

AFIRMACIÓN DE LA FUNCIÓN PORTUARIA DE SANTIAGO DE CUBA: EL BARRIO DE LA MARINA (1800-1860).

María Elena Orozco (Universidad de Oriente, Santiago de Cuba).

Introducción.

En el viejo núcleo citadino o casco histórico de la ciudad de Santiago de Cuba, se destacan tres avenidas que la circunvalan, al Norte, Este y Oeste¹ y que contrastan en su amplitud con las accidentadas calles, tiradas a soga y cordel, del resto del tejido urbano. Una de ellas, que la recorre al Oeste, en toda su extensión, llama la atención no sólo por sus dimensiones sino por la regularidad de sus fachadas, enfrentadas en su costado suroeste a un paseo arbolado; en su lado Norte se comunica con el Paseo de la Concha, hoy Avenida José Martí.

La Calzada de la Marina, punto neurálgico del barrio del mismo nombre fue, durante la historia colonial de la ciudad, y especialmente durante los siglos XIX y XX, primero una zona marginal, después objeto de numerosas transformaciones para convertirla en un espacio polifuncional abarcador de construcciones comerciales industriales, recreativas, culturales y habitacionales.

Por problemas de espacio nos limitamos a señalar los esfuerzos para rehabilitar el área y por su remodelación, en un momento en que se define la función portuaria y comercial como una de las representativas e indisolublemente ligadas al desarrollo económico de la ciudad y los propósitos de generaciones de santiagueros empeñados en regenerar la imagen rostral citadina, emulando con la acción modernizadora observada en La Habana en la urbanización de algunos barrios como la llevada a cabo en la zona de las antiguas Murallas².

1.-Del « Muelle de Tablas» al Barrio Francés.

La ciudad de Santiago de Cuba se desarrolló con lentitud hasta el siglo XVIII, debido a la influencia de fuerzas políticas y socio-económicas externas en las que se incluye su dependencia de la capital³. Aislada prácticamente del resto del territorio isleño por imperativos naturales, era casi desconocida en otras partes del mundo.

La posición marginal de la región oriental llevó a sus habitantes y especialmente a sus notables, a reflejar una proyección de comportamiento social con valores referenciales expresados en términos autodiferenciadores y de cohesión, donde no faltó una lógica con matices picarescos. De ahí la burla al Fisco y la consecuente práctica del comercio de contrabando, convertidos en un hecho normal y cotidiano. El comercio intermediario o de traspaso con otros puertos del Caribe, especialmente con Jamaica y después intensificado con el Guarico, mostraba hacia los años 1791-1794 un volumen y variedad insospechables

¹ Nos referimos a los paseos que se construyeron al finalizar la primera mitad del siglo XIX: al Norte el Paseo de la Concha, hoy Paseo Martí, al Este el Paseo Príncipe Alfonso, hoy Calle Nueva, y al Oeste, el Paseo de la Marina, después Alameda y Alameda Michelson, hoy avenida Jesús Menéndez.

² Vid. Carlos Venegas Fornaris: *La urbanización de las Murallas: dependencia y modernidad*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1990, 129 p. Este excelente estudio y otros realizados por el mismo autor, me incitaron a reflexionar sobre la problemática de la modernidad en Santiago de Cuba, bastante diferente a la de La Habana y a encontrar su pálido epígono en la remodelación en condiciones más modestas de algunas áreas del casco histórico santiaguero, donde se destaca por su valor de conjunto el Barrio de la Marina.

³ A consecuencia de las guerras que enfrenta a la metrópoli con Francia e Inglaterra, el comercio de Santiago de Cuba se dinamiza y se rompe con la estricta economía de autosuficiencia, por otra parte la acción conjunta de un grupo de notables, rico e ilustrado que busca el progreso socio-económico de la región unido a gobernadores como Juan Bautista Vaillant y Sebastián Kindelán, quienes encauzan los propósitos y proyectos renovadores. La conciencia de autoafirmación y la necesidad de buscar una vía propia de desarrollo reforzó en ellos, los notables que empezaron a medirse en términos burgueses al finalizar el siglo XVIII y en el primer decenio decimonónico, la convicción segregatoria del gobierno capitalino, con el objetivo de expresar el sentimiento de marginalidad a que se veían sometidos, por la imposibilidad de lograr un desarrollo económico consecuente y la asfixiante dependencia de la jurisdicción Cuba de la Habana concedida y autorizada por la Corona, que comenzó a modificarse a partir del segundo decenio decimonónico ante el contrapunto de Fernando VII con la burguesía liberal española.

que incluía el tráfico de esclavos, plata, frutos, bestias, vinos, aceites, jabón(éstos tres últimos productos los reexportaban)⁴

Generaciones de santiagueros trataron de materializar la construcción de un muelle que pudiera asumir los volúmenes mercantiles que se avizoraban para el puerto citadino en relación con el papel comercial que Santiago iba adquiriendo progresivamente. Ninguna construcción decorosa se puede concretar. Al finalizar el siglo XVIII, el muelle de Santiago de Cuba era una pequeña plancha que sólo permitía la carga y descarga de un buque⁵.

La rada era, para algunos viajeros, una franja de terreno pintoresco llena de ciénagas o de cocoteros, limonares, naranjales que crecían silvestres y tan anárquicamente como las piñas, los melones, los higales...,para los santiagueros su sumidero natural:mientras a su izquierda se presentaba la imagen abrupta y escalonada de una ciudad asentada en terrazas asimétricas configurada en anfiteatro al fondo de la bahía⁶.

La llegada de los franceses a consecuencia de la revolución Haitiana, impulsó la transformación de la estructura económica y física de la jurisdicción y, en consecuencia, se comenzaron a explotar las tierras vírgenes del entorno rural citadino, inclinándose la balanza del desarrollo regional hacia la economía plantacionista⁷.

Si el paisaje rural comenzó a modificarse, los efectos no fueron nada desdeñables en el núcleo citadino: la presencia francesa contribuyó a la extensión y densificación de la trama urbana⁸,en la misma medida que se producía un aumento poblacional sin precedentes⁹.Los inmigrantes llegados a la ciudad antes de 1803 , con mayores posibilidades económicas se instalaron en los diferentes cuarteles o barrios de la ciudad , viviendo cómodoamente como buenos burgueses¹⁰,en tanto los que llegaron sin recursos materiales, especialmente a partir de aquel año,se vieron obligados a ocupar un área designada por el gobernador en las inmediaciones del litoral:»Una segunda ciudad» que fue llamada después «Barrio Francés»¹¹,donde construyeron «frágiles casas al extremo Sur... sobre una dilatada extensión de la bahía...»¹². Esta zona, insalubre y exenta de edificaciones se vio densamente poblada :el obispo Osés

⁴ Vid. Levi Marrero: *Cuba: economía y sociedad*. edit. Playor, S.A. Madrid 1985, Tomo XII, p.45. El autor cita un total de 29 productos que se exportaban o reexportaban desde el puerto santiaguero.

⁵ Archivo Histórico del Poder Popular de Santiago de Cuba(en adelante AHPPSC).Acta Capitular. Libro 14,22-VI-1792.

⁶ Vid. Dorvo Soulastré: *Voyage par terre de Santo Domingo, Capitale de la partie espagnole de Saint Domingue au Cap Français*, Paris ,Chaumerot, 1809, p.117;Gabriel Debien:» Les Colonos de Saint Domingue refugies a Cuba(1793-1815)», en *Revista de Indias*, año 13, Nº54, Octubre-Diciembre 1953, p.571-572;y Alain Yacou:»Santiago de Cuba A L'Heure de la Revolution de Saint-Domingue(1790-1804)», en *La Ville en Amerique Espagnole Coloniale, Premier Colloque*, Junio 1982,p.193.

⁷ Vid. María Elena Orozco y Jean Lamore:»Tradición e innovación en Santiago de Cuba durante el gobierno de Sebastián Kindelán (1800-1810)» en *Actas del X Congreso de Historia de América*, Sevilla, Tomo I, p.341. En este sentido los patricios santiagueros estaban conscientes de la necesidad de buscar una vía propia de desarrollo pero existían inquietudes respecto a cual escoger, lo que se expresa con nitidez en todos los proyectos concebidos para organizar las direcciones en que se proyectaría la Real Sociedad Económica de los Amigos del País, organizada en 1783 y aprobada por la Corona en el año 1787; c.f. Olga Portuondo: *Historia de Santiago de Cuba*, p.59.

⁸ La ciudad estaba dividida en cuatro partidos que se correspondían con las parroquias y ocho cuarteles o barrios. Los franceses se instalaron en toda la ciudad pero especialmente se radicaron en tres cuarteles, uno , seis y ocho. Vid. Archivo Nacional de Cuba(en adelante ANC). Miscelánea de Expedientes, legajo 4075,Nº. AE 20 de Mayo de 1800.

⁹ Archivo General de Indias(en adelante AGI). Ultramar 34. El padrón del año 1803 ofrece la cifra de 28.540 hab.:17.475 para el partido de la Catedral y 11.065 para el de Santo Tomás. En relación al año 1792, la diferencia es de 7.779 individuos.

¹⁰ M. Begouen Demeaux: *Memorial d'une famille du Havre. Stanislas Foache, négociant de Saint-Domingue*. Paris 1951, p.267. c.f. Debien: Op. Cit. P.569.

¹¹ Lemonnier-Delafosse: *Seconde Campagne de Saint-Domingue du Premier decembre 1803 au 15 juillet 1809*. Le Havre, 1846-1850, vol.1, p.102. Debien: Op. Cit. p.573-574.

¹² Agustín de la Texera:»Santiago de Cuba a principios del S.XIX», en revista *Del Caribe*, año 6, N.º13, 1989, p.93

Alzúa irónicamente propuso construir ahí una capilla dedicada a S. Sebastián de Aparicio, «en lugar inmediato a la bahía dentro del barrio de la Marina, donde se amontona tanta gente»¹³.

El inicio de la acción urbanizadora en la franja Oeste contigua a la rada, fijó en la parte Noroeste y al Suroeste el barrio francés¹⁴, integrado por varias calles¹⁵. Si las primeras viviendas fueron endeblés ranchos, cubiertos de paja y cogollo o de madera y tejemaní¹⁶, en pocos años fueron sustituidas por otras que se atemperaron al quehacer constructivo local.

Una subzona marginal francesa creció hacia el Suroeste desde Punta Blanca hasta el Norte, cerca del muelle principal¹⁷ donde se instalaron construcciones desarticuladas, muchas de las cuales tenían muelles en los patios o en su defecto, los mismos patios, situados a media legua del litoral, servían de desembarcadero¹⁸.

El puerto santiaguero¹⁹, se benefició en contenido²⁰ y su entorno se calificó con un nuevo registro urbano; su actividad aumentada con el aporte de los corsarios franceses que actuaron en conjunción con sus ya experimentados colegas santiagueros. Los valores producidos por el comercio marítimo²¹ en el puerto entre 1797 y 1810 expresan nítidamente un dinamismo comercial al que no se renunciará:

Años	Valores	Años	Valores
1797	32.449	1804	30.654
1798	46.097	1805	118.53
1799	76.475	1806	171.635
1800	84.668	1807	155.753
1801	116.023	1808	59.369
1802	51.335	1809	104.533
1803	31.701	1810	89.775

¹³ AGI. Santo Domingo 2229.

¹⁴ Vid. ANC. Asuntos políticos, legajo 209, N.º 132. El gobernador Kindelán se refiere a esta zona en ese término: «Cuartel francés». En la profusa documentación que envió al Capitán General en el año 1808, cuenta como un catalán se paseó con un retrato de Napoleón en su trasero por todas las calles del citado Cuartel francés. El barrio francés comprendía las siguientes calles: la calle del Gallo (hoy 10 de Octubre), entre Enramadas (hoy José A. Saco) y Habana (hoy José Miguel Gómez); la calle Matadero (hoy Jobito), en los mismos límites, al Noroeste. En dirección suroeste hacia los alrededores del Tivoli: lo que sería después la calle General Torres (hoy Jesús Rabi); Teniente Rey (hoy B. Varona); Virgen (hoy General Tomás Padró) hasta el nivel de la calle S. Carlos (hoy Rafael Salcedo), incluyendo las prolongaciones de las calles Santa Rita y Santa Lucía hasta la bahía.

¹⁵ AGI. Mapas y Planos. Santo Domingo 643 bis.

¹⁶ Begouen: op.cit. p.267. Aussi le gross des réfugies de 1803, qui se maintint dans la ville, fut-il vite confronté á de sérieux problemes d'habitat... beaucoup d'autres durent se contenter, dans les premiers temps au moins, de miserables abris construits a meme le litoral.

¹⁷ Ibid. nos referimos a las calles Barracones y Factoría que comenzaban a perfilarse.

¹⁸ AGI. Cuba 1779.

¹⁹ Desde el año 1765, por Real Orden de 16 de Octubre, España permitió el llamado comercio libre que sólo extendía el monopolio comercial español a la península; fue en 1778 en que quedaron habilitados, además de la Habana, los puertos de Santiago de Cuba, Trinidad y Batabanó. Vid. Julio Le Riverend: *Historia económica de Cuba*, 1972, p. 168.

²⁰ Efectivamente los momentos más propicios para el comercio legal en Santiago de Cuba era cuando se producían contiendas bélicas; la metrópoli tenía que autorizar el comercio con potencias extranjeras neutrales. No por ello el contrabando cesó, las acusaciones hechas a los franceses, especialmente por los catalanes, éstos últimos desplazados del monopolio comercial citadino, se refieren a la práctica sistemática del contrabando que los franceses llevaban a cabo en los patios de sus casas. Además el período se destaca por la acción conjunta de los corsarios franceses y de los también experimentados corsarios santiagueros.

²¹ AGI. Santo Domingo. Legajo 1709. Consideramos que la disminución de los valores en los años 1802 a 1804 están estrechamente ligados con los acontecimientos que se producen en Saint Domingue que afectaron la actividad de los corsarios santiagueros y franceses y el mismo ritmo del puerto. La llegada a Saint Domingue de las tropas napoleónicas comandadas por Lecrec y la desaparición del escenario político de Toussaint Louverture, abrió una nueva fase revolucionaria en la que el empuje de las tropas de Dessalines produjo el mayor éxodo de inmigrantes hacia Santiago de Cuba; entre Junio de 1803 y Enero de 1804 el gobernador de Santiago de Cuba, Sebastián Kindelán computó un total de 19.835 refugiados llegados en 344 embarcaciones. Vid. Orozco/Lamore: Op. cit. p.343.

El promedio de los tres últimos años del siglo XVIII se sitúa apenas por encima de los 50.000 pesos y el de los años 1805-1810 es superior a los 116.000 pesos. El tráfico mercantil adquirido en este período necesitaba de un «muelle de mayor extensión y firmeza»²², sin embargo, la salida de una gran parte del elemento francés de la jurisdicción²³ y su secuela en los logros económicos de la región, así como, el envío de fondos para apoyar a Fernando VII en la lucha contra el invasor francés, impidió concretar la construcción del anhelado muelle para la rada santiaguera, aunque en el propio año 1810²⁴ se realizaron algunos trabajos de remodelación que apuntalaron su estado ya precario .

2.-Hacia una nueva progresión:la calle de la Estacada y Paseo de la Marina.

La carencia de fondos no impidió que se continuara reflexionando sobre la construcción del muelle que necesitaba la ciudad. En el mes de Octubre de 1810, el entonces Comandante de Ingenieros de la Plaza, Juan Pío de la Cruz ²⁵, fue el encargado de levantar un plano y la vista de perfil del futuro muelle²⁶.

La obra contemplaba la renovación de toda el área al rellenarse una parte extremadamente sinuosa e irregular de la costa señalada en el Plano con las letras b-b; mientras se concebían como soportes unos pilotes o cajones. En la parte superior o andén se preveía canalizar el desagüe de las lluvias. Combinando lo útil con lo estético , el andén se proyectaba como un pequeño parque con sus bancos o canapés , el mismo plano ilustraba sobre esa nueva función al presentarse algunos individuos sentados en sus altos bordes, con varas de pescar en sus manos, aludiéndose a este nuevo espacio como lugar comercial y recreativo.

El gobernador Suarez de Urbina, expresaba a la Corona el 29 de Noviembre de 1813, cuando aún no se había podido llevar a cabo la construcción del muelle:

«ninguna obra de las públicas de esta ciudad se presenta a la vista de los nacionales y extranjeros que en razón de las relaciones mercantiles visitan su puerto: ninguna repito excita tanto la atención como su muelle:ninguna abre primero el camino para juzgar sobre el carácter, genio y buen gusto de sus habitantes, como este preciso punto de ornato a la bahía ,y de utilidad y comodidad al comercio..»²⁷.

Ese «preciso punto de ornato» de la bahía requería inversiones y recursos económicos de los que lamentablemente la ciudad carecía;sin embargo, un hecho casual permitiría actuar y concebir la urbanización

²² AHPPSC. Acta Capitular. Libro 17, 5 de septiembre de 1803.

²³ Para toda una serie de detalles sobre la expulsión de los franceses, Vid. Yacou: «Expulsión de los franceses del Oriente de Cuba», en *Del Caribe*, nº 15; y Lamore: «El año 1808 en Santiago de Cuba», en *Les Français dans l'Orient Cubain*, Maison des Pays Iberiques, Bordeaux, 1993, p. 59-66.

²⁴ AHPPSC, Acta Capitular. Libro XX, 26 de Febrero de 1810.El muelle se debía construir con el presupuesto del Ayuntamiento, desde el año 1808 se enviaron fondos para apoyar a Fernando VII en su acción de expulsar al invasor francés; en este propósito también contribuyeron los ciudadanos, en tanto que las cajas de la Hacienda en Santiago de Cuba quedaran exhaustas.

²⁵ D. Juan Pío de la Cruz, Teniente Coronel de Ingenieros, hacía a veces de Comandante de Ingenieros de la Plaza de Cuba y también de arquitecto municipal pues la ciudad carecía de un especialista en la materia,por lo que envió al entonces Capitán General, Marqués de Someruelos, en 1811, los estatutos para una academia militar con el objetivo de formar a los jóvenes santiagueros en la disciplina militar y en los conocimientos matemáticos. En 1813 se le envió a levantar plano geográfico, hidrográfico y topográfico de la ciudad, pero señaló la imposibilidad de hacerlo por su elevado costo; suponemos que a partir del gobierno de Escudero fue nominado Coronel de Ingenieros, cargo que ocupaba en el año 1821 cuando se opuso a los trabajos de remodelación de la Plaza del Mercado porque entrañaban algunos trabajos en el Cuartel de S. Francisco decisión que sólo procedía de él y a la que se opuso.Vid. AGI. Cuba 1961.

²⁶ AGI. Mapas y Planos. Santo Domingo 689 bis. Plano que refleja la vieja plancha de madera que servía de muelle, y sus múltiples inconvenientes quedan recogidos en su leyenda, entre otros el lento proceso de carga y descarga que se hacía desde los barcos a unas lanchas y después al muelle. Por otra parte la nueva imagen proyectada en las letras D, E,F,G, forma una figura asimétrica con tres cuerpos cuyos extremos más amplios estaban señalados con las letras D y E; el segundo formando un espacio rectangular y el tercero terminaba en un rectángulo alargado que miraba hacia el Este, cuya línea perimetral elíptica estaba señalada en sus extremos con las letras F y G.E.

²⁷ AGI.Santo Domingo 1280.El subrayado es nuestro.

del área como un sistema, incluyendo su muelle, agilizándolo su remodelación: nos referimos al incendio que se produjo en el Barrio de la Marina el 15 de Febrero de 1814²⁸.

Una verdadera catástrofe, según la recoge Bacardí, ya que el siniestro destruyó 65 construcciones²⁹, quedando «en desabrigo y miseria los habitantes de las manzanas...»³⁰ que se encontraban en el área. El desastre puso en evidencia la precariedad de algunas de las construcciones domésticas y civiles de la parte extrema de la subzona marginal francesa (desde la altura del Muelle hasta la calle de la Princesa al Suroeste) donde subsistían viviendas con techo de yaguas, como era la cocina de la dulcera María Belén, en cuya casa se inició el incendio que duró cuatro días³¹. También se colige, de los inventarios realizados sobre las pérdidas materiales, que la periferia limítrofe a la bahía había continuado evolucionando como un área especializada en distintas facetas comerciales, creándose una infraestructura aleatoria a la función puerto: los almacenes, los barracones para esclavos, la fonda, las tiendas de mercería y pulpería, la chocolatería, los billares, las boticas, etc. si bien garantizaban las actividades mercantiles del puerto, propiciaban un servicio a los habitantes de la zona residencial allí concentrada, también eran de gran utilidad para los viajeros y marineros que permanecían en la ciudad durante unos días.

En el mes de mayo de 1814, se elevó un plano del barrio devastado de la Marina³². El proyecto indicaba la nivelación de la franja de terreno limítrofe al mar: un relleno de piedras y de tierra permitiría levantar una ribera firme y construir las viviendas y otras edificaciones alineada frente al nuevo terraplén; el resultado: un área con un tejido urbano más armónico, expresión de una voluntad nueva en la época: las manzanas dispuestas regularmente con una dimensión de 29 y 245 metros; las casas en la línea de la calle cuyos frentes se concebían con una dimensión uniforme de 14 metros de frente y 28 de fondo y con una unitaria decoración fachadista. Se proponía una redistribución de los solares jerarquizando especialmente los de la calle Enramadas «donde se previno se colocasen personas pudientes se fabricasen obras de hornato»³³.

Una nueva imagen rostral para la zona periférica que cifraba sus preocupaciones práctico-estéticas tanto en la remodelación del área residencial como en el muelle y su entorno. Se retomaba casi el diseño de Juan Pío de la Cruz de 1810: la misma concepción formal, con materiales más nobles: «un golpe de vista a la salida del Muelle, en cuyo se descubren las dos riberas de los costados y la espaciosa entrada a la ciudad a su frente además de la gran Plazuela que indica el Plano con arboledas y canapés...»³⁴.

Las estructuras administrativas de la Hacienda fueron también incorporadas y jerarquizadas ante los deseos expresos del Intendente; él mismo concibió un proyecto que contemplaba un complejo aparato burocrático de oficinas, almacenes, incluida la Real Aduana e Intendencia; no obstante, la materialización en el Plano quedó por debajo de sus aspiraciones, como después la concreción práctica. Las edificaciones se adecuaron a las regularidades constructivas locales con corredores o logias, enfrentadas al Muelle y separadas por una amplia calle en tanto su primera función era facilitar la actividad comercial y la comodidad

²⁸ AHPPSC Acta Capitular, Libro 24, 17 de Febrero de 1814.

²⁹ Emilio Bacardí Moreau: *Crónicas de Santiago de Cuba*, Tomo II, p.91-92. El inventario del siniestro refleja las siguientes pérdidas: 2 tiendas de mercería, 1 panadería, 1 chocolatería, 8 pulperías, 2 boticas, 4 billares, 2 herrerías, 2 barberías, 1 carpintería con los materiales para el muelle provisional, la casilla de la aduana con su almacén, 2 relojerías, 4 agüadas surtidoras del agua para el público y 1 fonda; también desaparecieron los almacenes de tabacos y de otras mercancías de exportación y de importación, y los barracones donde se depositaban los esclavos antes de venderse.

³⁰ AHPPSC. Acta Capitular. Libro 24, 17 de Febrero de 1814. Por la información recogida y los planos que se elaboran para la remodelación del barrio, el incendio afectó principalmente a lo que nosotros denominábamos subzona francesa marginal: la mayoría de las manzanas limítrofes desde la calle Enramadas hasta aproximadamente la calle Princesa al Suroeste.

³¹ Bacardí: Op.Cit. Tomo II, p.92

³² AGI. Mapas y Planos. Santo Domingo 705.

³³ AHPPSC Acta Capitular, Libro XXIV, seis de Junio de 1814.

³⁴ AGI Mapas y Planos. Santo Domingo 705. La construcción de una ribera sólida permitiría alejar del muelle las tierras arrastradas por las lluvias, canalizando su derrame por dos calles contiguas señaladas en el Plano con las letras J y K.

de los negociantes y marineros³⁶. Este primer proyecto concebido como un sistema de lo que sería años después el Plan de la Marina³⁶ fue ideado con el objetivo de recalificar socialmente un área hasta entonces marginal y buscar la «simetría, hermosura y comodidad de la población nueva»³⁷.

A partir de 1814, la economía de Santiago de Cuba³⁸ se fue insertando cada vez más en el entretejido mundo de las relaciones capitalistas. Expresión de los nuevos tiempos fue la fundación de sociedades en comanditas, algunas con capitales franceses y criollos, que sirvieron de termómetro para evidenciar las nuevas fases del desarrollo oriental. Entre 1814 y 1829, se formaron 40 Sociedades; de ellas 28 se dedicaron al fomento cafetalero³⁹.

Santiago de Cuba iba reforzando su papel como centro capital de la región oriental, mientras su puerto se convertía en centro neurálgico de la vida comercial regional: en fin, una capital departamental que buscaba con mayor fuerza su singularidad económica y su proyección urbana. El proceso de remodelación del barrio de la Marina⁴⁰ continuó ocupando durante algunos años a las autoridades gubernamentales y civiles santiagueras. En 1815 se concluyó el muelle. El Cabildo recogió en sus actas el reconocimiento al comisario encargado de la obra: «por el hornato que se ha proporcionado» y calificaba al muelle de «hermoso, sólido, con una extensión necesaria y fondo para contener en sus costados embarcaciones de todas clases...»⁴¹.

El gobernador Escudero, en 1817, puso en práctica un plan de saneamiento del barrio de la Marina. Se tomaron distintas sanitarias para contribuir a la limpieza y ornato de la zona; la más importante de ellas fue la construcción de una estacada corrida al Suroeste (desde los barracones hasta el muelle principal) con el fin de detener la tierra arrastrada por las lluvias. Contiguo a la estacada se construyó un terraplén⁴² de aproximadamente 511 metros de extensión que permitió la comunicación en las riberas de la bahía, a la vez que delimitaba una calle propia para un paseo⁴³. La estacada fue extendida, también, hacía el Noreste y se construyó una calzada sobre una parte que llamaban Playa cerca del camino del Cobre o camino de

³⁶ Ibid. Mapas y Planos. Santo Domingo 706 bis y Santo Domingo 1737. El proyecto del aparato burocrático de la Hacienda fue elevado por el Intendente Navarro y ejecutado el Plano por Juan Pío de la Cruz. Se produjeron contradicciones entre el Intendente, el Gobernador y el Cabildo; El primero trataba de jerarquizar los edificios de la Intendencia, Aduana, y demás oficinas y almacenes y colocarlos frente al muelle, mientras los otros y el mismo Comandante de Ingenieros señalaban que quizás esta propuesta no se adaptaba «al modo general de las aduanas» pero era imposible cerrar la calle que iba al muelle y que esta debía corresponderse con «el mucho tráfico que ha de haber en ella», procurándose la comodidad de negociantes y traficantes. En el Plano de la ciudad de 1840 se pueden ver los edificios del Resguardo y de la Princesa separados por la calle que daba la muelle, mientras la aduana se construyó enfrentada a estos edificios pero en el lado opuesto, en la acera Este de la Calzada de la Marina.

³⁷ Cuando nos referimos al Plan de la Marina señalamos a toda la zona contigua al puerto y que finalmente se conocerá como Calzada de la Marina, franja lineal que corría al Oeste de la ciudad, en dirección Norte-Sur.

³⁸ Ibid. Mapas y Planos. Santo Domingo 705.

³⁹ El primer período constitucional (1812-1814) no dejó ninguna huella positiva en la vida local. A partir del año 1813, al calor de los tratados firmados entre España y Francia, se produjo un a nueva oleada de ex-inmigrantes expulsados en 1809 y establecidos transitoriamente en New Orleans, Florida, etc., mientras los que se pudieron mantener *in situ* pudieron disfrutar nuevamente de sus bienes y administrarlos lo que provocó un nuevo auge cafetalero y la expansión de la plantación azucarera.

⁴⁰ Vid. Olga Portuondo Zúñiga. *Historia de Santiago de Cuba*, p.85.

⁴¹ Vid. Julien Mellet. *Viaje por la América meridional*. Apud. Antonio Benítez Rojo: «Para una valoración del libro de viajes y tres visitas a Santiago», en *Santiago*, Santiago de Cuba, Junio-Septiembre 1977, N.º.26-27, p.289. Mellet señalaba que el barrio de la Marina ocupaba una cuarta parte de la población y estaba situado al fondo de la costa, recibía todas las basuras que las lluvias arrastraban desde las calles situadas en la parte superior de la ciudad; la erosión de las aguas dañaba las endeble viviendas y hacía impracticables sus calles, además de la falta de higiene que caracterizaba al área. También señalaba que en 1819 el azúcar, café, tabaco y el algodón hacían muy comercial la ciudad y la trata de negros también, en un comercio de traspaso al continente y a las islas del Caribe.

⁴² AHPPSC Acta Capitular. Libro 25. 8 de Mayo de 1815.

⁴³ AHPPSC Acta Capitular, libro 28. 7 de Diciembre de 1818. Para construir el terraplén se derribaron varias viviendas que se encontraban sobre la misma ribera, como la de Miguel Villalón.

⁴⁴ Ibid. Acta Capitular. Libro 29. 9 de Agosto de 1819. C.f. José María Callejas. *Historia de Santiago de Cuba*, Prólogo de Fernandó Ortiz. La Habana, 1911, p.109. Callejas, testigo de la época, planteaba que la calzada media 400 varas(476 metros). La primera calzada de la playa se construyó en tiempos del gobernador Alonso de Arcos y Moreno hacía 1751, con una extensión de 100 varas(119 metros).

la Isla, con 508 metro de largo y 14 de ancho, concluida en 1819: «colocando en toda su distancia poyatas para sentarse y descansar la gente de a pie...»⁴⁴. Este paraje era intransitable en tiempos de lluvias, en tanto cortaba la comunicación por tierra e impedía la llegada de viajeros y de artículos de primera necesidad.

Santiago de Cuba continuó con la espiral ascendente de progreso socio-económico⁴⁵, al mismo tiempo que reportaba un aumento poblacional⁴⁶. Al final del segundo decenio decimonónico, se ensanchó el espectro económico regional con el resurgimiento de la minería que aportó nuevas posibilidades a la ciudad y a su actividad comercial regional⁴⁷. El mejoramiento ambiental del barrio de la Marina se fue perfilando progresivamente con la composición de algunas calles que llegaban a la rada, como las de Bocahueca, Marina, Ancha o Enramadas; mientras la capacidad del puerto se ampliaba al construirse un segundo muelle al Norte al nivel de la calle Providencia, vía en la cual habían situado varios comerciantes sus almacenes y se esperaba que el nuevo muelle alentara la proliferación de edificaciones en esa parte Noroeste⁴⁸. Los deseos de modernizar la zona aledaña al puerto se evidenciaban, una vez más, en el dilatado proceso de otorgamiento y venta de los solares devastados por el incendio⁴⁹ y la decisión del Intendente de construir en el barrio de la Marina el primer teatro de la ciudad. Si las necesidades crecientes de la población local en relación a alcanzar un clima cultural más amplio e ilustrado y a promover espectáculos cultos cristalizaron en la construcción del Coliseo, no dejó de ser cierto que su ubicación en un área marginal levantó grandes polémicas y sobrepasó el esquema de ubicación de este tipo de institución en la época⁵⁰.

⁴⁴ Vid. Callejas. Op. cit. p.109.

⁴⁵ Entre los años 1820-1823 se produjo el segundo período constitucional que no entrañó ninguna reforma económica sustancial; al contrario, se interrumpió la libertad de comercio concedida en 1817 y se impusieron pesados aranceles de aduana lo que contribuyó a reanimar el comercio de contrabando. Cuba se convirtió en la plataforma de la acción reconquistadora española en el territorio americano. Santiago de Cuba se vio envuelta en esta progresión, subsidiando la escala de las tropas capituladas en su tránsito hacia España, lo que provocó un gran descontento, en tanto muchos vecinos se negaron a pagar los fondos que les asignaron, mientras los hacendados y comerciantes que sostenían las tropas no tenían garantías para los capitales invertidos en esa conjuntura. Por otra parte, se produjeron algunas tensiones entre los partidarios del Liberalismo y los Conservadores que temían que se produjera una revuelta y en consecuencia aflorara una rebelión de negros, mientras se hacían sentir tímidamente los primeros brotes de cubanía en la población, especialmente en las capas más populares, pero la oligarquía criolla los neutralizó y continuó su camino para obtener mayores ventajas económicas.

⁴⁶ Vid. Los Censos de Población y Viviendas en Cuba. Estimaciones, Empadronamientos y Censos de Población de la época colonial y primera intervención Norteamericana. Tomo I, vol. II, p.73-76 y 81; Jacobo de la Pezuela, Historia de la Isla de Cuba. Tomo III, p.483; Hortensia Pichardo, Documentos para la Historia de Cuba. Tomo II, p.294.

Tabla comparativa de Censos (1810-1827): Jurisdicción Cuba

Años	Blancos	Libres de color	Esclavos	Total
1810	9.421	6.470	8.836	24.427
1817	15.541	23.900	24.900	64.141
1827	15.676	16.807	38.039	70.522

⁴⁷ A partir de la denuncia hecha por Prudencio Casamayor de una mina cerca de la villa del Cobre en 1827, se produjo una fiebre de denuncias y el abandono de algunos cafetales; se fundaron sociedades para la explotación minera, algunas con capitales mixtos pero de poca monta. En 1830, se formó la primera compañía minera Consolidada de Hardy, Casamayor, San Emeterio y Pousson, después se formarían otras y también pequeñas empresas de corta vida. La mayor producción cobrera se exportaba a Inglaterra desde Santiago de Cuba, lo que incidió en la introducción del ferrocarril ligado a esta industria (Cobre-Punta de Sal). Vid. Vicente González e Inés Roldán. «La minería del cobre en Cuba. Su organización, problemas administrativos y repercusiones sociales(1828-1849)», en Revista de Indias, Madrid 1980, Nº 159-162, p.255-259.

⁴⁸ AHPPSC Acta Capitular. Libro 32, 8 de Julio de 1820; Libro 37, 26 de Enero de 1822; Libro 40, 1 de Marzo de 1823; y Libro 41, 14 de Abril de 1823.

⁴⁹ El dilatado y lentísimo proceso de reotorgamiento y venta de los solares sumió durante casi un decenio al Intendente, al Gobernador y al Cabildo. El Cabildo quiso despojar de los terrenos a ciudadanos de pocas posibilidades económicas, como fue el caso de los artesanos franceses Cordier y Mahier a quienes tuvieron que restituirles sus propiedades, con el fin de situar personas pudientes que le dieran otro relieve a la zona residencial de la Marina; el Intendente quería, ante todo, favorecer los edificios de la Hacienda Pública y deseaba que las obras comenzaran con rapidez: por ello agilizó el proceso imponiendo la construcción del coliseo en la zona devastada por el incendio que desde 1814 continuaba despojada.

⁵⁰ Fue el único teatro construido en la Isla que se edificó fuera de la zona central de la ciudad. En un principio el Cabildo otorgó un terreno en el barrio Santa Catalina en la parte alta de la ciudad, en donde se concentraba una gran parte del patriciado santiaguero; el Intendente se opuso y otros vecinos como el francés naturalizado español Carlos Preval, pretextando la posibilidad de que el teatro contribuyera a un incendio por la concentración de gentes.

Indudablemente el propósito del intendente Félix Bourman era concluir con las edificaciones de la Hacienda Pública y para ello, debía agilizarse el proceso de otorgamiento de los solares; mientras, el Cabildo, más allá de este objetivo, deseaba la remodelación del barrio y su jerarquización, a fin de comunicarle un contenido simbólico nuevo; por ello, al final accedió a la propuesta de Bourman y concedió el terreno en la zona *limítrofe al puerto, para la fabricación del teatro*.

El Coliseo fue inaugurado en el mes de enero de 1823⁵¹. Se levantó en terrenos de la propiedad de D. Francisco Benavides, contiguo al Cuerpo de Guardia, en la esquina formada por las calles Barracones, Cuba y Marina. Su ubicación en este punto exigió una mayor higiene ambiental. El matadero que se encontraba en la calle que continuaba a la de Barracones al Norte(cerca del muelle), fue trasladado al extremo Noroeste, fuera de la ciudad, cerca del camino de la Isla. La construcción del Coliseo fue un hecho cultural trascendental en la historia de Santiago de Cuba; para el barrio de la Marina, representó un hito en la posible ampliación de su espectro funcional , al añadir valores referenciales ,culturales y recreativos puntuales, a los comerciales ya característicos del área.

«Cuba se mira hoy muy adelantada en la carrera de las ciudades: su agricultura es rica, su comercio muy interesante, su población ilustrada...»⁵², así decían en sesión del Cabildo, Cayetano Isalgué y Antonio Collazo, dos comisarios encargados de presentar al Ayuntamiento un proyecto renovador de la organización interna de la ciudad hacia el año 1823.

Si la ciudad había ganado en extensión⁵³, en su transformación interna y aumentado su población⁵⁴. Realmente impresionante era su lado Oeste, el de su rada ampliada para un mayor aprovechamiento mercantil. En el plano de 1827⁵⁵, se puede observar la reorganización llevada a cabo en el barrio de la Marina y la pérdida que había hecho la rada: aparecían tres calles al Oeste que no existían en 1803; al Sur, Barracones(hoy Carlos Dubois); al Norte, Matadero(hoy Jobito) y Factoría(hoy Peralejo). Además se completaba la urbanización.

Santiago de Cuba avanzaba en el proceso de desruralización. Se buscaba, entonces, una circulación coherente desde el puerto hacia el casco urbano y viceversa; de ahí la reestructuración llevada a cabo en los mercados de la ciudad⁵⁶. Los esfuerzos se encaminaron, finalmente, a la materialización de una arteria que permitiera el creciente volumen circulatorio del puerto y que a la vez sirviera de espacio de concentración y de recreación para la sociedad santiaguera.

⁵¹Vid. María Elena Orozco y Lidia Sánchez Fujishiro. «En torno a la vida teatral en Santiago de Cuba 1800-1840». Trabajo presentado en la V Conferencia lingüístico-literaria, Universidad de Oriente, Santiago de Cuba 1987. Constaba el teatro de un pórtico con frontispicio y su estructura no difería de lo acostumbrado en la época: palcos, tertulia, cazuela y cantina, delimitándose escrupulosamente la estratificación de la sociedad santiaguera.

⁵² Archivo Histórico Provincial de Santiago de Cuba(AHPSC). Fondo Gobierno Provincial, Materia: Calles. Legajo 198,Nº1.

⁵³ «Fincas rurales y carruajes», en *Censos de población y viviendas en Cuba*, p.86; y Olga Portuondo: Op.cit. p.92. El censo del año 1827 ofrece para la jurisdicción de Cuba la cantidad de 125 ingenios y trapiches, el 40% del Departamento; 678 cafetales(un 93,5% del total departamental); 896 vegas de tabaco (56,6% del total del Departamento); y 523 sitios de labor y 960 Haciendas y sitios de crianza que representan el 21% y el 38,2% del total departamental respectivamente.

⁵⁴ Ibid. Estados de Población (Censo 1827), p.81 y 85.

Habitantes	Stgo. de Cuba	Jur. de Cuba	Dpto. Oriental	Jur. Habana
Blancos	9.302	15.676	47.770	96.761
Negros y mulatos libres	10.032	16.807	36.184	31.662
Negros y mulatos esclavos	7.404	38.039	47.499	109.535
TOTAL	26.738	70.532	131.453	237.828

⁵⁵ Biblioteca Nacional de Madrid(BNM). G.M. 281.

⁵⁶ Se organizó el mercado segregándolo de la Plaza de la Carnicería y ubicándolo en la Plaza de Dolores en el año 1822. AHPPSC Acta Capitular. Libro 37, 26 de Agosto de 1822; mientras en 1833 se formó otro en la Plaza de Santo Tomás, lo que contribuyó a mejorar la circulación y el tráfico de la ciudad y del puerto. Vid. AGI Ultramar 90.

En el año 1831, se concluía una larga estacada que corría al Oeste, de Sur a Norte por toda la orilla del mar, y un relleno o firme terraplén que se conoció con el nombre de calle de la Estacada y Paseo de la Marina⁵⁷. Sobre el Plano⁵⁸ se pueden apreciar los progresos de la parte extrema Sur del barrio de la Marina: el muelle, la casa del resguardo, el cuerpo de guardia detrás de la Real aduana, el puesto de telégrafos, y la regularidad de las manzanas y calles. Al Norte también continuó evolucionando el área aunque con mayor lentitud; en el año 1834 se le dio el nombre de Cristina a la Estacada en esa dirección y se construyó una plazuela en su extremo que recibió el nombre de Isabel II.

3.-Proyectos y realizaciones: la remodelación del barrio de la Marina.

Hespel D'Harponville destacó en su visita a Santiago de Cuba hacia 1846 «une fort belle promenade appelée l' Alameda»⁵⁹. Se refería al paseo arbolado inaugurado en el año 1840⁶⁰, que llevó el nombre del entonces gobernador del Departamento, General Tello. Ubicado en el lado Sur de la Estacada donde estaba en 1831 el incipiente Paseo de la Marina, la Alameda de Tello se llenó de árboles y se rodeó con un enrejado de hierro; pronto se convirtió en un espacio público importante y centro de reunión de la población, donde se daban cita todos los domingos los diferentes grupos de la sociedad e de la época. Otro viajero, Rosemond de Beauvallon, nos describe sus impresiones sobre la Alameda de Tello, también conocida como Alameda de la Marina:

vivir en lo alto de la ciudad, es para la nobleza cubana un signo de distinción, una ley tan rigurosa, que es según ella, fuera de toda conveniencia encontrarse en la Marina de otra manera que por pasear o por negocios. En efecto,... la Marina es un centro de comercio, es también en su muelle que está situada la Alameda. Para ir allí la nobleza está bien obligada a salir prosaicamente en las calles de sus suntuosos coches... Esta grande derogación tiene lugar una vez por semana, el domingo. Este día nobles y burgueses, circulan todos mezclados, al ruido de la música militar... Aquellos que están a pie se paran y critican; aquellos que están en coches pasan y desprecian...⁶¹

Como se puede observar, la Estacada o Calzada de la Marina no escapó a las regularidades que se producen en todas las zonas portuarias, a pesar de los esfuerzos desplegados por el Cabildo y los gobernadores en recalificar socialmente el área. Primó en ella el carácter comercial, de ahí que las construcciones de mayor envergadura fueran los edificios de la Aduana, los almacenes y los diferentes comercios allí establecidos.

En el cuarto decenio del siglo XIX, a los progresos económicos generales del Departamento Oriental⁶² se unió el desarrollo alcanzado en la extracción y explotación minera que trajo consecuencias

⁵⁷ ANM Consejo de Indias. Legajo 21066. El Paseo de la Marina designaba a lo que será después la Alameda, es decir, al Suroeste de la Calzada o Estacada.

⁵⁸ AGI Mapas y Planos. Santo Domingo 804.

⁵⁹ Gustave d'Hespel D'Harponville, *la reine des Antilles ou situation actuelle de Cuba. Précis topographique et statistique, histoire, géographie, agriculture, commerce, administration, et mœurs*. París 1850, p205

⁶⁰ Biblioteca Nacional de París. P.Angrand, 140.

⁶¹ Rosemond de Beauvallon, *L'île de Cuba. Premier partie. Voyage a la Havane, sur les Cotes, dans l'intérieur. A Santiago. Societe: Moeurs-Paysages-Episodes*. París 1844, p.398.

⁶² Si bien entre 1866 y 1868 se profundizaron las contradicciones entre la Cuba colonial y su metrópoli, el desarrollo del sistema de Plantaciones garantizó y alentó las inversiones de capital en la jurisdicción Cuba; la introducción de adelantos técnicos en la industria azucarera y su relación con el ferrocarril; mientras el café casi desaparecía en el Occidente, se fomentó en la parte oriental en tanto las condiciones montuosas de la región favorecían este cultivo y no entrañaban competencia con la plantación azucarera que necesita las planicies; hacia los años 1840 el café alcanzaba su mayor desarrollo productivo; todo ello se correspondió con la explosión de la ciudad, que hacia 1845 se dividió en dos distritos, Norte y Sur, y siete barrios de policía, para ejercer un mejor control de la población; mientras, las calles se designaban en altas y bajas, con otra numeración a partir de las calles Enramadas y Santo Tomás. Santiago de Cuba expresó un buen ritmo de crecimiento, sin alcanzar el número de habitantes de la Habana ni su nivel de modernización; tenía 1521 casas de mampostería y 10230 en madera, entre las que se incluían algunas de yagua. La población en comparación a la jurisdicción Habana, según el censo de 1841, se cita a continuación:

Santiago de Cuba	91.512
La Habana	388.073

Vid. «La isla de Cuba en fin de 1841», en *Censos de población y viviendas en Cuba* p.91.

sensibles para el puerto santiaguero. La cadena minería-almacén-puerto calificó con un nuevo registro la imagen de ese barrio:

«... el barrio de la Marina ha visto aumentado su caserío con los almacenes que se han levantado allí para depósito de minerales, carbón, etc. y vio crecido el gremio de mareantes, que ha cobrado vigor con lo que le produce anualmente los alquileres de las lanchas para trasladar el mineral del muelle al buque, que son de gran recurso al comercio y vecinos»⁶³.

Una impronta significativa en el barrio de la Marina fue, por tanto, su función comercial, que concentraba a hombres de mar, comerciantes, empresarios, así como los pequeños negocios que iban desde la pescadería hasta las fondas, los hoteles, las casas de salud, relacionados con la infraestructura del puerto y con la zona de hábitat residencial allí materializada. La plataforma portuaria alcanzó el nivel de un tinglado de comercio: se amplió el muelle y se construyó otro para los vapores, a la vez que se remodelaron los edificios del Resguardo y de la Princesa, situados en la explanada de la Marina y enfrentados al muelle principal. Incuestionablemente, la Alameda, antiguo Paseo General Tello, constituyó un lugar público importante. Espacio recreativo donde se caminaba o se paseaba en volantas y coches; también se podían escuchar las interpretaciones musicales en sus retretas todos los domingos. Por otra parte, una vez destruido el colliseo hacia 1845, mientras se construía el teatro de la Reina, -en la calle Enramadas y Padre Pico, cerca del anterior-, hubo actividades teatrales puntuales de carácter selectivo, en teatros improvisados en la Alameda como el organizado por el Conde Casa Duany, en donde actuó, entre otros, en 1848 una compañía francesa⁶⁴.

La remodelación integral del barrio y de lo que se conoció como Plan de la Marina o Calzada quedó concluida hacia 1858. Aunque este proyecto se concibió desde los años cuarenta, la recesión económica que experimentó la ciudad en 1847-1848⁶⁵, a causa de la caída de los precios del azúcar en el mercado mundial, retrasó su ejecución. En ese año⁶⁶, se reconstruyó el Paseo o Alameda con unas lineales, niveladas y cubiertas de arena. La más ancha era para los carruajes y las dos laterales, más estrechas, para los paseantes a pie. Entre las calles había hileras de salvaderas y en el centro la fuente Minerva. La inauguración de la Alameda se festejó con ferias y caneicitos⁶⁷.

El ferrocarril Sabanilla-Maroto⁶⁸ planteó nuevos problemas a la Calzada de la Marina al construirse su estación principal en ella. La Comisión de ornato del Ayuntamiento protestó por los incumplimientos de la empresa ferrocarrilera con los compromisos contraídos de rehacer la Calzada en tanto se interrumpió, prácticamente, el tránsito de público⁶⁹. La nueva calzada fue entregada en el año 1860. La reestructuración de ella supuso el preciso punto de ornato que generaciones de santiagueros buscaron, incluyendo un

⁶³ AHNM. Ultramar 6(2), expediente 15. Apud. Vicente González e Inés Roldán: Op. Cit. p.280.

⁶⁴ Vid. María Elena Orozco y Lidia Sánchez: Op. Cit.p.4.

⁶⁵ En el año 1848 el periódico «El redactor» exponía los aceros del proceso urbanizador citadino: la edificación del nuevo teatro; la reconstrucción de la Plaza de Santo Tomás, ya despojada del mercado; la Plaza de Toros que fue construida dos cuadras más arriba del extremo del Plan de la Marina; la ampliación del muelle; y la construcción del nuevo mercado, que se concluirá en 1858 en la antigua zona de Santa Catalina, cerca del viejo hospital de los Belemitas.

⁶⁶ AHPSC. Fondo Vivac, Materia Ornato Público, Legajo 31, año 1859.

⁶⁷ Vid. María Teresa Fleitas y Osvaldo García. *Los paseos de Concha y la Marina en el proceso de urbanización del siglo XIX*. Universidad de Oriente, Santiago de Cuba 1990. Los caneicitos eran fiestas populares que deben su nombre a las festividades desarrolladas en el mes de Diciembre en el pueblo de El Caney, próximo a Santiago de Cuba, en honor a la virgen de Guadalupe, patrona de este antiguo pueblo de indios. Después se extendieron a toda la ciudad, especialmente en el decenio 1820-1830, y se celebraban en las diferentes plazas de la ciudad incluida la Plaza de Armas.

⁶⁸ El primer ferrocarril que tuvo Sanstiago de Cuba fue el del Cobre-Punta de Sal, que se concluyó el uno de Noviembre de 1844 y que cubría un recorrido de 14,5 km. lo que facilitó el tráfico portuario pues el mineral era traído en acémilas, entre los que había camellos, hasta los depósitos que había en el puerto santiaguero. El de Sabanilla-Maroto fue el más importante y el de mayor extensión(33,5km.) hasta 1866; fue un ferrocarril de servicio público y transportaba la producción de 65 ingenios azucarero ubicados en los partidos rurales de Maroto, Morón, Las Enramadas, Sabanilla y Guaninicun. Vid. Jorge Aldana. *Azúcar, minería: los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937)*. Santiago de Cuba 1979, p.25 y 92.

⁶⁹ AHPSC. Fondo Gobierno Provincial, Materia: Calles, legajo 198.

espacio recreativo al Sur con la Alameda, el tinglado de comercio al centro; el muelle de vapores al Norte, contiguo a él, la estación de ferrocarril; y la máquina de vapor y fundición de metal⁷⁰ un poco más al Norte, a nivel de la calle S. Mateo lo que aportó al área una significación industrial⁷¹.

La Calzada de la Marina se comunicaba en su extremo Noroeste con otra realizada en el año 1857, que se llamó Calzada de Concha(hoy Paseo Martí). Enfrentada a la Calzada de la Marina se puede apreciar, incluso hoy, una línea continua de viviendas con dimensiones similares y con una uniforme decoración fachadista, sólo interrumpida en escala por los almacenes u otras construcciones comerciales de relieve. Las viviendas en general tienen una arquitectura sabia pero humilde, en correspondencia con las prácticas y realidades locales; eran en su mayoría de una sola planta, de fachada simple o de corredor, y engalanaron sus ventanas con bellos ejemplares de herrería de corte neoclásico.

Atendiendo a los perfiles que connotaron el área durante todo el siglo XIX, se puede colegir que primó la función comercial que le comunicó su puerto a la que se sumó la residencial desde la llegada de los franceses, especialmente a partir de 1803. Desde 1823 con la construcción del Coliseo, la zona adquirió un significado puntual recreativo-cultural, a la vez que enfatizaba sus valores comerciales y residenciales. Con la construcción de la calle de la Estacada y el Paseo de la Marina en 1831, comenzaría perfilarse, hasta imponerse en 1840, una función recreativa que no perdería el área, mientras que se reforzaba la comercial con la presencia de los primeros elementos industriales. Desde 1840 hasta finalizar el siglo XIX, el llamado Plan de la Marina o Calzada de la Marina fue una zona polifuncional, en la que primó su connotación comercial por ser el pórtico de una ciudad marinera.

⁷⁰ Emillio Bacardí: Op.Cit. p.328. La fundición con máquina de vapor para aserrar maderas se estableció en Cristina y San Mateo en 1841 por los señores Worth y Cia.

⁷¹ BNM. G.M., C-1850(2), N° 15.