

Breve Bosquejo Histórico de la Calzada de la Reina

Progreso Constante Desde Hace dos Siglos

El Camino de San Antonio Chiquito, denominado luego Calzada de San Luis Gonzaga, y más tarde Calzada de la Reina, fué en sus orígenes, allá por el siglo XVII, uno de los dos únicos que conducían a la Chorrera o Pueblo Viejo (Vedado). Por aquel entonces era un trillo zigzagueante —cerrado en muchos tramos por matorrales y bosquecillos— que comenzando en la calle Muralla, seguía de Este a Oeste por las actuales calzadas de Reina y Carlos III hasta las faldas de la loma del Príncipe, las que rodeaba por el Suroeste. Según el historiador José María de la Torre, este camino constituyó hasta 1735 en que se construyó un puente en la Calzada del Monte; la principal salida de la ciudad para el campo. Se le llamó Camino de San Antonio, porque conducía al ingenio San Antonio Chiquito, propiedad del regidor don Blas Pedroso. Este ingenio existía aún en tiempos de la ocupación de La Habana por los ingleses y tenía una ermita en que se adoraba la imagen de San Antonio. Su situación era al Sur de lo que es hoy el Cementerio de Colón. De ahí que a fines del siglo pasado se empleara todavía en la jerga popular la frase: "Se fué para San Antonio", para referirse a la muerte de una persona.

A fines del siglo XVII delimitaban el camino de San Antonio varias estancias de labores y arboledas en las que se criaba ganado vacuno y de cerda y se cultivaban frutos menores. Las primeras estancias de que se tienen noticias eran las de Antonio de La Luz, comprendida por lo que son hoy las calles de Reina, Amistad, Belascoain y Zanja (por donde corría la Zanja Real); la de Gabriel José Calvo, comprendida por Reina, Monte, Aguila y una línea recta que partiendo de Reina y Manrique llegaba hasta Monte y Antón Recio; la estancia de Francisco Flores, comprendida por Reina, Belascoain, Figuras y la línea que partiendo de Reina y Manrique llegaba hasta Monte y Antón Recio. Esta última fué adquirida más tarde por don Agustín Castro Palomino. Su

casa de vivienda se encontraba frente a la calle Reina y en ella estuvo de temporada durante el verano de 1796 el Conde de Jaruco. Por ventas y parcelamientos sucesivos determinados por el aumento de la población, el Camino de San Antonio fué pronto un camino de quintas de recreo. En 1735 se le dió rectitud y se le puso aceras de piedras, según La Torre, "a costa de los padres jesuitas que tenían estancias por San Antonio Chiquito".

La Primera Industria

La primera industria y comercio de que se tiene noticia en la calle de Reina fué un trapiche situado entre Campanario y Lealtad, cerca del Sur, propiedad del coronel don Vicente Garcini. Operaba el trapiche el moreno Esteban Estrada, y en él se expendía guarapo o miel de caña de azúcar. Las cañas de que se proveía eran traídas de la estancia que poseía el coronel Garcini en parte de los terrenos comprendidos entre Carlos III, Monte, Belascoain e Infanta. Funcionó esta "guarapera" en el primer tercio del siglo XVIII.

La importancia de la calle era apreciada de tal modo que en 1740, al proyectarse la formación del desaparecido Campo de Marte (hoy Plaza de la Fraternidad), se dispuso que el Camino de San Antonio debía atravesar este campo para no embarazar la salida a extramuros por la calle Muralla. Por este tiempo existía en la esquina de Reina y Aguila un gran semicírculo de asientos de piedra llamado "El Mentidero", en el que se reunían en tertulia los políticos y politicones de la época para discutir los "trascendentales problemas políticos del momento" entre sorbo y sorbo de una refrescante zambumbia o un jarro de dulce de guarapo. El Mentidero fué un anticipo de la Acera del Louvre. Por razón de hallarse en la esquina de Aguila, esta calle llevó durante mucho tiempo el nombre de Calle del Mentidero. Se denominó del Aguila después, por un águila que pintaron en una de las tabernas que había en ella. La calle de Rayo, que cruza también



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

9

la de Reina, se llamó así por un rayo que cayó en una de las casas entre Reina y Estrella, causando lamentables estragos

En 1751 comenzó a llamarse el Camino de San Antonio, Calzada de San Luis Gonzaga, por haberse erigido en la esquina de Belascoain (acera del Norte) una ermita con la imagen de este santo, que fué destruida en 1835.

El segundo comerciante de la calle Reina fué sin duda alguna Simón el Pollero, andaluz por más señas, que tenía una cría de aves frente a la Calzada, en las cuadras comprendida entre Gervasio y Escobar, a principios de 1752. Refieren documentos de la época que este Simón el Pollero partía todos los días a las seis de la mañana hacia La Habana Vieja con una canasta de pollos a cuestas, pregonando a voz en cuello: "Vendo pollos y pollitos, muy gordos y muy blanditos". El paso de Simón el Pollero despertaba a los vecinos. Simón prestó gratuitamente este servicio a los tranquilos vecinos y escasos moradores de la apacible Calzada durante dos años. Es de advertir que entonces no existían relojes despertadores.

Cuando en 1780 se terminó la construcción del Castillo del Príncipe, sirvió Reina, aunque desnivelada y húmeda, para la comunicación militar del recinto con aquella fortaleza.

En 1790 se mejoraron muchos de los "malos pasos" de Reina; pero no fué hasta 1836, durante el mando del capitán general don Miguel Tacón, que se terraplenó la calle, construyéndose a todo lo largo del centro de la misma un malecón o muro de sillares con pretilles enverjados que, si bien niveló sus dos alturas, privó de la vida a todas las casas laterales y dividió la vía en tres.

Entre las obras arquitectónicas que dieron prestigio a la calle, impulsándola a su desarrollo, cita el historiador Emilio Roig de Leuchsenring entre las mayores de la colonia el espléndido palacio Aldama, propiedad hoy en día del Banco Hipotecario Mendoza. Fué construido este palacio en 1838

por el ingeniero Rafael Carrera para el millonario don Domingo Aldama. Formaba dos casas "tratadas como unidad arquitectónica de excepcional monumentalidad", según explica el profesor Weiss, destinada una de ellas para residencia del señor Aldama y la otra para su hija Rosa y su yerno Domingo del Monte, el gran humanista cubano. Frente al palacio de Aldama, en la esquina de Amistad, se levantaba otro palacio en el mismo lugar en que hoy se halla el moderno edificio de la Sear's Roebuck Co. Este último palacio, más modesto, aunque no por eso menos bello, fué famoso también por haber servido de última morada al obispo Espada y Landa, muerto en 1832, y al general habanero don Juan Montalvo O'Farrill, que murió allí en 1844.

Nuevas Obras

Durante el gobierno de O'Donnell, en 1844, inició el subinspector de ingenieros don Mariano Carrillo, nuevas obras de terraplén y nivelación. El malecón fué derribado. A ambos lados de la calle se plantó una alegre arboleda que la hermoseó convirtiéndola en un magnífico boulevard. También se le renovó el pavimento, poniéndosele pavimento de calzada para los carruajes públicos. En ese año se le puso el nombre de Calzada de la Reina en homenaje a la Reina Isabel II, homenaje que ninguna otra calle de La Habana podía rendir entonces, pues según dice Pezuela en su Diccionario Geográfico e Histórico de la Isla de Cuba: "Reina es la calle más regular y amplia de todas las vías de la capital y perfectamente rectilínea. En anchura, uniformidad y simetría, es superior a las demás calles de La Habana. Casi todos los edificios de esta hermosa vía —sigue diciendo Pezuela— son de dos pisos con algunos de tres; pero la mayor parte carece en la planta baja de esas galerías acolumnadas, esa arquitectura diáfana, que es propia de la Gran Antilla".

El mercado del Vapor existía ya desde 1817 siendo de madera

(Termina en la Página D-5)



3

sus casillas. El nombre de Vapor lo debe a haber colocado don Francisco Martí y Torrens en una fonda que tenía frente a la Calzada de Galiano, un cuadro con la vista del vapor Neptuno, que vino a la Isla en 1819. En 1836 reedificó el mercado, construyéndolo de cantería, el capitán general don Miguel Tacón.

Según José G. Arboleya, en 1852 Reina era ya una de las pocas calles de extramuros que tenía alumbrado de gas, siendo el de las demás de aceite. El mismo Arboleya decía de Reina que "tiene espaciosas aceras y árboles frondosos". Aunque todas estas mejoras contribuyeron a hacer de esta calzada la reina de las calles, su desarrollo comercial fué lento durante más de la primera mitad del siglo pasado. "En esta calle —dice Pezuela— apenas aparecen más establecimientos de expendio que algunos de víveres y de inmediata necesidad".

Y es que Reina fué entonces una vía residencial sombreada de aiolos y bordeada de magníficas casonas que si en su aspecto exterior eran europeas, en el interior hacían gala de una arquitectura de puro sabor colonial. Casi todas tenían un amplio patio con un rumoroso surtidor en el centro, que en los días del tórrido verano derramaba sus aguas refrescantes bajo el follaje de un framboyán o de una enredadera. Circundaban los patios amplias galerías sobre las que se abrían las puertas de las habitaciones. Tenían estas casas a la entrada grandes zaguanes en los que se guardaban volantas y quitrines. Todavía hoy se pueden ver algunas, aunque casi todas han sido remozadas o reconstruidas.

Establecimientos

Los establecimientos existentes en la Calzada de la Reina en 1856, según Francisco Cartas en "Cartera de La Habana", son: la imprenta de Borcina; la sastrería La Lima, de don Eugenio Melogán, en el número 1 de la calle; sastrería La Rosina, en el número 9; sastrería La Amistad en el número 15; el colegio de niñas Santa Catalina en el número 63; chocolatería y repostería Las Delicias, en Reina 31; chocolatería y azucarería La Atalaya, en el número 17; fonda y cantina La Marina, en el número 57; tabaquería y venta de tabaco en rama La Fama, en el número 41; El Dorado en el 59; La Minerva, en el número 61; La Legalidad, en el 23; panadería La Guardia, en el 21; peletería La Fraternidad Mallorquina, de los señores Meyes y Herrero, en el número 9; hojalatería El Aguila, en el número 11; trenes de carruajes El Progreso,

en el número 11, y La Solidez, en el 37; agencia de mudadas La Primera y Antigua, en el 35 y medio; una locería en la casa número 21, y la escribanía de don Francisco Pimentel, en la accesoria del palacio de Aldama.

Reina era ya un boulevard comercial y, como otras tantas calles de extramuros, "el camino de las vacas". Como se recordará hasta hace algunos años existieron dentro de la ciudad muchas vaquerías, hasta que una disposición sanitaria del Gobierno del general Machado las prohibió dentro de sus límites. Las vacas eran sacadas a pastar fuera de la capital

en horas de la mañana y devueltas a sus establos por la tarde.

En su artículo titulado "Un día en La Habana", José María de la Torre hace una magnífica descripción de esta costumbre. Dice aquel gran habanero: "Suenan las nueve y a esa hora varía el cuadro. Los vaqueros tornan sus numerosas vacas a sus pastos, ya por la calle de Reina, ya por la de Monte, como para acabar de obstruir el paso interrumpido incessantemente por multitud de carruajes y caballos que van y vienen por ellas a estas horas".

En el número 149 de la calle existía en 1863 una casa de salud, la de San Rafael, que dirigía el doctor Francisco Saavedra.

Don Gaspar Betancourt Cisneros, paladín de la independencia por medio de la evolución, falleció en 1866 en una casa que se levantaba donde hoy yergue su magnificencia arquitectónica de estilo gótico la iglesia del Sagrado Corazón de Jesús, cuya construcción inició en 1914 la Compañía de Jesús, terminándola en 1923.

A partir de 1870 aumenta la importancia de Reina como calle comercial. Nuevas tiendas de ropa, de peletería, almacenes de azúcar y tabaco, sastrerías y canisierías, droguerías, ferreteras, etcétera, van estableciéndose en la calzada.

En el Almanaque Mercantil de 1881 figuran los siguientes establecimientos: el teatro Variedades, en el número 12; la Audiencia Pretorial en el número 1; un almacén de azúcar y café al por mayor, en el número 17; la venta de tabaco en rama y torcido de Alvarez y Co., en el 57; los almacenes y tiendas de víveres Mi Capricho, de José Clarens, en el número 10; de Eutiquio Juveo, en el número 80, que por aquel entonces era la esquina de Lealtad; La Diana, de Melchor Mallinedo, en el número 11, esquina a Aguila; la bodega de Agustín Palacios, en la Plaza del Vapor, por Reina; la de Jacinto Fau, en el número

16
4
51; y Los dos Hermanos, en el número 2, accesoria.

Fábricas de cigarros: la Hija de Cabañas, de Diego González del Valle, en el número 20, esquina a Rayo.

Panaderías y galleterías: La Guardia, de José Batispau, en el número 25; La Primera Guardia, de López y López, en el 21; El Centro de Oro de Antonio Martínez, en el 123; Las Delicias, de Rafael Marzán y Noya, en el 22; El Rayo, de Juan Garriga y Ca, en Rayo y Reina.

Tiendas de ropa: La Sirena, de Constantino Riestra; la de Constantino Méndez; La Principal; la Segunda Rosita; Las Córdoba, de Galiano Córdoba y Hermano.

Sastrerías y camiserías: El Desgraciado, de Martínez y Corriño, y El Duquecito, de Germán González.

Peleterías: La Elegancia, de José Canet; Los Amigos del País, La Florida, La Victoria.

Locerías: La Adelina, de Martín Díaz.

Quincallerías, perfumerías y ju-

gueterías: La Ganguita, de Baldomero Betancourt.

Fotografías: la de José Calvet y Compañía.

Peluquerías con y sin barbería: El Barberillo, de Marcos Aymart.

Depósitos de hielo: el de Juan Zorrilla.

Ferreterías: La Unión, de Ricardo Pérez; El Vapor, de Manuel San Pedro.

Boticas y droguerías: la de la señora viuda de Severo de León, y La Reina, del doctor José Rocamora.

Figuran también en el Almanaque Mercantil de 1881, las mueblerías El Manantial, de Manuel Fernández, y La Sin Rival, de José Maxench; la lamparera, hojalatería e instaladora de cañerías para gas y agua de R. Corrales y Cia.; el hotel El Vapor, la agencia de mudadas de Marcelino Crespo; la casa de baños El Barberillo, de Marco Aymart; y la

fonda Las Delicias del Vapor, de Ramón Pose.

Calle de Tránsito Obligado

Circulaban por Reina en esta época con los ómnibus de caballos de Estanillo, los tranvías de caballos también, que tenían su paradero en el mismo sitio en que se encontraba el de la Havana Electric Co, en el Príncipe. Reina y Carlos III, eran las calles de tránsito obligado para ir a la plaza de toros de Infanta, el sitio de baile llamado Los Capellanes y el Club Campestre Almendares.

Cambio de Nombre

En 1918 fué cambiado el nombre de la Calzada de la Reina por el de Avenida de Simón Bolívar, y en 1936 por el de Avenida de Bolívar simplemente; pero estos cambios de nombre no han logrado que el pueblo deje de llamar a la reina de las calles por su nombre original: la Calzada de la Reina.

M. Marzo 27/88



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Obra Arquitectónica que es un Símbolo



Entre las obras arquitectónicas mejores de la época colonial está el Palacio de Aldama, que como un símbolo en piedra de la permanencia de los valores de la calle Reina, se levanta majestuoso a la entrada de la misma.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA