

Julio Sagebien, arquitecto de Matanzas, ingeniero de Cuba

Alicia García



Real Aduana, Matanzas" litografía de L. Cuevas. Archivo del Museo de la Ciudad de La Habana.

Resumen

En 1818 dos franceses, Esteban Best y Julio Sagebien, construyen en Matanzas la primera obra neoclásica de gran envergadura de Cuba: la Aduana. Se daba inicio a una nueva era arquitectónica bajo la influencia del neoclasicismo. Best se retira pero Sagebien protagonizó el quehacer constructivo de la ciudad en la primera mitad del siglo XIX y además fue el constructor de importantes edificaciones de La Habana como el palacio de Aldama y los almacenes de San José. Su labor en los ferrocarriles fue también muy notable. Pese a tan relevantes aportes, su labor es poco conocida. Este artículo pretende subsanar esa innecesaria omisión.

Palabras Claves: Julio Sagebien, Matanzas, neoclasicismo en Cuba.

Abstract

In 1818 two French architects, Esteban Best and Julio Sagebien, built in Matanzas the first outstanding neo-classicist building of Cuba: custom houses. It was the beginning of a new architectural era under the influence of the neoclasicism. Best retired but Sagebien started to build most of the city in the first half of the XIX century. He also built important constructions in Havana like the Aldama Palace and San José's warehouses. Besides, he made a very remarkable work in the railroads. In spite of his excellent contributions to architecture, his work is not very well-known. The purpose of this article is to highlight his remarkable work, to correct that undeserved exclusion.

Key words: Julio Sagebien, Matanzas, neoclasicism in Cuba.

ALICIA GARCÍA SANTANA. Licenciada en Letras. Doctora en Ciencias del Arte. Investigadora Titular, Centro de Estudios Ambientales del CITMA, Matanzas. Investigadora de la arquitectura cubana, se ha distinguido por sus aportes en dicho campo a través de numerosas publicaciones en artículos y libros. Correo electrónico: alicia@vip.ohc.cu.

Recibido: agosb 2010

Aprobado: enero 2011

INTRODUCCIÓN

No es exagerado afirmar que Julio Sagebien marcó de modo indeleble la arquitectura matancera. Sin embargo, por injusticias de la historia, el quehacer de este notable constructor apenas ha sido reconocido, tal vez porque la mayoría de sus obras desaparecieron o fueron modificadas. Quizás porque una parte sustancial de su contribución está vinculada a La Habana y a otros territorios del país.

Julio Sagebien nació el 17 de agosto de 1796, en Boufflers-en-Ponthieu, Picardía. [1] Con la asistencia económica de un tío paterno se formó como carpintero en el taller de un maestro de París. Por falta de trabajo decidió irse a San Petersburgo, donde estaba radicado un artesano francés para el que había logrado conseguir una carta de recomendación. Sale para Amberes pero no llega a tiempo para embarcarse y, falto de dinero, toma el primer velero disponible que lo lleva a Nueva York. Según Jacques Béal, en esta ciudad conoce a un arquitecto francés que lo contrata para trabajar en una obra a realizar en Matanzas. [2] En efecto, en 1818, Esteban Best había sido encargado de la edificación de la aduana de dicha ciudad.

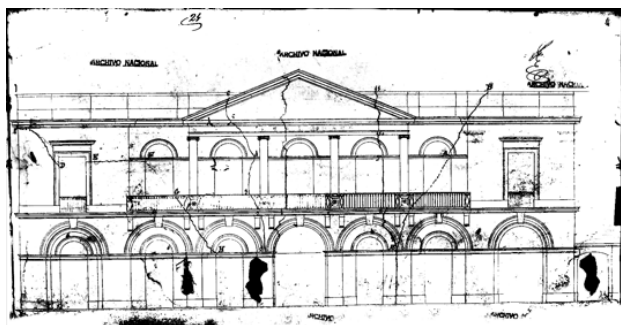
No tenemos información sobre si Sagebien realizó otros estudios que el mencionado. En documentos tempranos aparece como arquitecto, más adelante como ingeniero civil, profesión que entonces no era reconocida en España ni en Francia. Pero su obra lo acredita como un relevante constructor formado bajo la esfera de influencia de los preceptos de la *Ecole polytechnique* de París, creada entre 1794 y 1795, institución que inició los tiempos de la preeminencia del ingeniero sobre el arquitecto que caracterizó la actividad constructiva del siglo XIX. Para enfrentar obras civiles de gran complejidad técnica —en la que se incluyeron caminos, puentes y canales— los ingenieros fueron formados en estrictos principios racionales. La aplicación de los descubrimientos de la revolución industrial y el espíritu de experimentación y búsqueda de nuevas soluciones trajo consigo una revolución en la práctica de la arquitectura que, sin embargo, en lo formal quedó presa en las redes de vanas especulaciones teóricas. [3] Tuvo lugar "la ruptura entre la ciencia y su técnica, de un lado, y el arte, del otro, es decir, entre arquitectura y construcción". [4]

La antinomia aludida coincidió con el surgimiento del neoclasicismo y el rechazo del barroco. A los efectos de la ingeniería, el repertorio neoclásico se asumió sin conflictos, como la vestimenta correcta sancionada por el gusto y las costumbres, santificada por el ideario de la revolución francesa. Esa sencilla aceptación del clasicismo es la que reconoceremos en las obras construidas por Julio Sagebien.

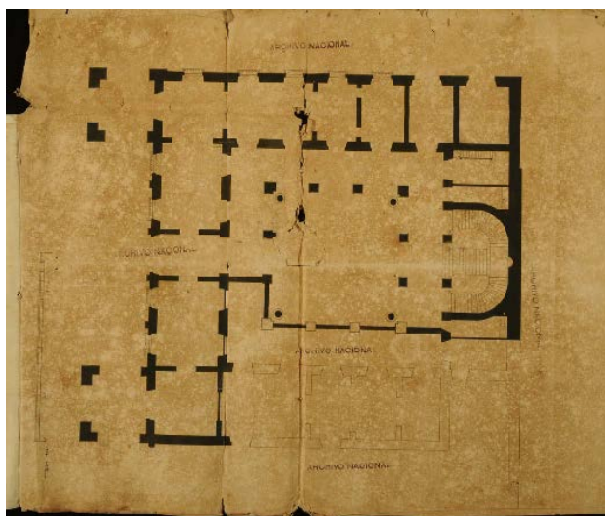
LA ADUANA

El administrador de reales rentas de Matanzas, Juan José Aranguren, propuso ubicar la aduana en el fuerte de La Vigía. Pero el Intendente de Hacienda Alejandro Ramírez, con visión de futuro, defendió el criterio de que el mejor sitio era el ocupado por la Real Factoría de Tabacos, en cuyo solar se podría construir un edificio de nueva planta “atendiendo a lo que hoy es, sino a lo que puede y debe ser este puerto y su comercio. (...)”. [5] Ramírez ordenó la confección del correspondiente plano y presupuesto y el 17 de abril de 1818, el gobernador Tirry enviaba los “planos, alzados, perfil y presupuesto de la Rl. Aduana que por su orden debe ejecutarse en esta Ciudad hecho todo por D. Esteban Best, arquitecto de profesión (...)”. [6] La propuesta fue sometida a la consideración del arquitecto Pedro Abad Villarreal, profesor de matemáticas del Seminario de San Carlos y San Ambrosio, quien los consideró “arreglados al arte en su distribución y ordenadura no menos que en su apariencia por su estilo sencillo, varonil y del gusto moderno. La planta y el alzado de la fachada y los dos cortes están delineados y labrados con inteligencia y el presupuesto calculado y formado con toda claridad (...)”. [7] Se trataba de uno de los primeros edificios neoclásicos de Cuba.

El 8 de junio de 1818, Best se compromete a ejecutar el proyecto—cuyo costo ascendía a la enorme cifra de 37 000 pesos— en quince meses. [8] Era un edificio dispuesto en dos niveles con una hermosa fachada de siete vanos. En bajos, los arcos a modo de galería, sobre la que se pronuncia el cuerpo alto, destacado los tres arcos centrales con el correspondiente frontón sostenido por pilastras rematadas en capiteles jónicos y balconaje corrido a lo ancho de los cinco arcos. El balcón sobre grandes piezas de canto a manera de ménsulas y barandaje de hierro, uno de los primeros ejemplos del uso de este material en Matanzas. A los costados de este cuerpo central, arcos en bajos, vanos adintelados con sus guardapolvos en altos rematan los extremos de la fachada. Los arcos de mediod punto con las claves y roscas resaltadas. Pretil cerrado a todo lo ancho de la fachada. En planta, el edificio se organiza en torno a un patio central porticado con la escalera de dos ramas en la crujía del fondo, en eje con respecto a la puerta de entrada principal.



Archivo Nacional de Cuba (en lo adelante ANC). “Intendencia General de Hacienda”, leg. 185, núm. 29: “Expediente formado sobre la construcción de aduana del puerto de Matanzas” 1818. Las grietas transversales son indicio cierto de fallas de cimentación posiblemente debidas a la falta de firme de un terreno cercano a la ciénaga del Yumuri extendida entonces hasta el borde de la plaza de La Vigía y la calle de Milanés.



ANC. Fondo Intendencia General de Hacienda, leg. 466 núm. 8 y 9: Planta de la aduana, 1818.

La primera dificultad en el proceso de construcción de la aduana tuvo lugar a principios de 1819 cuando uno de los arcos de sostén del aljibe colapsó, según se afirmara entonces, por haberse “quitado las cerchas muy rápidamente”. [9] Pero una catástrofe sin precedentes le aguardaba a tan hermoso edificio. En carta de 8 de noviembre de 1820, el gobernador Cecilio Ayllon le escribe al intendente:

Con el corazón enlutado pongo en noticia de V.S. que anoche a las once se desplomó por el centro el frontispicio de esta Aduana, bien por defectos de sus materiales o el resultado de las muchas aguas que han chupado en estos días.

¹ Archivo Museo Ciudad de La Habana (en lo adelante AMCH). Fondo Sagebien, leg. 193, exp. 26: “Partida de nacimiento”, 1796.

² Los datos sobre la vida de Sagebien antes de llegar a Cuba están tomados de Jacques Beal: *Exposición Jules Sagebien, un ingeniero francés en Cuba*. Casa Víctor Hugo-Cuba Cooperation, 2009.

³ Sobre estos temas véase: Leonaldo Benévolo: *Historia de la arquitectura moderna*, volumen primero. Instituto Cubano del Libro, La Habana, 1972.

⁴ *Ibid.*, p. 69.

⁵ “Carta de Alejandro Ramírez a Juan Tirry y Lacy,” enero 13 de 1818, en Archivo Nacional de Cuba (en lo adelante ANC). Intendencia General de Hacienda, leg. 185, núm. 29: “Expediente formado sobre la construcción de aduana del puerto de Matanzas”, 1818.

⁶ *Ibid.* No hemos encontrado información sobre como Tirry conoce a Best, tal vez fue a través del propio intendente Ramírez, muy vinculado a las obras del obispo Espada, quien fuera protector del compatriota de Best, el pintor Juan Bautista Vermay. Debe considerarse también al arquitecto francés Esteban Hallet, quien estuvo trabajando en La Habana a principios del siglo XIX. En general, conocemos muy poco sobre estos artistas franceses radicados o vinculados a obras cubanas.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

⁹ ANC. Intendencia General de Hacienda, leg. 185, núm. 29, 1818, documento citado.

* Texto y fotos tomados de Alicia García Santana: *Matanzas, La Atenas de Cuba*. Fotografías Julio Laramendi. Ediciones Polymita, Guatemala, 2009.

Durante la oscuridad nada pudo disponerse pero desde que amaneció hasta la puesta del sol se ha empleado en reconocimientos (...) De contado está preso el arquitecto D. Estevan Best (...) [10]

En el momento del derrumbe Best estaba en La Habana y el oficial encargado de la fábrica era Julio Sagebien. Se ordena que la obra fuera inspeccionada por Pedro Abad Villarreal, con la asistencia de los alarifes matanceros José Ramón Cabrera y Miguel de Belismelis. Abad junto con el alarife de Real Hacienda Pedro Justiniani y los demás procedieron a "dar una noticia del mal estado de este edificio cuya idea es grandiosa en su género, donde reina el gusto moderno y que sería un monumento público que diese otro ser y lustre a este pueblo si estuviere bien ejecutado (...)" [11] y concluyeron que el desplome fue provocado por la mala calidad de los materiales empleados.

Se determina la reconstrucción del edificio. Se presentan propuestas por Lorenzo Pedraja y por Julio Sagebien. Se selecciona el proyecto de Sagebien, que elimina la segunda planta y compone la fachada principal al este, consiste arcos iguales forman un peristilo corridos de seis varas de anchura que se termina al nivel del primer cuerpo por una balaustrada cuya azotea esta anivelada con el primer piso del edificio. En la fachada en tras cuerpo del alto están repartidas siete ventanas adornadas de su marcos y telares lo mismo como sus remate cuyas dimensiones y molduras han de ser proporcionadas según las reglas del arte. Dicha fachada lleva también cuatro pilastras en sus extremos a modo de rústico entablamento de orden y una balaustrada corrida remata dicha fachada, así como también la del sur. [12]

El 9 de noviembre de 1825 se firma un convenio entre la Real Hacienda y Julio Sagebien para "hacer el desmonte y desbarate del segundo cuerpo de la casa que se construyó para Aduana y (...) reedificación del primero (...)". [13] Sagebien expresa que respetará la disposición del edificio con algunos ajustes como la fabricación de una puerta nueva para el zaguán, la sustitución de los techos de azotea por de madera y teja, con la excepción de los portales interiores y exteriores y la eliminación de las pilastras de los arcos interiores por la fabricación de estos desde su cimiento. El administrador de Rentas Arangueren consideró necesario que: habiendo advertido de que toda la composición del peristilo o portal exterior, según en la forma que se halla sería de imperfección de la obra, por no guardar el orden para un solo piso, se ha creído variarlo bajo las reglas de arquitectura, debiéndose destruir enteramente el existente, debe pues construir aquel de nuevo, dándose más elevación (...) de manera que domine este sobre las demás partes del edificio, añadiendo a los pilares una pilastra resaltada de seis pulgadas, con su basa, chapitel, arquitrabe, friso y corniza de orden jónica, sin que por esta innovación se aumente el costo del presupuesto. [14]

La planta se mantuvo en lo esencial tal como fuera concebida en el proyecto de Best pues las paredes estaban casi terminadas; los pisos de las galerías anteriores, almacén y portales serían de losas de San Miguel y el de las habitaciones de losas blancas de Caen. En el patio se colocarían puertas "Romanas que cierran los doce arcos de la galería interior

teniendo la parte del centro movediza de madera de cedro (...)", [15] primera mención documental que hemos localizado de lo que llamamos persianería a la francesa, inspiradas en soluciones aportadas por el Renacimiento italiano y que tanta repercusión tendrían en la arquitectura del siglo XIX. También se consideró levantar un mirador "en el centro del cuerpo principal de la fachada del este (...) [que] tendría las proporciones de una orden ático (sic) coronada con un entablamento y su frontis y resguardado por un pararrayo llevando este su veleta y las letras de los cuatro vientos". [16] Que sepamos el mirador no se construyó. La mención al pararrayos es también una primicia de la colocación de este artefacto en un edificio cubano.

Con la aduana matancera el neoclasicismo penetraba "desde lo alto", en deuda con el clasicismo francés. En el proyecto de Best los recios arcos sobre pilares de la planta baja conforman una galería por dentro de la línea de la fachada cuyo centro se destaca con frontón y balcón corrido. En el de Sagebien, necesariamente simplificado, de haberse construido el mirador se hubiera podido enfatizar el área central del monumento, a imitación de los ejemplos franceses en los que se contrarrestaba la extensión de las fachadas sumamente apaisadas con un elemento elevado. En 1911 la aduana fue remodelada al modo del eclecticismo por la empresa de W. Armitage y destinado el edificio a sede de la audiencia y juzgado. Se construyeron habitaciones altas en los extremos similares a torres, se estableció una terraza sobre el área del pórtico a la calle y el cuerpo del edificio se retranqueó hacia el fondo, también dispuesto en dos niveles, en un proyecto de buena factura debajo del cual, no obstante, quedó la obra de Best y Sagebien, de tanta significación para la historia de la arquitectura cubana del siglo XIX.



Palacio de Justicia, plaza de La Vigía.

LAS GRANDES OBRAS CIVILES

Al presentar la propuesta para la reconstrucción de la aduana, Sagebien le expresa al cabildo matancero su intención de "manifiestar a la faz del público los deseos que me asisten de hermosear una población que con vínculos indisolubles la he escogido para mi residencia. (...)". 17 Si llegó a Matanzas

en busca de oportunidades se encontró con una población en plena efervescencia constructiva. Pero además se enamoró de una joven matancera, Demetria Josefa Delgado Guerra (1806-1892), con la que se casó el 10 de febrero de 1824. Julio Sagebien unía sus destinos definitivamente a nuestra ciudad y país para ser el hacedor de una brillante obra de arquitectura e ingeniería que hoy es patrimonio de Cuba.



Óleo de Julio Sagebien realizado por Leloup, tomado de "Exposición Jules Sagebien, un ingeniero francés en Cuba", Casa Víctor Hugo de la Oficina del Historiador de La Habana, julio de 2009.



Óleo de Demetria Josefa Delgado Guerra, tomada de "Exposición Jules Sagebien, un ingeniero francés en Cuba", Casa Víctor Hugo de la Oficina del Historiador de La Habana, julio de 2009.

Al momento de su matrimonio se encontraba trabajando en el puente del río Yumurí, uno de los tantos que en las décadas siguientes habría de enfrentar. Desde la fundación de la ciudad, los puentes fueron una pesadilla a causa de su destrucción en las crecidas de los ríos y el principal motivo que atrajo a numerosos constructores dada la permanente necesidad de rehacerlos. El de Yumurí era el obligado enlace con el castillo de San Severino; el de San Juan, con la jurisdicción y el resto de la Isla.

La contrata para la fabricación del puente del Yumurí se efectuó a favor de Julio Sagebien y Eloy Navia en 5 de agosto de 1824, a un costo de 19 000 pesos. [18] Se trataba de un puente de madera sobre pilares de cantería en los extremos, con piso y barandajes de quiebrahacha. Al año siguiente fue terminado. A fines de 1825, Sagebien y Navia presentan un proyecto para la reconstrucción del puente ubicado en la desembocadura del río San Juan, a un costo de 21 304 pesos. [19] Pero el que más fama le otorgara fue el denominado de la Carnicería, también sobre el San Juan, de madera sobre pilares de cantería, terminado en 1834 y que realizara al unísono con el mercado que estuvo en su proximidad, con el muelle de la nueva carnicería o matadero y con la plaza de Villanueva. [20] Para este puente, valorado en 70 000 pesos, Joaquín de Arrieta, muy vinculado a las obras realizadas por Sagebien puso la fianza correspondiente. El puente se bendijo el 19 de noviembre de 1834 "y como en el mismo día haya de consagrarse otro edificio público con el nombre de la Reyna Da. Isabel Segunda se acordó denominar el Puente de San Luis en obsequio de la Serenísima Sra. Infanta Da. Luisa Fernanda. (...)". [21]

¹⁰ ANC. Intendencia General de Hacienda, leg. 202, núm. 1: "Expediente formado sobre hacer un prolijo reconocimiento de la nueva fábrica de Aduana de Matanzas con motivo de las ruinas acaecidas en una parte del edificio, y determinar las reparaciones necesarias para conservarles, continuar su construcción y evitar mayores daños", 1820.

¹¹ Ibid.

¹² ANC. Intendencia General de Hacienda, leg. 466, núm. 8 y 9: "Expediente promovido por el Administrador tesorero de Rentas Reales de Matanzas sobre que se concluya o haga habitable a su objeto el edificio arruinado que se construía para aduana de aquel puerto", 1824.

¹³ ANC. Protocolos de Joaquín de la Fuente, escritura de 9 de noviembre de 1825, f. 257

¹⁴ Ibid.

¹⁵ "Presupuesto de costo que causa el desmonte del segundo cuerpo de la Aduana de esta Ciudad, su reedificación en un solo piso hasta su conclusión entera con arreglo al plano que se acompaña formado por orden del Sr. administrador de Rentas Dn Juan José Aranguren", Matanzas, 1ro. De febrero de 1825, en *ibid.* (El plano aludido no aparece junto al documento).

¹⁶ ANC. Intendencia General de Hacienda, leg. 466, núm. 8 y 9, documento citado.

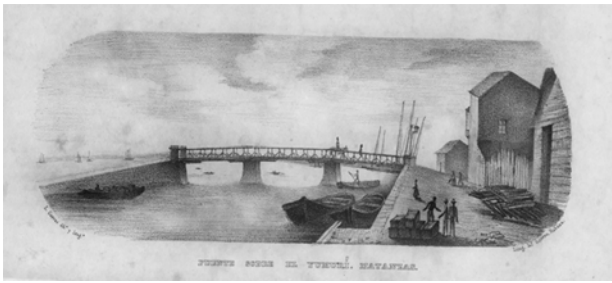
¹⁷ Ibid.

¹⁸ ANC. Protocolos de Luis López Villavicencio, escritura de 5 de agosto de 1824, f. 444.

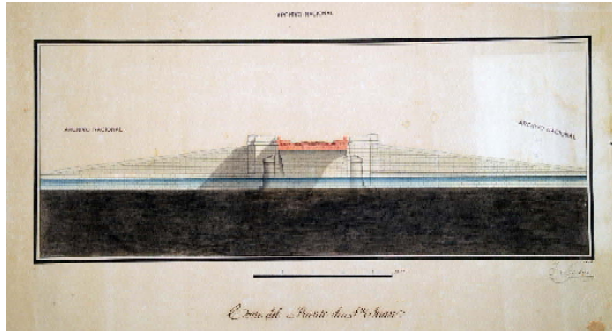
¹⁹ Archivo Histórico Provincial de Matanzas (en lo adelante AHPM). Libro de cabildo de 1825, acta del 2 de noviembre, f. 282.

²⁰ AHPM. Libro de cabildo de 1833, acta del 18 de enero, f. 7 y 7v y libro de cabildo de 1835, acta del 27 de marzo, f. 22v.

²¹ ANC. Junta de Fomento, leg. 201, núm. 8932: "Expediente número 2276 sobre remate de la contrata para la construcción del puente de la carnicería Matanzas. Se bautizó con el nombre de San Luis", 1831.



Puente sobre el Yumurí. Matanzas, litografía de L. Cuevas, colección del AMCH.



ANC. Fondo Mapas y Planos, núm. 2146: Puente de San Juan y Corte del puente de San Juan, realizado por Julio Sagebien, 1826.



Puente de San Luis sobre el río San Juan. Matanzas, litografía de L. Cuevas, colección del AMCH. La Aduana, el cuartel de Santa Cristina, la cárcel y el hospital de Santa Isabel fueron las edificaciones emblemáticas de Matanzas en la primera mitad del siglo XIX.

Concluido el de San Juan, Sagebien se ocupará del difícil puente del río Canimar, cuyo amplio cauce se salvaba por un andarivel en el paso del Tumbadero. Para el puente hizo dos propuestas y el de un paso-represa. La zona era la más importante productora de café de la Isla por entonces y el río la principal vía por donde se sacaba los productos agrícolas de las entrañas del rico partido de Guamacaro. La documentación disponible es incompleta y aunque se conoce que el trabajo le fue retribuido [22] no tenemos la certeza de que fuera construido en un punto próximo al paso del Tumbadero, desde donde también Sagebien reordenó el trazado de los caminos. [23]

Dado el éxito alcanzado con la aduana, le fue encomendada la construcción de los edificios más sobresalientes de la ciudad. El 28 de agosto de 1828, el intendente de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva le comunica

a las autoridades matanceras que “El Rey (...) se ha servido aprovar (aprobar) a la construcción de un cuartel en Matanzas (...) lo mismo que el remate celebrado al efecto en Junta Principal de Fortificación por la cantidad de ciento doce mil pesos a favor de Dn Juan Bautista Vermay, D. Julio Sagebien y D. Vicente Oxamendi (...)”. [24] Es probable que Vermay, [25] fuera parte de esta contrata por ayudarlo con la fianza que un edificio de alto costo demandaba, cosa que finalmente no pudo enfrentar como se deduce de una carta que le enviara el 1ro de febrero de 1832 en la que le expresa: “J. Arrieta vino para hacerme firmar una obligación ya firmada por usted y Vicente, y el monto asciende a 34 000 pesos. Me he quedado espantado. (...) trate de salvarme del precipicio en el cual por desgracia hemos caído (...)”. [26] Oxamendi fue otro de los asociados a las obras realizadas por Sagebien.

El cuartel de Santa Cristina, ubicado en excelente posición en el barrio de Versalles, a un costado de la alameda paralela al borde marítimo en dirección del castillo de San Severino, fue un impresionante edificio de severa arquitectura. Según Jacobo de la Pezuela era “un paralelogramo de 100 varas exactas a cada lado (...) uno de los de su clase (...) con más gusto y solidez en la Isla”. [27] De dos niveles en la crujía fronteras, al centro de la fachada estaba la entrada del edificio, resaltada mediante un saliente en el que se abrían los tres arcos de acceso, con los correspondientes balcones-tribunas de la planta alta en el eje con los arcos de la baja. El basamento y ángulos del edificio eran de cantería. La primera crujía contaba con una galería de pilares en arcos en el piso bajo y en horcones de madera, cerrada con persianerías, en la alta. El resto de las naves en el entorno del patio eran de un solo nivel, con galerías en colgadizo sobre horcones de madera. En 1902 adopta el nombre de Ignacio Agramante y sufre una primera remodelación de inspiración ecléctica que le da un aire de castillo medieval. En 1952 es bautizado con el nombre del patriota matancero Domingo Goicurúa y de nuevo intervenido según un proyecto de corte protorracionalista a cargo del arquitecto Enrique Marcet. El patio entonces se circunda con galerías altas y bajas en arcos pilares.

La cárcel terminada en 1834 tuvo peor suerte. Destinada a centro escolar Félix Varela fue demolida y en su lugar se construyó el edificio del Instituto de Segunda Enseñanza de Matanzas, al que ya hemos aludido. Fue insertada dentro del espacio destinado a plaza. A un costo de 133 694,20 pesos fue un edificio carente de ornamentaciones, de ochenta y cinco varas de frente y sesenta y ocho de fondo.



Grabado del cuartel de Santa Cristina, litografía de L. Cuevas, colección del AMCH.



Patio del cuartel antes de su remodelación en el siglo XX.



Hospital de Santa Isabel. Matanzas, litografía de L. Cuevas, colección del AMHC.



Centro escolar Mártires del Goicuría, antiguo cuartel de Santa Cristina.



Hospital Santa Isabel antes de la remodelación.

La intención de hacer un hospital acorde con la importancia de Matanzas fue planteada por el conde de Villanueva desde 1827 y el 11 de septiembre de 1830 Sagebien firma los planos de un moderno edificio a erigir en el barrio de Versalles, con su fachada principal orientada a la bahía y sus espaldas a los saludables aires de las elevaciones de La Cumbre. El edificio era de tres plantas, interrumpido el extenso frente por un saliente pabellón rectangular colocado al centro. Cada piso contó con siete vanos, los bajos a modo de galería, pero con los tres centrales proyectados hacia fuera y con los arcos sostenidos en pilares. El cuerpo saliente al centro del pabellón de entrada estaba coronado con frontón y los pisos superiores tenían los correspondientes balcones corridos a lo ancho de los tres vanos centrales. El pabellón se unía al cuerpo del edificio, de planta rectangular, por sendas galerías en arcos sobre pilares. Un pretil cerrado con copas de barro vidriado a tramos remataba el edificio. A ambos lados del pabellón de entrada, sendos jardines con sus correspondientes rejas de hierro entre pilares. Era un bellissimo edificio.

La memoria presentada por el ingeniero Manuel Pastor el 9 de noviembre de 1834 para el remate de su construcción, concedida a Sagebien, brinda valiosa información sobre las técnicas constructivas de la época: sobre las mezclas se aclara

²² Según documento fechado el 4 de diciembre de 1834 le fue pagado a Sagebien 49 824 pesos por la contrata del puente de Canimar, cifra que inclina a considerar que el puente fue construido. Véase: ANCH. Fondo Sagebien, exp. 9, leg. 114: "Documentos de proyectos de construcción de varios puentes en Matanzas para los ríos Canimar y San Juan." 1832-1837.

²³ Sobre el puente y camino de Canimar véase: AHPM. Libro de cabildo de 1835, acta del 4 de diciembre, f. 63v y AMCH. Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 11: "Proyecto de un camino proyectado de Matanzas a Canimar", 1841; sobre los puentes matanceros: AMCH. Fondo Sagebien leg. 114, exp. 9.

²⁴ AHPM. Fondo Hacienda (sin clasificar) "Carta de Claudio Martínez de Pinillos al subdelegado de Hacienda de Matanzas", diciembre 12 de 1828.

²⁵ Juan Bautista Vermay, fundador de la escuela de pintura de San Alejandro fue discípulo de David y jacobino resuelto. Llegó a Cuba en 1815 traído por el obispo Espada de La Luisiana, adonde se había refugiado de las persecuciones de los realistas franceses. Fue gran amigo de Sagebien. Muere en 1833 a consecuencia de la epidemia del cólera. Véase: Sabine Faivre D'Arerier: Vermay. Mensajero de las Luces. Imagen Contemporánea, La Habana, 2004.

²⁶ Citado por, op, cit., p. 198.

²⁷ Jacobo de la Pezuela: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*, t. IV, p. 39. Imprenta del Establecimiento de Mellado, Madrid, 1963.

que deberán componerse “de dos partes de buena cal apagada y dos de arena de la más lavada en agua de la del río, también podrá emplearse el rosco de cantera limpio y pasado por saranda las que formen la unión de la sillería de iguales materiales, y mezclados por mitad después de cernida. (...)”; todos los muros serían de mampostería mixta con la excepción del primer nivel y tendrán de “treinta pulgadas, veintisiete los del primer piso, veintetres la mampostería del segundo y diecinueve del tercero. (...)”. Los pisos de la galería interior serán de piedra de San Miguel, los poyos de las ventanas y sardineles de las puertas serán de sillería y del mismo material las columnas y arcos de la galería interior primer cuerpo del peristilo de la entrada. Sobre la terminación de los muros se expresa: “Todas las paredes excepto la de sillería serán vestidas por ambas caras, primero por un repello hecho con mezcla de construcción, segundo uno de blanco de cal y arena cernida y tercero de dos manos de lechada dada en fresco, pero los ángulos y partes salientes de los muros, puertas y ventanas se vestirán con yeso (...)”. [28] testimonio que nos confirma que las paredes de mampostería se terminaban con una lechada ligera aplicada sobre las superficies húmedas y que permitía un fraguado a la manera del fresco y que a las partes construidas con sillares —todos los salientes y molduras— se le aplicaba una fina capa de yeso que les daba una textura homogénea, apenas diferente de la de la piedra, pero sin las irregularidades de esta. No tenemos constancia de época que sugiera que la piedra quedaba a vista como se ha puesto de moda en la restauración de los edificios coloniales.

En los pavimentos de losas de ladrillos, “cuadrados de nueve pulgadas de largo de buen material”; las azoteas tendrían una capa de hormigón pisadas con pisones, luego dos camas de ladrillo mixto de manera que los superiores cubran las juntas de los inferiores, hechas estas con mezcla de polvo de ladrillo. El aljibe será de dieciséis varas de largo, cinco de ancho y cuatro de profundidad, se construirá con una pared de mampostería en la que descansa la bóveda de ladrillos, al lado de la mampostería, por la parte interior llevará un muro de ladrillos del ancho de ellos y después vestido con ladrillos recortado, sentado y tomadas las juntas con polvo del mismo; “el piso después de un buen enrajonado, se le echarán seis pulgadas de hormigón (...) quede en tres, y dos solerías de ladrillo encontrados como las azoteas, estas y el aljibe llevarán sus zabaletas correspondientes en los ángulos del piso; tendrá su brocal de piedra de San Miguel enteriza, pescante de hierro, carrucha de bronce (...) recibirá sus aguas de todas las vertientes interiores por canales de hoja de lata (...)”. [29]

El hospital de Santa Isabel inaugurado el 20 de julio de 1838 fue el más sobresaliente de los edificios construidos por Sagebien en Matanzas. Su costo ascendió a la extraordinaria cifra de 272 917,50. A fines del siglo, el general Valeriano Weyler lo transformó en hospital militar y de este modo fue ocupado por los norteamericanos cuando la intervención del país. Fue devuelto a la ciudad en 1900. En versión protorracionalista fue remodelado según proyecto de la arquitecta Aida Marcet Beato. [30]

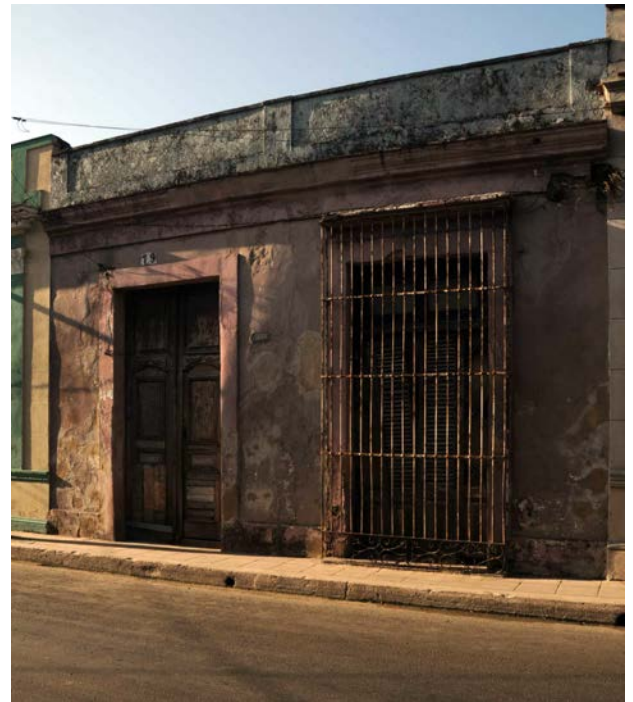
Sagebien fue también el proyectista del desaparecido edificio de la aduana marítima construido “en la punta de terreno firme nombrada Rancho de Pescadores haciendo frente por el norte

con el Cuartel de Santa Cristina ya sentado sobre la línea normal que pasa por el centro de aquel edificio; en esta posición los tres costados del E. S. y O. (este, sur y oeste), harán frente con el fondeadero de la Bahía (...) realizando el proyecto de un brazo de muelle que partiendo de este edificio vaya prolongándose hasta el fondeadero. (...)”. [31]

En estos años de intenso trabajo es probable que Sagebien viviera en una modesta casa de la calle Contreras No. 79, cuyo solar compró en 1827 y vendió en 1838. [32]



Aduana marítima, foto tomada del Álbum pintoresco de Matanzas.



Casa de Contreras 79 donde vivió Julio Sagebien. El palacete de Coffigny es un emblemático edificio que estableció las características que identifican y diferencian a la arquitectura doméstica de Matanzas en comparación con las manifestaciones homólogas contemporáneas de Cuba y de Hispanoamérica.

LA RESIDENCIA DE JUAN BAUTISTA COFFIGNY: RÍO 41
ESQUINA A AYUNTAMIENTO

El 1.º de mayo de 1838 Julio Sagebien firmó contrato [33] para la fabricación "a todo costo" de una casa-almacén para el hacendado Juan Bautista Coffigny. [34] Este edificio —único ejemplo matancero del quehacer de Sagebien que ha llegado a nuestros días sin apenas modificaciones— ha sido erróneamente atribuido al ingeniero Manuel José de Carrera, [35] quien también trabajó en Matanzas y en Cárdenas por los mismos años.

En el mencionado contrato de fabricación, Sagebien se compromete a construir un edificio compuesto por casa de vivienda, almacén y dependencias para la servidumbre, de azotea, en 31 895 pesos. La casona sigue el plan en eje quebrado, con un zaguán al costado enfrentado al cajón de la escalera, inserto dentro de un martillo incompleto, de similar composición espacial que los ámbitos destinados a despacho y gabinete en las viviendas de una sola planta. Los almacenes quedaban en el sótano encajado en el declive de calle Ayuntamiento, con entrada por la de Narváez. La casa de vivienda, con el frente hacia la de Río.



Casa de Río 41 esquina Ayuntamiento.

La fachada principal, de cantería, de severo aspecto no cuenta con portada y los únicos destaques son los guardapolvos sobre ménsulas de los vanos superiores. El balcón de esquina descansa en grandes piezas de canto en cuarto de bocel, solución peculiar de Matanzas posiblemente introducida por Sagebien. Las barandas de hierro fundido, con motivos del imperio. Las rejas de las ventanas de sobrios barrotes lisos con una estela decorativa en grecas. El edificio se remata con un pretil corrido. [36]

Como fue común en la época, las paredes son "de cantería mixta, es decir, los huecos ángulos y encuentro de muros de cantería y lo demás de mampostería (...)". Todas las puertas, de cedro, las del piso inferior «a la española» y las del superior de tableros. Las del piso alto, del balcón, con «doble oja de romanas», es decir, puertas de persianas francesas como ya hemos aclarado. Del mismo modo el "arco del primer Comedor tendrá Romana con su vuelta de Vidriera y el arco del segundo

comedor será de Romana por entero. (...)", lo que traducido significa que el arco de la segunda crujía de la planta baja al patio es de mediopunto de cristales y puertas empersianadas y el correspondiente en planta alta, de mediopunto y persianas. Los pisos de losas de San Miguel en almacenes, zaguán y patio, "de Caen en las habitaciones y mármol en el Salón (...)". Este último, ubicado en la primera crujía del piso noble haciendo esquina, tendría cielos rasos de yeso y "una cornisa y molduras de caoba en las paredes para el resguardo de las sillas (...)". El derrame de los vanos del salón será «amoldurado». Las peculiaridades de esta casona, en particular la feliz solución del sostén del balcón en cantos en gola, se repiten en numerosas viviendas construidas en el mismo período. Por las evidencias

²⁸ Todas las citas de este párrafo están tomadas de: AMCH. Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 12: "Documentos sobre la construcción del hospital de Matanzas con el cual se vincula Jules Sagebien, 1834 y 1835."

²⁹ *Ibid.*

³⁰ AMCH. Fondo Colegio de Arquitectos, "Expediente sobre el hospital de Matanzas", fondo sin clasificar.

³¹ AMCH. Fondo Sagebien, leg. 144, exp. 2: "Proyecto de Aduana para Matanzas mandado a formar por el Conde de Villanueva, 1829".

³² Véase: ANC. Protocolos de Luis López Villavicencio de 1827, escritura del 21 de marzo, f. 157v. y protocolo de 1838, escritura de 27 de julio, f. 543; Registro de la Propiedad, libro 1, f. 120.

³³ AMCH Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 5: "Convenio de construcción de fábrica establecido entre Juan Bautista Coffigny y Jules Sagebien, fechado en Matanzas el 1.º de Mayo de 1838."

³⁴ Coffigny era dueño del ingenio Santa Catalina, ubicado en Máximo Gómez, jurisdicción de Cárdenas. Según Alberto Perréon 1880 era un pequeño ingenio de 154 esclavos y 13 chinos. Se casó con Catalina Fleming, quien en 1887 declara la propiedad de las casas de la calle Río 41 y 43. La casa y el ingenio fueron heredados por su hija María de los Ángeles Coffigny y Fleming, madre del médico y patriota matancero el Dr. Julio Ortiz Coffigny, quien tuvo su residencia en la casa de la calle Contreras 36. Véase: AHPM. Anotaduría de Hipotecas, Libro 11, partida 857, f. 285; Registro de la Propiedad, Libro 69, f. 27; Alberto Perré Ballester: *El azúcar en Matanzas y sus dueños en La Habana*. Apuntes e iconografía, op. cit., p. 179. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2007.

³⁵ Luis Bay Sevilla afirmó que "la casa de Río esquina Ayuntamiento fue construida por Rafael Carrera y Heredia, Coronel de Ingenieros del ejército español, quien también construyó la residencia de Miguel Aldama, la Estación de Sabanilla pues Carrera era un profesional al servicio de la familia Alfonso." Suponemos que se refiere a Manuel José quien tuvo un hermano llamado Rafael también ingeniero, según el conde de Jaruco graduado de la Escuela de Madrid y empleado del ferrocarril de Cárdenas y Júcaro. Rafael vivió en la casa de Manzano esquina Jovellanos, demolida. Weiss por su parte, también afirma que fue Manuel José de Carrera el autor de la casa de Coffigny. Sin embargo, la autoría de Sagebien sobre esta morada era del conocimiento de los matanceros pues fue reconocida por el erudito José Augusto Escoto. Véase: BAY SEVILLA, Luis: "Viejas costumbres cubanas", *Arquitectura*, año XII, núm. 134, sep. 1944, p. 344-347 y Joaquín Weiss: *La arquitectura colonial cubana*, p. 341. La Habana-Sevilla, 2002.; Francisco de Santa Cruz y Mallén Conde de Jaruco, *Historia de la familias cubanas*, t. IV, p. 20, La Habana, 1940-1950; AHPM. Anotaduría de Hipotecas, Libro 16, partida 1465, f. 319; BNJM. Colección Manuscrita, Escoto No. 107 y 108.

³⁶ Todas las citas de este párrafo están tomadas de AMCH. Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 5: "Convenio de construcción de fábrica establecido entre Juan Bautista Coffigny y Jules Sagebien, fechado en Matanzas el 1.º de Mayo de 1838.", documento citado.



Mediopunto de cristales de colores, Río 41 esquina Ayuntamiento.

documentales, el cierre de los arcos en viviendas tempranas fue con persianerías, tal como fuera el del segundo nivel de esta vivienda. Seguidamente se generalizan los de cristales transparentes o blancos montados en bellotes de madera, al modo en que se hizo frecuente en los Estados Unidos, una de las fuentes de este tema. Hay fuertes motivos para considerar que el uso de cristales de colores en sustitución de los transparentes o blancos fue introducido por los franceses. Uno de ellos, el de esta casa, y las referencias en publicaciones periódicas del uso de dichos cristales en talleres de franceses radicados en La Habana.

El mediopunto de cristal adquirió gran importancia a fines del siglo XVIII en Inglaterra, colocado en la parte superior de la puerta de entrada para iluminar el hall. Pasó a Francia y a los Estados Unidos. El tema —de abolengo clásico, estudiado durante el Renacimiento, retomado por el neoclasicismo— experimenta en nuestros ambientes dos importantes transformaciones: la primera, de escala en tanto al ubicarse en la arquería a los patios alcanzan grandes dimensiones; la segunda, la adopción del color. En Matanzas se ofrecen con cristales de colores de fuertes contrastes, como el de la casa de Coffigny, con sus rojos, morados, verdes y amarillos. Pero se hizo muy frecuente la simple combinación del blanco con el azul y el rojo, en clara alusión a los colores de la que después fuera nuestra enseña nacional, izada por vez primera en la cercana ciudad de Cárdenas, en 1850.

Tuvo esta casa, y se ha conservado en otras, un recurso muy generalizado en la vivienda del siglo XIX: el recuadrado de los vanos con pilastras de madera, moldurada terminada en redondeles a modo de páteras que es un tema que aparece en los manuales de arquitectura publicados en los Estados Unidos a principios del siglo XIX y que se hace común en la casa cubana del siglo XIX, al igual que los cielos rasos de madera, yeso o de lona para cubrir las vigas de los techos en azotea y la decoración pictórica de los muros. Estos aportes contribuyeron a que Matanzas definiera su criollísima y singular versión doméstica en la que se concilia la antiquísima disposición planimétrica en eje quebrado que le llega pasada por tamiz habanero, con la renovación formal derivada del neoclasicismo, en función de las demandas de vida de las primeras décadas del siglo XIX. El resultado es muy matancero y, sin dudas, cubano.

Otro importante palacete construido entre 1838 y 1841 por Sagebien en Matanzas fue el destinado a su amigo Joaquín Arrieta, en la esquina de las calles Contreras y Madan, relacionado con el tipo señorial habanero pues, a diferencia de lo común en Matanzas, la puerta de entrada está ubicada al centro de la fachada. Se trata de un edificio inconcluso reconstruido sobre uno anterior de dos plantas de madera. La nueva obra comprendió la primera crujía y los muros perimetrales y llegó solo al nivel de la planta baja con su correspondiente entresuelo; hacia la calle Madan, la tienda en esquina; hacia el patio se aprecian las galerías en horcones de madera pertenecientes a la construcción anterior. Eso trajo consigo incompatibilidades que, al parecer, hicieron imposible la terminación del edificio, concebido además con una enorme altura. Tuvo una valiosa puerta de hierro fundido, trasladada a la de Manzano 50, de la que aún queda en su lugar el mediopunto sobre la puerta de entrada. Es también una de las primeras residencias en destacar el ingreso con una portada, cuya factura recuerda la de la aduana.



Palacete de Joaquín Arrieta, Contreras esquina Madan. Vinculado a través de los ferrocarriles con la familia Aldama-Alfonso, Sagebien tuvo a su cargo la construcción del palacio de Aldama, el edificio más notable del siglo XIX cubano, a más de otras importantes edificaciones de la capital del país.

EL PALACIO DE ALDAMA Y OTRAS OBRAS EN LA HABANA

El primer indicio del vínculo de Sagebien con esta obra se deduce de una carta fechada en La Habana en enero 1842 y dirigida a su madre donde le dice *"en attendant je suis toujours (...) très occupé et maintenant je me trouve à la Habana, je dirige la construction d'une maison considérable qui sera la plus belle de la ville (...)"*. [37] Su participación en la fábrica del palacio de Aldama queda confirmada por una carta que el marqués de Montelo le enviara el 22 de abril de 1843:

Muy Señor mío: al regreso a la Habana el día 18 del corriente, supe con sorpresa y sobrado disgusto que todavía permanecía U. en Santiago de Cuba, a pesar de haberme dicho antes de irse, que su ausencia no pasaría de un mes. Del disgusto y la sorpresa pasé a otro sentimiento, que U,

concebirá fácilmente con la lectura de la carta que dirigió U. a mi suegro en 1º del corriente y que mi cuñado abrió en la Habana y no se atrevió a mandar a supadre por no aumentar los sinsabores que recientemente ha experimentado. En efecto, en su referida carta hace U. mismo su acusación en estas palabras que copio: "U. sabrá sin duda de que me he encargado de la construcción del ferrocarril de Cuba, y como también lo estoy de la construcción de su casa, me hallo con dos obras a la vez, que no puedo dirigir en persona, y no se hasta que punto le podrá convenir esto.

Después de esta confesión, en vano trata U. de explicar ni disculpar su conducta (...) con razones desnudas de todo fundamento, pues el compromiso que en alguna manera tenía U. anteriormente, era el de ir **a trazar el camino** como fue U., y no el de construirlo. La 2a razón que da U. es cabalmente contraproducente, pues por lo mismo que está la fábrica de mi suegro en vísperas de concluirse, necesita más que nunca de la constante presencia y dirección de U.; porque son muchos, muy variados y muy delicados los trabajos que quedan por hacer. Así es que D. J. Lambden espera por U. (...). [38]

En carta de 1ro. de julio de 1843, Joaquín Arrieta le hace conocer que el diferendo con Aldama, a su criterio, no tenía solución, por lo que le recomendaba que no regresara a La Habana:

Mi estimado amigo: al momento de mi llegada a ésta, le remití a su esposa la carta que se sirvió U. darme para ella; en el vapor Villanueva y negros de la propiedad de U. que han sido expulsados por D. Domingo Aldama de su fábrica: con este tube una sección bastante larga sobre U. y sus ideas de dar una vuelta; pero lo hallé tan irritado, que por mas reflexiones que le hice, no me fue posible calmarlo, diciendo que lo había U. engañado, con otras palabras todas ofensivas: traté pues de hacerle entender que el compromiso de U. para con el particular, por consiguiente que ninguna falta había U. cometido (roto) en la fábrica y tanto en la parte exterior como interior, he visto que continúan los trabajos con bastante regularidad y sin interrupción pues hay porción de piezas revestidas con gusto a mi ver, así es que por ahora no hay que pensar en viage para ésta, pues según observo y la predisposición que noto, sería a mi ver mas para irritar que para calmar los ánimos, continúe U. pues mi buen amigo en delante de los trabajos del Camino con la eficacia y asiduidad que acostumbra. [39]

Arrieta, propulsor del ferrocarril de las minas del Cobre, tenía interés en que Sagebien permaneciera en Oriente. [40] No se tiene noticias si, en efecto, el laborioso francés regresó a La Habana, para esa fecha, el palacio Aldama estaba en fase de terminación.

Por la documentación del riquísimo fondo Sagebien se conoce, además, que la carpintería le fue contratada a Juan Lambden y los pavimentos y mármoles a Francisco Bertoldi. [41] El primero se comprometió a efectuar su trabajo al mismo precio y con igual calidad al que hiciera para la casa de Joaquín Gómez. Entre las obras a ejecutar relaciona: los pisos de las azoteas; las puertas de los balcones de cuatro hojas de tablero "con sus romanas por la parte de afuera, mediopunto de cristal

arriba, sus pilastras por la parte de a dentro (sic) formando un cajón donde se ocultan las hojas (...); y "las romanas" de los arcos del patio; las pilastras con sus cornisas de los vanos. Finalmente el contrato establece que "en circunstancias de proponerse el Sr. Aldama emplear cristales de colores en la fábrica, si los pusiere, habrá que rebajarse del precio convenido el valor de los que yo había de colocar según este contrato, pero siempre será de mi cuenta la colocación en sus respectivos lugares de los que el espresado Sr. proporcione (...)". [42] Se deduce que los cristales de colores comenzaban a sustituir los blancos o transparentes usados hasta entonces.

Por su parte el marmolista Bertoldi se comprometió a "traer de Italia u otros países los mármoles que se necesitaren para hacer las dos escaleras y los suelos de la casa que está construyendo D. Domingo de Aldama en La Habana (...)", a lo que añade: "Es también mi obligación labrar, cortar, pulir, asentar y colocar en su lugar con arreglo a las formas, dimensiones, clase y colores indicados por escrito en tres planos hechos por el Arquitecto director de la obra (...)". [43] No queda duda de que la carpintería —incluidos los mediopuntos de cristales de colores y las guarniciones de los vanos— y los pavimentos del palacio de Aldama fueron ejecutados según proyectos elaborados por Julio Sagebien. Se ha intentado también identificar al autor de las decoraciones murales del palacio Aldama, posiblemente las de mayor realce del período colonial. Herrera considera con fundamento que fue el italiano Joaquín Albe, [44] realizadas con posterioridad a la conclusión de la fábrica entre 1844 y 1846, lo que explicaría la ausencia de información sobre las mismas en los prolijos papeles de Sagebien. [45]

³⁷ AMCH. Fondo Sagebien, exp. 1, leg. 114: "Carta de Julio Sagebien a la madre desde La Habana. Enero de 1842", en francés.

³⁸ AMCH. Fondo Sagebien, leg. 195, exp. 15: "Carta (dos) a Julio Sagebien por José L. Alfonso y J. de Arrieta sobre la construcción del ferrocarril de Cuba y el palacio Aldama", 1843. (Los subrayados en el original).

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ El ferrocarril minero del Cobre comenzó a funcionar, según el proyecto de Sagebien, el 10 de noviembre de 1844. Sobre este y la vinculación de Arrieta con las minas del Cobre véase: Inés Roldán de Montaud, "El ciclo cubano del cobre durante el siglo XIX (1830-1868)", en http://www.google.com.cu/search?hl=es&q=Julio+Sagebien&btnG=Buscar&meta=lr%3Dlang_es

⁴¹ AMCH. Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 27: "Contrata (fotocopia) entre Juan Lambden y Miguel Aldama sobre la construcción de la casa de este último frente a la plaza de Armas de extramuros, en cuanto a lo referente a las obras de carpintería. La Habana 22-10-1839. Se incluye además un plano de una edificación no identificada."

⁴² *Ibid.*

⁴³ AMCH. Fondo Sagebien. Leg. 193, exp. 12. "Contrata con el marmolista Francisco Bertoldi y Ca. Para los pavimentos del Palacio de Aldama".

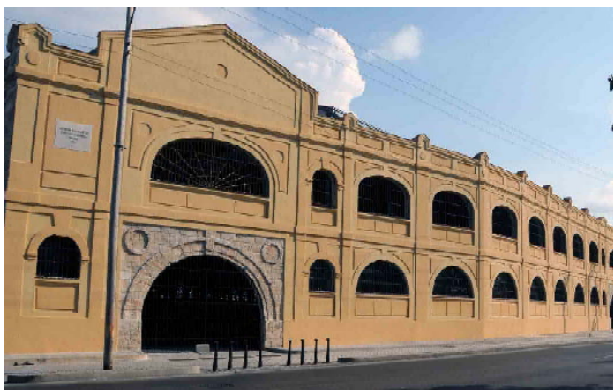
⁴⁴ Pedro Herrera: "El palacio Aldama. Una joya de la arquitectura habanera", p. 47. Ediciones Boloña, La Habana, 2007.

⁴⁵ Herrera sugiere que dada la similitud de estas decoraciones con las del palacio de Cantero, las de la casa Borrell y las del ingenio Guáimaro en Trinidad es posible que fueran realizadas bajo la dirección de Albe. No fue así pero sí hubo vínculo entre Albe y las de Trinidad realizadas por Daniel Dall'Aglio quien trabajó con el primero en el teatro Tacón y pertenecía a su misma escuela. Véase: Alicia García, Teresita Angelbello y Víctor Echenaguisa: "Trinidad de Cuba, Patrimonio de la Humanidad". *Arquitectura doméstica*. p. 291. Ediciones Abya Yala, Quito, 1996.



Carpintería del palacio Aldama.

En 1847, Sagebien fue nombrado maestro de obras de fortificación del departamento occidental por el director subinspector de ingenieros Mariano Carrillo de Albornoz.⁴⁶ Se radica en La Habana. En 1851, siendo comandante interino de la comandancia del cuerpo de ingenieros del departamento occidental, pide licencia para fabricar una casa “de mampostería en un medio solar que posee en la calle de la Amistad No. 95 (...)”. [47] En 1849 solicitó permiso para desecar la ciénaga aledaña al castillo de Atarés con la finalidad de ubicar en dicho lugar almacenes de carbón, madera y materiales de construcción y donde construiría dos “canales, uno grande, navegable hasta el puente de Chávez y otro pequeño en la alcantarilla inmediata que a la vez servirá de desagüe a los terrenos (...)”. [48] No le concedieron el permiso por razones de seguridad militar pero la envergadura de la instalación evidencia la de los trabajos que enfrentaba en La Habana, donde también construyó los almacenes de Casa Blanca (1845), el puente de Arroyo Arenas (1848), la torre del reloj de la iglesia de Guanabacoa (1851), la impresionante mole de los almacenes de San José (1855-1858), el observatorio meteorológico (1858) y la remodelación del teatro Tacón (1859) .



Almacenes San José, 1855-1858, Habana Vieja, desde la Avenida del Puerto.

LOS FERROCARRILES

Sagebien tuvo que ver con la construcción de casi todos los ferrocarriles establecidos en Cuba hasta 1862. Su obra en este sentido es simplemente impresionante y rebasa los límites de la provincia de Matanzas, territorio donde, no obstante, se concentró el grueso de las líneas destinadas a poner en comunicación los centros productores de azúcar con los puertos de embarque. Hacia la década del cuarenta comenzó la relación de Sagebien con los ferrocarriles cuya tecnología pudo conocer en viaje que hiciera a Francia acompañado por Joaquín de Arrieta. A partir de entonces es que se autodenomina ingeniero civil. Según Jacques Béal, recibió la encomienda de comprar máquinas para mejorar la fabricación del azúcar. [49] En ese momento la industria azucarera sufría una radical transformación por la aparición de los modernos trenes al vacío, fabricados por la casa francesa de Derosne y Cail —cuyas ventajas fueron defendidas por Wenceslao de Villa Urrutia ante la Junta de Fomento— instalados por vez primera en los ingenios Flor de Cuba (Colón) de Arrieta [50] y Güinía de Soto (Trinidad) de Justo Germán Cantero. [51] Cabe inferir, por tanto, que Sagebien estuvo relacionado de algún modo con la introducción del tren Derosne cuya tecnología trajo grandes cambios en la industria azucarera cubana. Vale acotar que un empleado de dicha casa fue el dibujante francés Eduardo Laplante, autor de las litografías del libro publicado por iniciativa de Cantero sobre los más importantes ingenios cubanos.

En 1840 Sagebien fue nombrado por el gobernador García Oña para la nivelación de la línea del ferrocarril de La Sabanilla. [52] A finales de 1841 arribó al país el ingeniero norteamericano Alfredo Cruger, a quien se le había encomendado el trazado del ferrocarril de Matanzas dado el éxito que alcanzara en la construcción del de La Habana a Güines. [53] La idea inicial era la de una línea recta hasta el corral Las Piedras, pero la definitiva “se desvió por Guanábana, pasando por el paradero de Cidra (...) y por Sabanilla, llegando después al lugar donde con posterioridad se fundaría Unión de Reyes. (...)”, [54] retrazada por Sagebien en 1842 a petición de los hacendados de la zona. [55] El primer tramo del ferrocarril de La Sabanilla a la Guanábana fue inaugurado el 17 de octubre de 1843 y en esa fecha el ingeniero administrador de la empresa



Puente del ferrocarril de Matanzas sobre el río San Andrés, a la entrada de Unión, realizado por Julio Sagebien, 1848.

era el teniente coronel de ingenieros Carlos Benítez. [56] Cruger también estuvo al frente del ferrocarril de Júcaro, aprobado en 1841, y perteneciente a la empresa del ferrocarril de Cárdenas cuyo derrotero había de extenderse desde el fondeadero de Júcaro en la bahía de Siguagua “hasta la hacienda Laguna-Grande, con un ramal de una legua que corre hacia el este hasta Banagüises”. [57]

En 1844 el ferrocarril de Cárdenas llegaba a Navajas. En 1845 a la muerte de Cruger es nombrado Sagebien en su lugar [58] y en 1847 llevó las paralelas hasta Banagüises, donde se encontraba el renombrado ingenio de su amigo Arrieta. [59] En 1855 se le concede permiso para iniciar los estudios de “dos proyectos de ferrocarril, uno que parta desde el tramo de San Nicolás en la línea de esta Ciudad y se dirija a Madruga y el Aguacate extendiéndose hasta el puerto de Matanzas, y el otro que arranque del extremo de dicha línea o de la Unión y vaya a Navajas prolongándose hasta entroncar con el ferrocarril de Cienfuegos a Villa Clara (...)”. [60] Al siguiente año Sagebien presenta el “plano, perfil, plan de los cuadernos de nivelaciones y el presupuesto (...)” [61] de dicha línea que se extendía por cincuenta y ocho kilómetros, y contaba con tres tramos: el primero, de Guines al Purgatorio de Drake; el segundo, hasta las alturas de Ceiba Mocha; y el tercero, hasta Matanzas.

Concluidas en lo fundamental las líneas del territorio matancero, Sagebien continuó la prolongación de las vías rumbo al actual territorio de Villa Clara, donde trabajó en los proyectos del camino de hierro de Cienfuegos a Villa Clara (1847-1853), en el de Sagua-Villa Clara (1853) que quedaron unidos en 1860 con un nudo representado por el paradero de Cruces y en el de Trinidad (1855-1859), para lo que proyectó la línea que unió la ciudad con su puerto, Casilda, continuada hasta Sancti Spiritus según el proyecto elaborado por su hijo, Julio Sagebien y Delgado, y que fuera construida hasta el ingenio Güinía de Soto. [62]

En unión con su hijo Enrique, construyeron además las líneas del ferrocarril de Santiago de Cuba (1841-1857). Entre diciembre de 1860 y 1862 trabajó para los ferrocarriles del Oeste, proyecto que le causara grandes disgustos como se deriva del testimonio presentado por su abogado a la junta directiva, en reclamación del pago por sus servicios. [63] Sagebien trabajó para los ferrocarriles del oeste hasta el 15 de marzo de 1862. Regresó a Francia en 1864 donde murió en su ciudad natal en 1867. Tenía 71 años, 44 de los cuales dedicados a construir incansablemente en Matanzas y en Cuba.



Puentes de ferrocarriles entre Banagüises y San José de los Ramos.

⁴⁶ AMCH. Fondo Sagebien, leg. 193, exp. 21: “Nombramiento de a Julio Sagebien como maestro de obras de fortificación del Departamento occidental por Mariano Carrillo de Albornoz”, 1847.

⁴⁷ ANC. Fondo Licencias para Fábricas, leg. 21, núm. 6046: “Documentos que se relaciona con Don Julio Sagebien solicitando permiso para fabricar de mampostería un medio solar que posee en la calle de la Amistad No. 95.”

⁴⁸ ANC. Licencias para Fábricas, leg. 18, No. 5103, documento citado.

⁴⁹ Jacques Beal, op. cit.

⁵⁰ Arrieta fue un interesante personaje que por su espíritu emprendedor e innovador amerita un estudio. Muere en 1847 y sus cuantiosos bienes, incluido el ingenio “Flor de Cuba” valorado en un millón de pesos, pasaron a sus hijos quienes no tuvieron su empuje y envueltos en enormes deudas deshicieron en el lapso de pocos años el enorme capital construido por el padre. En realidad los esfuerzos por transformar la base tecnológica del azúcar fueron asumidos de modo individual, sin apoyo financiero del Estado, lo que hizo imposible enfrentar la competencia en el mercado internacional. Véase: ANC. Escribanía de Varios, leg. 66 núm. 1024: “Autos del concurso de los herederos del Sr. Joaquín de Arrieta,” 1859.

⁵¹ Con anterioridad Villa Urrutia había colocado una versión menos compleja en su ingenio. Véase: Cantero, Justo Germán: Los ingenios de la isla de Cuba, p. 137. Imprenta de la Lit. de Luis Marquier, La Habana, 1857.

⁵² AMCH. Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 14: “Autorización de Oña para que Sagebien haga el levantamiento del Ferrocarril de Sabanilla,” 1840.

⁵³ Carta de José Luis Alfonso a Domingo Del Monte, Habana, septiembre 15 de 1841”, en *Domingo del Monte, Centón...*, op. cit., p. 50-53.

⁵⁴ Perret Ballester, op. cit., p. 259.

⁵⁵ AMCH. Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 6: “Ferrocarril de Matanzas a la Sabanilla. Empugnación (sic) de la Línea de Cruger”, 1842”, documento citado.

⁵⁶ ANC. Gobierno superior Civil, leg. 1018 núm. 35 295: “Sobre la construcción de un camino de hierro desde Matanzas a la Sabanilla. Prolongación del mismo,” 1839.

⁵⁷ Informe general del ingeniero director del ferrocarril del Júcaro Don. Alfredo Cruger a la Junta Directiva de la empresa el 17 de mayo de 1841, p. 3.

⁵⁸ Carlos Hellbert: *Historia estadística de Cárdenas*, p. 38. Cárdenas, 1893.

⁵⁹ Pezuela, op. cit., t. II, p. 343. El ingenio “Flor de Cuba” de Joaquín de Arrieta estaba en la cercanía de Banagüises, jurisdicción de Colón.

⁶⁰ AMCH. Fondo Sagebien, leg. 114, exp. 6: “Documentos relacionados con la construcción del ferrocarril por las provincias de La Habana, Matanzas, Cienfuegos y Villa Clara a los cuales se vinculo Julio Sagebien”, 1840-1860.

⁶¹ Ibid.

⁶² En el libro de referencia se consideró que el proyecto del ferrocarril entre Trinidad y Sancti Spiritus fue realizado por Julio Sagebien, padre. Sin embargo, con posterioridad a dicha publicación se ha podido aclarar que Sagebien padre elaboró el proyecto entre Trinidad y Casilda, puerto de dicha ciudad y Julio Sagebien Delgado, hijo del anterior e ingeniero civil, fue quien tuvo a cargo el proyecto de prolongación de dicha línea hasta Sancti Spiritus. El mismo nombre y apellido condujo a una confusión que debe ser esclarecida. Del mismo modo, el proyecto para parque de la Plaza Mayor de dicha ciudad, fue de Sagebien Delgado.

⁶³ ANC. Fondo Escribanía de Colés, leg. 114, núm 12: “Don Julio Sagebien contra la Empresa del Ferrocarril del Oeste en cobro de pesos”, 1863.