
Las aduanas de la ciudad cubana de Matanzas

IGNACIO J. LÓPEZ HERNÁNDEZ
Universidad de Sevilla. España

1. ORIGEN, VALOR Y SIGNIFICADO DE LA ADUANA EN MATANZAS

La ensenada matancera, conocida desde el bojeo de Sebastián de Ocampo en 1508, se postuló desde muy temprano como un importante enclave estratégico contrariamente a lo que podría deducirse de la tardía fundación de su villa. Durante el siglo XVI y principios del XVII, se evidenciaba la importancia del territorio, al ser caladero de navíos de contrabando, cuando no refugio de la Flota de Indias, de modo que desde época de Felipe II ya se solicitaban medios para el control de la zona. Ignorados estos requerimientos, hacia 1620, se temía por la ocupación del lugar por parte de los holandeses, quienes, una vez asentados, atacarían La Habana por tierra. Así, tras el desastre de la pérdida de Jamaica, los gobernadores aceleraron el proceso de fortificación de la jurisdicción habanera, destacando el gobierno de Francisco Rodríguez de Ledesma, quien mandó venir a Juan de Císcara Ibáñez desde Santiago de Cuba, a fin de que diera forma a cuanto se había venido planificando¹.

Será finalmente con el gobernador Severino de Manzaneda cuando se dé inicio al proceso fundacional al hacer ya en 1693 una visita a los terrenos

acompañado de su ingeniero militar, con el fin de posicionar el castillo y esbozar el repartimiento y distribución de las tierras, tal y como informa en respuesta al rey el 10 de marzo de aquel mismo año. Al momento, Juan de Císcara había ya fallecido, por lo que en la dirección del proyecto estará Juan de Herrera y Sotomayor. Juan de Uribe Ozeta, escribano y agrimensor, será el encargado de levantar acta de fundación de San Carlos y San Severino de Matanzas entre los días 10 y 30 de octubre de 1693 ateniéndose al plano fundacional que dispuso Herrera, hoy conservado. Estos valiosos documentos nos permiten recrear con exactitud, día a día, el proceso de fundación de la villa, haciéndose constar desde el primer momento la ubicación de la aduana, cuando el 10 de octubre, al trazarse la plaza de armas de cara a la ensenada se delimitaba la cuadra sobre la que habría de construirse, junto a la Casa del Corregidor². Teniéndose en cuenta que la distribución de esta plaza sólo disponía dos manzanas vertientes a ella, dada la irregular naturaleza del terreno, el edificio se constituía ya como preeminente.

Del análisis de la disposición de la edificación en el entramado urbano de la ciudad extraemos algo más que una distribución sujeta a la libre consideración del proyectista. Al cotejar tanto este particular como otros aspectos detallados en las actas fundacionales, aun sin haber citas expresas, sí que

¹ CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco. *La defensa de la Isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*. Sevilla: Diputación provincial, 1986, págs. 328-331; GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas, La Atenas de Cuba*. Ciudad de Guatemala: Ediciones Polymita, 2009, págs. 18-19.

² GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas, La Atenas...* Op. cit., págs. 18-27.

se intuyen ciertas correspondencias con el «protocolo fundacional» que desde fechas finiseculares del XVI se vino registrando en diversas disposiciones, de las que destacan las *Ordenanzas de Nuevos Descubrimientos, Nuevas Poblaciones y Pacificación de los Indios*, dictadas por Felipe II el 13 de julio de 1573³. Así, en su artículo 113 se dice: «*la plaza mayor de donde se ha de comenzar la población siendo en costa de mar se debe hacer al desembarcadero del puerto*»; mientras que en el 122, al definirse la localización de los edificios en las plazas fundacionales se dicta: «*señálese [...] sitio y solar para la casa real, casa de consejo y cabildo y aduana [...] junto al mismo templo y puerto*»⁴.

Se deduce que tanto el levantamiento de la villa como la misma proyección de la aduana obedece a patrones urbanísticos prototípicos de época renacentista, que aparecen aquí fosilizados en las actas fundacionales, transcurrido más de un siglo desde de su promulgación. Es por ello que, aún cuando no tenemos conocimiento de una posible primera aduana, ésta ya se correspondía con una disposición urbana modélica, a pesar de que, de llegarse a construir, se habría tratado de un edificio muy humilde propio de la precaria coyuntura económica de la villa durante el siglo XVIII.

Sin embargo esta situación se revertirá a fines de la centuria, cuando el puerto matancero adquiera la categoría de zona franca. Así se manifiesta en una misiva enviada por el cabildo de la ciudad a la corte, fechada en el convulso año de 1809: «*Atendiendo Vuestra Majestad los reclamos [...] tuvo a bien conceder al puerto de Matanzas el privilegio de puerto menor habilitado para la carrera de España. Esta gracia concedida en 3 de diciembre de 93 nos autoriza a introducir nuestros frutos en los Puertos de la Metrópoli, sin ser necesario que entren en el de La Habana [...]*»⁵. Sin duda, Matanzas desde entonces se constituiría como uno de los principales puertos del Caribe, dadas las bondades de su ubicación:

«Deseamos decir que el puerto de Matanzas como su territorio, son los más favorables al comercio y a la agricultura. [...] Situado entre los dos canales, viejo y nuevo de Bahama, está el Puerto en la más feliz disposición tanto para los barcos que navegan de Europa hacia estos mares, como para los que retornan»⁶.

Ya por aquel momento, Cuba se evidenciaba como una potencia productora de azúcar que crecerá exponencialmente a medida que avance el siglo XIX, destacando, en este punto, la ciudad de Matanzas y su extensión comarcal como uno de los principales centros azucareros de la isla. A partir de entonces será requerida una amplia infraestructura para el procesamiento de toda aquella mercancía que habría de pasar por su puerto. Es aquí donde tendrá su origen la nueva aduana, levantada al calor de este acelerado desarrollo comercial, constituyéndose desde entonces como una importante pieza en el engranaje que articula todo este movimiento⁷, pero sobre todo, como símbolo de una nueva época en la que la ciudad se situará a la cabeza de la economía, la modernidad y la cultura en toda la región. Es por ello que el edificio de la aduana será una de las primeras grandes obras de arquitectura que se acometerán en Matanzas, con excepción del castillo de San Severino, debiendo ser digno reflejo de lo que su tiempo significaba, si bien sin olvidarse de aquellas antiguas, pero coherentes, y en cierto modo vigentes⁸, disposiciones de época renacentista, al guardarse con celo aquel enclave que le fue destinado en época fundacional.

Una vez levantado el edificio, con el incremento de las exportaciones generado por los nuevos avances del ferrocarril⁹, debió hacerse necesaria la construcción de una nueva aduana, esta vez marítima, que permitiera dar cabida a este ingente tráfico comercial, para la cual serían formados nuevos proyectos.

³ *Ibidem*, pág. 29; Cfr. VAS MINGO, Marta Milagros del. «Las Ordenanzas de 1573, sus antecedentes y consecuencias». *Quinto Centenario* (Madrid), 8 (1985), págs. 83-100.

⁴ SOLANO, Francisco de. *Normas y leyes de la ciudad hispanoamericana 1492-1600*. Madrid: CSIC— Centro de Estudios Históricos, 1996, págs. 211-212.

⁵ «Documentos del siglo XIX». *Boletín del instituto de Historia y del Archivo Nacional* (La Habana), 65 (1964), pág. 37.

⁶ *Ibidem*, pág. 38

⁷ Cfr. ALFONSO ABRAHAM, Francisco. «La Aduana Matanzas, reseña histórica». *Monografías 2009* (Matanzas), s/n (2009).

⁸ Al respecto resulta interesante observar varias resoluciones del Cabildo matancero por las que se ordenaban derribos de construcciones que no se atuvieran a la traza ortogonal de la ciudad. GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas, La Atenas...* Op. cit., pág. 45.

⁹ Cfr. MOYANO BAZZANI, Eduardo. *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*. Madrid: CSIC, 1991.

2. LAS ADUANAS DE MATANZAS: OBRAS Y PROYECTOS

El 17 de abril de 1818 el gobernador Juan Tirry envía a la ciudad los planos de un proyecto de aduana que habría de levantar el arquitecto Esteban Best¹⁰. Aprobados los planos por el arquitecto Pedro Abad Villarreal, Best firmaba un contrato que lo comprometía a ejecutar las obras en el plazo de 15 meses a un costo de 37.000 pesos, comenzándose al poco las obras¹¹. La celeridad de los trabajos, según parece, pudo causar los primeros problemas al colapsar los arcos del aljibe, presumiblemente por haberse quitado las cimbras antes de tiempo. Sin embargo, lo peor quedaba por llegar, pues el 7 de noviembre de 1820 cedieron los pilares centrales de la fachada, derrumbándose el frontón de remate. De inmediato Best fue encarcelado y, tras ser examinado el edificio, se determinó que el desplome fue debido a los malos materiales empleados¹².

A partir de este momento aparecerá en escena la figura del ingeniero Jules Sagebien, compatriota francés de Best a quien conoció en Nueva York y con el que se trasladará a Matanzas¹³. La suerte le será favorable a Sagebien en una ciudad que lo elegirá como uno de sus ingenieros y arquitectos de referencia, realizando un amplio catálogo de puentes, trazados de ferrocarriles y grandes obras de arquitectura, constituyéndose sus intervenciones en la aduana como la cabeza de serie de todos estos proyectos. Sagebien se comprometerá al desmonte del cuerpo superior de la fachada, dejando una terraza a modo de balconada abalaustrada sobre la Plaza de Armas¹⁴. Por su parte, la planta apenas habría de sufrir cambios, casi completa en su distribución a la fecha del colapso.

Cinco años después del accidente se firma entre Sagebien y la Real Hacienda el acuerdo para comenzar las obras de desmonte del segundo cuerpo, añadiéndose puntuales ajustes en la galería de ac-

ceso. Con todo, el Administrador de Rentas Juan José Aranguren estimará que con la supresión del segundo cuerpo, la altura del restante no dignificaba el edificio, disponiendo se diera mayor elevación a los muros de la galería y se colocasen pilastras en los pilares, siguiéndose el original orden jónico del cuerpo superior¹⁵.

A los diez años de ejecutar estas obras, el propio Sagebien será el encargado de formar proyecto de la segunda aduana de uso directo del puerto. Esta aduana marítima será ubicada frente al cuartel de Santa Cristina, de cara al fondeadero por donde se adentraba un brazo de muelle. Según diseño del propio Sagebien «*este edificio forma un cuadrado perfecto y tiene 60 varas por cada frente. Se compondrá de un primer piso y de un entresuelo en los cuatro frentes y de un piso alto en el frente del Este*»¹⁶.

Hasta ahora se ha considerado que el edificio fue finalmente realizado bajo su traza, si bien desapareció en fecha indeterminada. Sin embargo, basándonos en dos indicios, creemos que este proyecto no llegó siquiera a construirse. En primer lugar, una fotografía del *Álbum Pintoresco de Matanzas*, titulada como *Aduana Marítima*, nos muestra un edificio que nada tiene que ver con lo descrito por el propio Sagebien, al mostrar una edificación de planta rectangular, no ajustada a las medidas proporcionadas en la descripción y menos aún en su monumentalidad. Se podría pensar que la imagen fuera fruto de una aduana menguada de la obra original; no obstante, no lo creemos así, máxime cuando apenas han transcurrido 45 años entre la posible edificación y la fecha de la imagen. Lo confirma el hecho de que hayamos localizado otro proyecto de aduana marítima con fecha de 1848, formado por los ingenieros militares Carlos Benítez y José Pérez Malo, para ser levantada en el mismo lugar¹⁷. El proyecto probablemente fue también frustrado, pues tampoco concuerda con la fotografía.

¹⁰ GARCÍA SANTANA, Alicia. «Julio Sagebien, arquitecto de Matanzas, ingeniero de Cuba», *Arquitectura y Urbanismo* (La Habana) Vol. XXXII, 1 (2011), pág. 29.

¹¹ GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas, La Atenas...*, Op. cit., pág. 112.

¹² *Ibidem*.

¹³ BEAL, Jacques. *Jules Sagebien, un ingeniero francés en Cuba*. France: Ivry-sur-Seine, Cuba Copération, 2009, pág.7.

¹⁴ GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas La Atenas...* Op. cit., pág. 116.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibid.*, pág.121.

¹⁷ España, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid (en adelante IHCM, AGMM), Cartoteca, CUB-14/6 (a), *Plano del proyecto de aduana para el puerto de Matanzas*, 1848; CUB-14/6 (b) *Vista y perfiles del proyecto de Aduana*, 1848. En cumplimiento con el acuerdo de difusión pública de los documentos del archivo se adjunta un enlace al portal de la institución: <http://www.portalcultura.mde.es/cultural/archivos/>

3. ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO Y TIPOLOGICO DE LAS ADUANAS EN MATANZAS

Podemos seguir el proyecto que dispuso Esteban Best gracias a un alzado y planta hallados al margen de un mapa de la bahía y ciudad de Matanzas localizado entre los fondos del Archivo General Militar de Madrid¹⁸. A pesar de que el plano se data en 1822, se hace constar que es copia de Evaristo Carrillo de uno anterior sin fechar, del que mandó hacer Juan Tirry, quien remitiera los originales de Best en 1818. Se confirma su correspondencia con la traza original al cotejar los planos con otros conservados en Cuba, donde se guarda la misma disposición de planta y alzado.

Se planificaba pues un elegante edificio constituido en fachada por dos niveles, cuyo inferior muestra una galería porticada abierta por siete arcos de medio punto con roscas resaltadas que apean sobre pilares. En el interior de la galería se intuye el acceso al interior del edificio a través de otros siete arcos correspondidos longitudinalmente con los anteriores. La reciedumbre del primer nivel se contrarresta con la ligereza del segundo, repitiéndose la misma cadencia de vanos que la precedente, si bien los dos extremos se disponen adintelados mientras que los cinco centrales son nuevamente de medio punto. Delimitando cada una de las arcadas se colocan pilastras jónicas: dos exteriores que acogen el entablamento de cierre y otras cuatro centrales más reducidas que reciben el peso del frontón que acabaría cediendo en 1820. El despliegue ornamental se limita a pocas molduras en líneas de imposta, entablamentos y los propios capiteles, marcándose los ritmos y proporciones a partir de elementos de naturaleza constructiva, más que en los puramente decorativos.

En planta advertimos cómo se ha optado por la monumentalidad de un edificio de cuatro crujías en torno a un patio porticado central, dignificándose así, en consecuencia con lo que planteábamos poco más arriba, una construcción que no podría limitarse a sus cometidos puramente funcionales. No conservamos más alzados que el que acabamos de

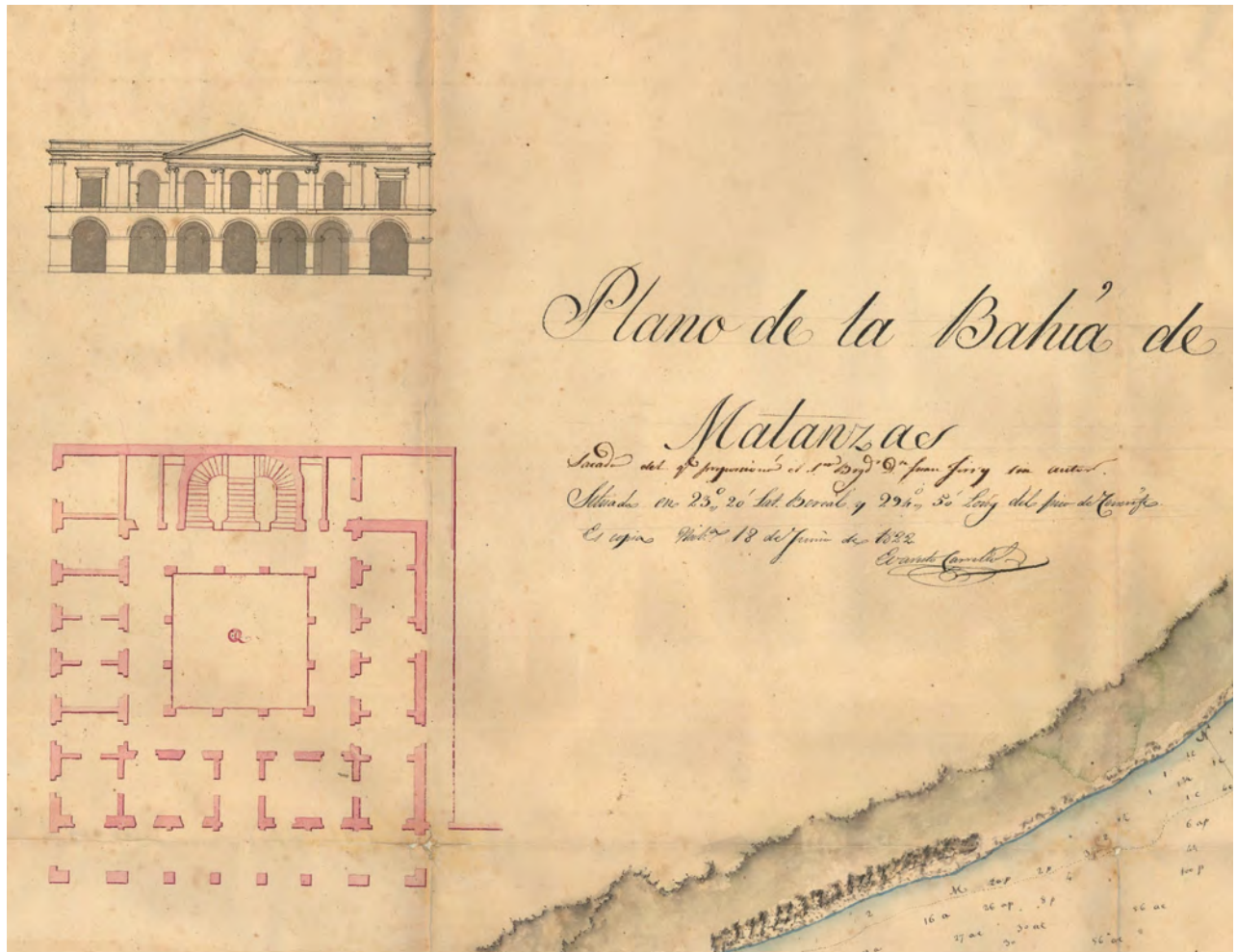
analizar. Sin embargo por la presencia de la escalera imperial de tramos curvos dispuesta en la crujía frontera a la de ingreso deducimos que se proyectó un segundo nivel en todo el edificio del que desconocemos su distribución. Aunque sí sabemos de la repartición de la primera, no se hace mención de cuáles fueron las funciones de cada una de las dependencias que giran en torno al patio, si bien debieron ser salas de almacenaje, quedando el nivel superior para el funcionariado, allí donde no sería posible el amontonamiento de grandes cargas. Finalmente, llama la atención un corredor dispuesto en el costado exterior norte del edificio que comunicaba con las habitaciones de ese flanco, seguramente habilitado para el tráfico de productos por un lugar independiente al acceso principal, guardándose así su dignidad.

Con la obligada reforma de Sagebien perdía empaque un edificio que sin embargo, conservó cierta monumentalidad gracias a las recomendaciones del administrador de Rentas Juan José Aranguren comentadas más arriba. Así, por fotografías del citado *Álbum Pintoresco de Matanzas* sabemos que la aduana se encontraba sobreelevada en un pódium accesible por una pequeña escalinata en el vano central. Sólo el enmarque de los arcos más extremos, al encontrarse más separados de los intermedios, como se observaba en el alzado de Best, se hacen con las aludidas pilastras, aunque de orden dórico y dispuestas pareadas, formando cantoneras en las esquinas. Finalmente se coronaba el conjunto con un pretil que hacía de balconada sobre la plaza y la bahía. En su aspecto actual este edificio es fruto de la remodelación de 1911 de W. Armitage, cuando se convirtió en sede de la Audiencia.

Por otro lado, como bien señala García Santana, estamos ante uno de los primeros grandes edificios que vendría a consolidar el incipiente clasicismo que traería el pensamiento ilustrado tras el periodo de ocupación inglesa de La Habana, aún cuando hasta por entonces, las construcciones mantendrán motivos de tradición barroca¹⁹. Es por ello que, junto con algunas construcciones coetáneas, la aduana matancera constituyó el primer asiento de los modos academicistas, por otra parte, muy adecuados a

¹⁸ *Ibidem*, CUB-126/18, *Plano de la Bahía de Matanzas*. Sacada del qe. proporcionó el Sr. Brigadr. Dn. Juan Tirry sin autor : situada en 23° 20' Lat. Boreal y 294° 50' Long. del pico de Tenerife. Es copia. Habana, 18 de Junio de 1822.

¹⁹ GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas La Atenas...* Op. cit., pág. 113.



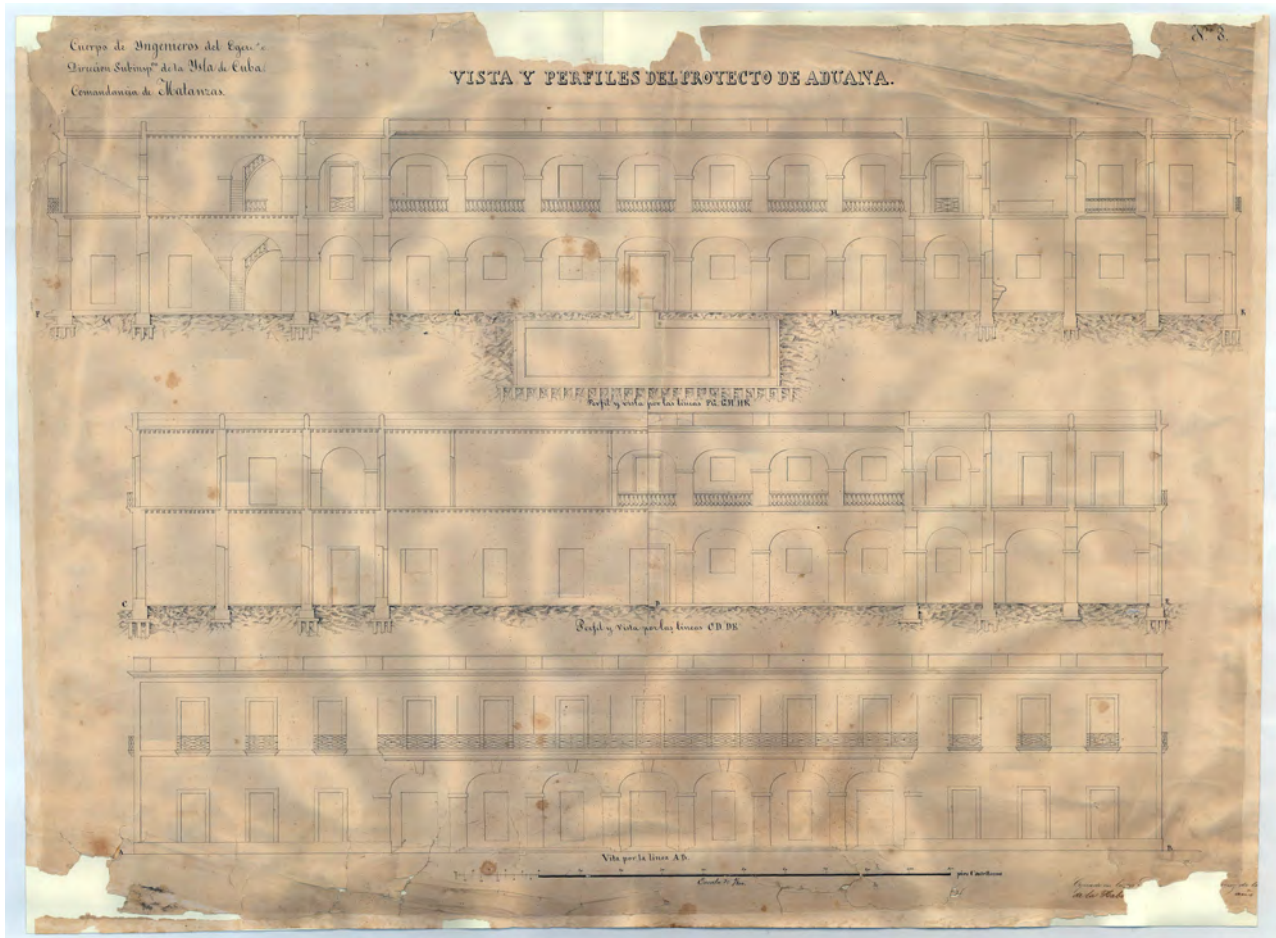
1.—Detalle. Plano de la Bahía de Matanzas. 1822. IHCM, AGMM, Cartoteca, CUB-126/18.

la pragmática formación constructiva de los ingenieros. Con ello, Sagebien, inicia una nueva forma de hacer arquitectura que encumbrará al construir en la capital habanera el excepcional Palacio Aldama.

Un caso contrario al que se ha planteado en la obra anterior se muestra en su proyecto de aduana marítima, pues, si bien no conocemos los planos, sí se nos detalla de forma escrita la distribución que habría de tener el edificio. El primer piso albergaría ocho almacenes para depósitos, portería, dos caballerizas, dos cocheras y dos comunes; el entresuelo se destinaría a oficinas y cuatro estancias accesibles por escaleras independientes; el piso superior se reserva para vivienda del administrador. La altura del edificio sería de aproximadamente 15 varas, contando con paredes, tanto exteriores como interiores, de sillería limpia de 30 pulgadas de espesor en sus

cuatro frentes, quedando la tabiquería con fábrica de sillería mixta y mampostería²⁰. Se traza, de este modo, una correspondencia con la distribución que se deducía en el proyecto anterior, en el que el piso inferior albergaría las dependencias de almacenaje, mientras que en las superiores, incluyéndose aquí una entreplanta, se destinaría al funcionariado, destacando por prelación, las del administrador. Ya supimos de sus dimensiones por la cita que incluimos en el punto anterior por la que se decía que sus cuatro frentes formarían un cuadrado perfecto de 60 por 60 varas, remitiéndose así de nuevo al diseño

²⁰ Archivo Histórico de la Oficina del Historiador, Fondo Sagebien, leg. 114, expediente 2, 1829, en GARCÍA SANTANA, Alicia. *Matanzas La Atenas...* Op. cit., pág. 129.



2.—Carlos Benítez y José Pérez Malo. Vista y perfiles del proyecto de Aduana. 1848. IHCM, AGMM, Cartoteca, CUB-14/6 (b).

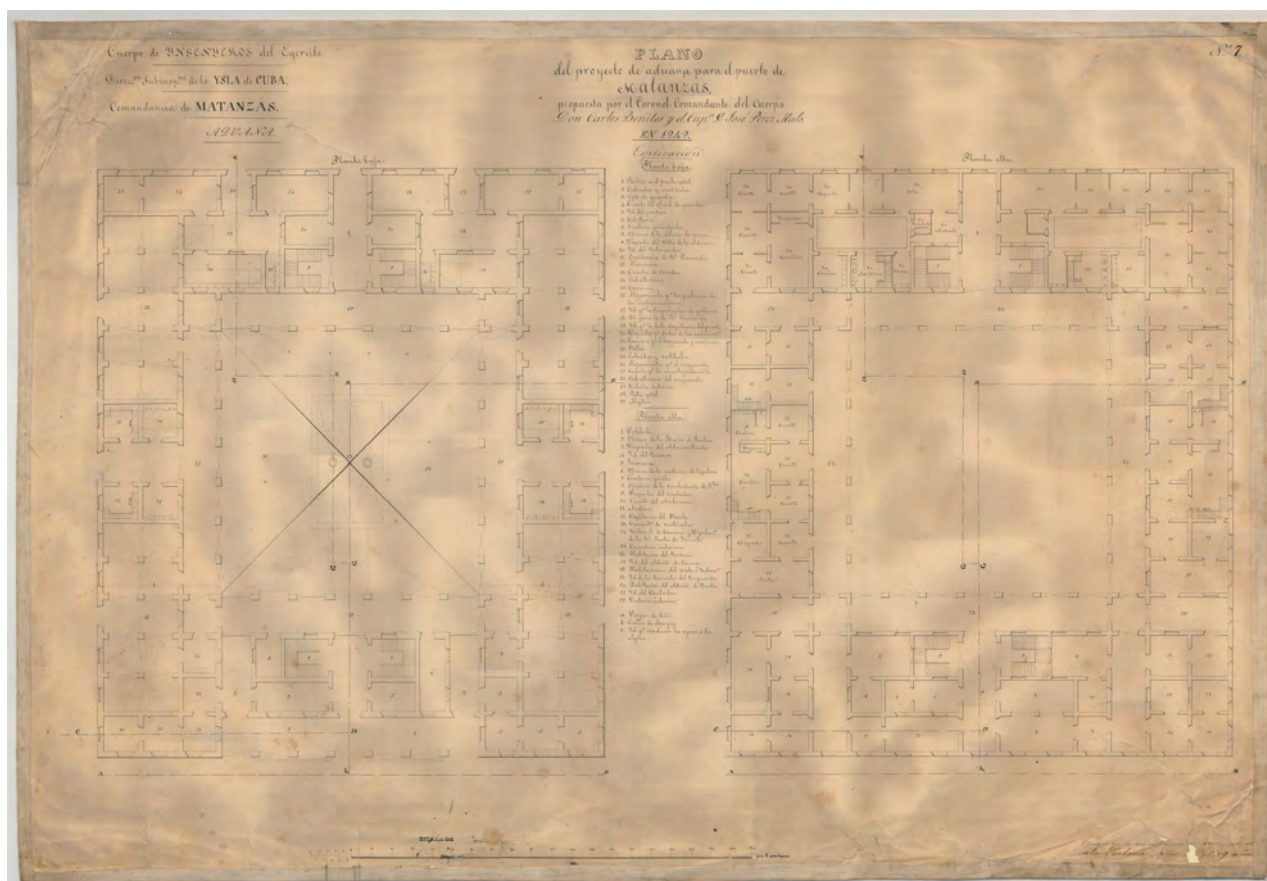
de la aduana principal de la ciudad, disponiéndose, probablemente, un patio interior.

El proyecto será sustituido por el propuesto por el Coronel Comandante de Ingenieros Carlos Benítez y el Capitán José Pérez Malo, por cuyos planos conocemos con mayor exactitud las trazas, al aportarse planta de ambos niveles y alzados de fachadas y patio interior. Este edificio debió asimilarse bastante al propuesto por Sagebien, aunque éste sustituye la planta cuadrada por una rectangular de mucha mayor proporción: 125 por 150 varas.

La fachada principal, situada en uno de los lados menores se divide en dos niveles. El inferior alberga en el centro una galería porticada de arcos carpaneles con claves resaltadas sobre pilares, quedando los extremos de la fachada sin porticar y abiertos por ventanas adinteladas. El nivel superior se resuelve con una línea de vanos adintelados con balcones, unificándose los correspondientes con la galería in-

ferior mediante una barandilla metálica corrida. El conjunto se remata en alto con un pretil continuo. El patio, también porticado, se resuelve de nuevo con carpaneles sobre pilares tanto en la planta baja como en la alta, si bien esta segunda con menor altura y protegida por un antepecho abalaustrado. Al igual que en los arcos de la fachada, la ausencia de capitel se salva con una simple imposta. En el mismo corte transversal del patio, observamos a nivel de subsuelo una cámara identificada como un aljibe por el brocal que se intuye en el dibujo. Igualmente en las secciones y alzados se define una cimentación poco profunda, en la que se hunde las bases de los pilares de piedra apenas un metro, quedando éstos fijados sobre pilotaje de madera.

Son las plantas de los niveles inferior y superior las que aportan mayor cantidad de información referente a la funcionalidad del edificio, al hacerse relación pormenorizada de cada una de las dependencias. La crujía de acceso está formada por un



3.—Carlos Benítez y José Pérez Malo. Plano del proyecto de aduana para el puerto de Matanzas. 1848. IHCM, AGMM, Cartoteca, CUB-14/6 (a).

vestíbulo en «U» que comunica a la vez el exterior con el patio y al mismo tiempo con dos cajas de escaleras de tramos rectos dispuestas una frente a la otra de forma independiente; en sus inmediaciones se ubican el cuerpo de guardia y la portería. En la crujía extrema, se repite ligeramente la estructura, encontrando un nuevo acceso, esta vez sin porticar, que conduce a otras dos cajas de escaleras. En torno a ellas, giran diferentes alojamientos para los patrones de las embarcaciones, la capitanía del puerto, la tripulación de gobierno y para la de la Real Hacienda, con habitaciones para consignas de efectos de embarcaciones y otras para caballerizas o de simple resguardo para marineros.

Serán las crujías laterales las que alberguen cuatro almacenes rectangulares, dos en cada una, formados por grandes salas en las que sólo se dibuja el trazado de los arcos que conectan cuatro pilares centrales con pilastras adosadas al muro, resultando por cada habitación 10 tramos cuadrados, sin

especificarse si están cubiertos por alfarje o abovedamiento. Los almacenes se separan por vestíbulos de accesos laterales en los que encontramos nuevamente cajas de escaleras y caballerizas. La planta superior, al igual que en el proyecto de Sagebien, la ocupan en exclusividad oficinas y residencias de los principales funcionarios de la aduana. En la planta superior de la crujía de ingreso se ubican principalmente oficinas de la capitanía del puerto, la contaduría de rentas —con el preceptivo despacho del contador, el cuarto del archivero y el archivo—, la oficina anotación de hipotecas y las oficinas y despacho del administrador de rentas. Finalmente en la esquina izquierda del ala se disponían cinco habitaciones comunicadas pertenecientes al Tribunal de Comercio y la Diputación de la Real Junta de Fomento. Las tres restantes alas del nivel superior las ocupaban cuatro grandes apartamentos con habitaciones, lavaderos, dormitorios, baños, comedores y cocinas destinados a viviendas del

Administrador de Correos, el Contador, el Administrador de Rentas y el Interventor.

Por su naturaleza, no podemos situar este proyecto a la altura artística del ejecutado años antes en la ciudad, si bien de su estudio advertimos cómo el clasicismo introducido por los ingenieros militares en la isla, se va haciendo parco en detalles en un tipo de arquitectura que se debe más a la funcionalidad que al ornato que determinan sus estilos.

4. HACIA LA DEFINICIÓN DEL MODELO ADUANERO MATANCERO: DE LA CRUJÍA ÚNICA AL EDIFICIO DE PATIO

Vemos cómo la tipología aduanera en Matanzas se complica al absorber una extensa administración arancelaria que requerirá numerosos cargos y personal. Esto sumado al orgullo de sus habitantes por saberse ahora una de las principales ciudades de la isla, hará que la aduana se conciba a la usanza de los tradicionales palacios de gobierno, situándose en la plaza fundacional con la nobleza de un edificio porticado, articulado por un gran patio central.

Esto último se observa con mayor claridad si comparamos el modelo matancero con el que tradicionalmente se dio en las ciudades, generalmente portuarias, que articularon el tráfico comercial de la Flota de Indias en las primeras décadas del Descubrimiento. Así se intuye al analizar los modelos de aduanas que se proyectaron en Panamá y Cartagena de Indias, prácticamente de forma contemporánea en 1574 y 1575 respectivamente²¹. En ambos casos encontramos en fachada un acceso porticado con una clásica *loggia* de raigambre renacentista que da paso a un edificio que en planta se desarrolla a lo largo de una sola crujía y en dos niveles, en la que en el caso de la cartagenera alberga un pequeño patio interior. Se destina el piso inferior para cuartos de almacenaje mientras que los superiores acogen despachos y oficinas.

El modelo se fosilizará a partir de entonces en varios ejemplos. Al respecto son interesantes los proyectos que se formaron en Portobelo desde los primeros años del siglo XVII para la construcción de la aduana, al pasar a ser el nuevo gran puerto del Caribe en detrimento de la vulnerable Nombre de Dios. En el Archivo General de Indias se localizan numerosos planos de aduanas que serán enviados al Consejo de Indias para su aprobación. Las constantes demoras y trabas administrativas dieron lugar a diversas trazas de las que se extrae como común denominador la referencia a la tipología utilizada en Panamá y Cartagena²². Finalmente no será hasta 1630 cuando se dé comienzo a las obras de una aduana que sin corresponder al proyecto de ninguna de las anteriores, sigue redundando en la disposición común de crujía única, si bien en este caso a dos niveles y con galería porticada en cada uno de los lados mayores²³. La tipología seguirá dándose ya avanzado el siglo XVIII cuando se planifique la construcción de unas «garitas» en Puebla de los Ángeles en 1724, al proyectarse una pequeña construcción de planta rectangular con humildes cuartos de almacenaje en una sola planta, si bien dignamente precedida por un pórtico, con lejanas reminiscencias de los antiguos cabildos castellanos²⁴.

No obstante, aunque en estas líneas tratemos de definir la tipología desarrollada en América de las casas y edificios de aduanas, muchas veces los planteamientos arquitectónicos venían determinados por el aprovechamiento de construcciones anteriores, sin perjuicio de que estas adaptaciones acaben concibiendo un modelo referencial. Es el caso de la aduana de Guatemala ubicada extramuros en el colegio de los Mercedarios de San Jerónimo, una vez el Rey desaprobó esta fundación estando ya el edificio terminado. A esta ubicación le precedieron y sucedieron otros proyectos en los que la aduana se insertaba dentro de complejos edificios en los que se incluían cuarteles, casas de tabacos u oficinas de la administración. Por lo general, se trataba de construcciones articuladas por un patio interior porticado²⁵.

²¹ MENA GARCÍA, M^a del Carmen. *La ciudad en un cruce de caminos. Panamá y sus orígenes urbanos*. Sevilla: CSIC, 1992, págs. 194-196; MARCO DORTA, Enrique. *Fuentes para la Historia del Arte Hispanoamericano. Estudios y Documentos*. Sevilla: CSIC, 1969, Vol.II, pág. 22; MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias*, Sevilla: G.E.H.A, 1951, pág. 48.

²² Archivo General de Indias (en adelante AGI), Mapas y Planos (en adelante MP)-PANAMA, 282; 281; 280.

²³ GUTIÉRREZ, Ramón. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Cátedra, 2002, pág. 284.

²⁴ AGI, MP-MEXICO, 520.

²⁵ AGI, MP-GUATEMALA, 65; 192; 69; 215; 255; GUTIÉRREZ, Ramón, *Arquitectura...* Op. cit., págs. 284-285.

En México son varias las aduanas en torno a patios que se constituyeron a partir de edificios preexistentes. Es el caso de la aduana de ciudad de México, proyectada entre 1729 y 1734 en las casas del Mayorazgo de Oñate en la plaza de Santo Domingo. También condicionada por una construcción previa se levantó en 1794 en el colegio de los jesuitas la aduana de Mérida de Yucatán según proyecto de Juan José de León, de modo que el claustro pasó a organizar las estancias del nuevo edificio²⁶. Del mismo ingeniero, encontramos en Campeche otra aduana proyectada en 1786 en los terrenos de los antiguos cuerpos de guardia y almacenes de pertrechos, dentro del perímetro del baluarte de la Soledad, en el que la unión de cuatro crujías da lugar a una planta cuadrada sobre todo visible en el trazado del patio porticado central, aún cuando otras adiciones desvirtúan el modelo de cuadrado limpio que se dará en Matanzas²⁷.

Puede observarse cómo la reutilización de edificios determinó una nueva tipología que se irá repitiendo en América en varios ejemplos de aduanas a partir del siglo XVIII. No obstante, el reaprovechamiento de estas construcciones previas impidió la formulación de una tipología depurada del modelo edilicio aduanero hasta la llegada del siglo XIX con los ejemplos matanceros. El principal

factor que favoreció tal circunstancia estribó en el impulso comercial con el que la ciudad se renovó al completo, siendo en este contexto el edificio de la aduana el que encabezaría, por los motivos más arriba analizados, las nuevas construcciones de la Matanzas contemporánea. Dada la poca importancia de la ciudad en la centuria anterior, apenas unas pocas edificaciones se levantaban hasta esta época, posibilitando la construcción de un edificio *ex novo* en torno a un paralelepípedo en el que se inscribe un patio porticado y una galería de entrada.

Por otra parte, tanto en los proyectos mexicanos como en los matanceros se evidencia la nueva impronta de los profesionales del Real Cuerpo de Ingenieros Militares, quienes desempeñaron una significativa labor en el desarrollo no sólo de la arquitectura defensiva, sino también en la civil e incluso religiosa. En el caso concreto que aquí se trata, se manifiesta un papel destacado en la introducción de la nueva tipología aduanera, adaptando ésta al nuevo lenguaje del clasicismo del que fueron sus principales valedores. Del mismo modo, a tenor del último de los proyectos, se observa cómo la pureza de líneas de esta arquitectura devendrá en nuevas fórmulas de recios patrones funcionales que su pragmatismo científico impulsará.

²⁶ GUTIÉRREZ, Ramón, *Arquitectura...* Op. cit., pág.286. Aunque Gutiérrez da como autor a Juan José de León, en el Archivo General de Indias tan sólo contamos con un plano del edificio firmado por Rafael Llobet en 1793: AGI, MP-MEXICO, 443.

²⁷ *Ibidem*, 403.