empleada por vez primera alrededor de 1780, fue desde entonces el primer elemento constructivo producido por una técnica industrial.

7 Este empresario habanero fue también por esos mismos años uno de los fundadores del reparto Santos Suárez.

8 Se trataba de una compañía de vapores de travesía que tenía líneas que enlazaban la metrópoli con La Habana, Puerto Colón, combinaban con el ferrocarril de Panamá y de ahí con la navegación del sur y norte del Pacífico. Su fundador, el español Antonio López, marqués de Comillas, había comenzado su carrera en Santiago de Cuba en 1851, y llegó a obtener privilegios de comunicación entre la península y las Antillas. Falleció en 1883 y su hijo pasó al frente de la empresa.

9 Aunque Sáenz fue el director facultativo de la construcción de los almacenes y se consideraba el ingeniero de esa compañía, tuvo como contratista y ejecutor al maestro de obra Francisco López García.

