El oro y la plata de las Indias

en la época de los Austrias

EXPOSICIÓN

Centro Cultural Villa de Madrid

La firma de Bautista Antonelli. Los Antonelli fueron una familia de ingenieros que durante más de 70 años trabajaron al servicio de la Corona española en el diseño y la construcción de fortificaciones en América.

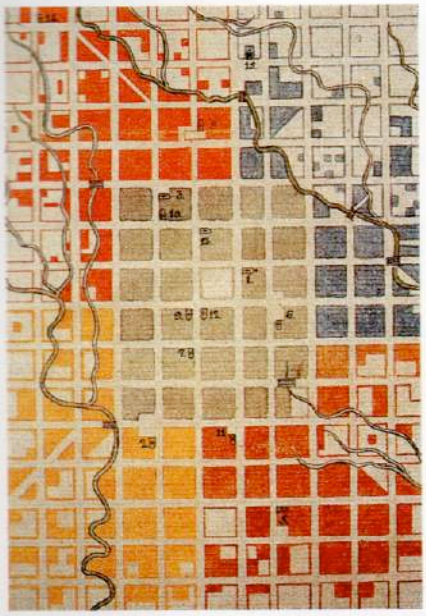
JAVIER AGUILERA

Ciudad abierta y ciudad fortificada

LOS OJOS DE BAUTISTA ANTONELLI vieron América por primera vez después de una larga travesía que lo llevó hasta las heladas aguas del estrecho de Magallanes, en el extremo más meridional del que los europeos llamaron Nuevo Mundo. Felipe II, inquieto por la seguridad de sus territorios bañados por el océano Pacífico y conocedor de su amplia experiencia al servicio de la Corona en aguas del Mediterráneo, lo envió, hasta donde solamente llegaban los más intrépidos, en una misión casi imposible: construir una fortaleza que guardara el paso del Atlántico. Antonelli explicó al monarca español que allí había levantado *una tapia con su mano de cal para protegerla del agua hasta que se hiciera la «camisa» de mampostería*, pero también le informaba de la insuficiencia de medios humanos y materiales adecuados. Al parecer, nada quedó de lo iniciado.

Bautista Antonelli vuelve de nuevo a América, enviado por el Rey, en febrero de 1586 y concentra sus trabajos en un lugar más caliente: el mar Caribe, que hervía de actividad y de tráfico de buques que surcaban sus aguas transparentes.

Dos años después de esta fecha, en 1588, moría en Toledo Juan Bautista Antonelli, hermano de Bautista, después de haber intervenido, por encargo de la Corona, en la realización de importantes obras hidráulicas y fortificaciones en España, Portugal y África. Y un año antes de la partida de Bautista Antonelli hacia el Caribe, en 1585, había nacido su hijo Juan Bautista, de igual nombre que su tío, que más tarde continuaría los trabajos comenzados por su padre en América, llegando a ser ingeniero jefe de Cartagena de Indias. Cristóbal de Rodas, primo de Juan Bautista, trabajó también durante decenas de años en estas tierras, a las que había llegado de la mano de su tío Bautista como ingeniero ayudante de las defensas de Cuba.



La ciudad de Caracas en el siglo XVII. Santiago de León de Caracas fue fundada por Diego de Losada en 1567. Una forma cuadrada de cinco por cinco manzanas, en la que se ha suprimido la central para construir la plaza mayor, es la traza inicial a partir de la cual va creciendo la ciudad por agregación sucesiva de elementos iguales. La figura representa el área central de un plano de 1775 en el que las tramas representan los barrios en los que se dividió la ciudad (Sevilla, A.G.I., MP, Venezuela, 180).

Una saga familiar que durante más de cincuenta años trabajó para la Corona española cuando ésta decidió proteger el circuito de intercambio que el Consejo de Indias y la Casa de Contratación de Sevilla habían establecido entre ambos lados del Atlántico —y del Pacífico, hasta las Filipinas.

Así, cuando el ingeniero Bautista Antonelli, que sería durante años el responsable del diseño de las defensas estáticas de los territorios ultramarinos de España, desembarcaba en las costas de veinte azules de las tórridas aguas del Caribe enviado por su Rey, se iniciaba un proceso que va a ser de gran significación para el reinado de Felipe II y sus sucesores. Un proceso que implicó la realización de un gigantesco esfuerzo constructivo de castillos, fortalezas, baluartes, fortines y murallas y que, llevado a cabo a partir de entonces en América por la Corona española, llegó a constituir el mayor conjunto defensivo realizado unitariamente en su época.

ABRE LA CIUDAD...

Desde sus comienzos, la ocupación española del Nuevo Mundo tuvo un carácter esencialmente urbano en el sentido de considerar la ciudad como elemento fundamental de la nueva estructuración del territorio. Los españoles utilizaron un modelo de ciudad basado en el trazado de manzanas cuadradas y calles rectas que formando una retícula se caracteriza por la presencia de un elemento central: la plaza mayor. Este modelo parece recoger, por una parte, una larga tradición de creación de ciudades regulares llevadas a cabo en España y en otras partes de Europa y que tiene su origen probablemente en los trazados del Imperio romano; y, por otra, está impregnado de la idea de orden y regularidad propia de la cultura del Renacimiento, proporcionando, además, la indudable ventaja de su fácil replanteo y aplicación sobre el terreno.

El modelo de ciudad hispanoamericana se desarrolló a través de una tipología con cierto grado de diversidad, pero con tamaños de manzanas y parcelas desconocidas para su época y permitiendo un desarrollo uniforme de la trama, siempre jerarquizada —y eso también fue una novedad— por la presencia de la plaza mayor, que es a la vez centro geométrico, político, comercial y simbólico; la plaza mayor hispanoamericana es el rostro de la ciudad, como diría Rojas-Mix.

La eficacia organizativa del espacio que tuvo este modelo fue tan importante que se extendió a todo el continente americano bajo influencia espa-

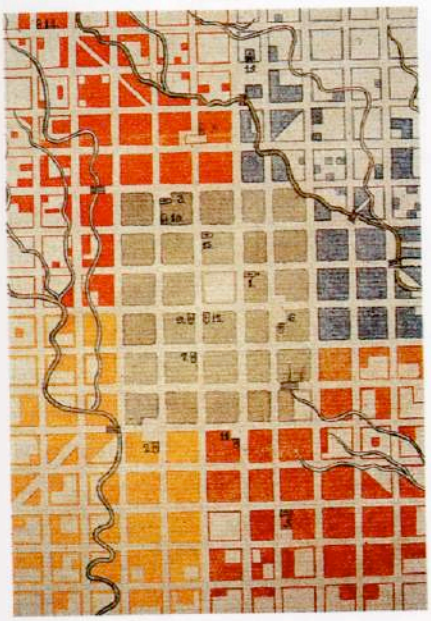
El centro de la ciudad de Quito en 1734. Quito fue fundada en 1534 por los españoles sobre la falda del volcán Pichincha. 200 años más tarde la trama inicial ha crecido a partir de la plaza mayor formando la clásica «cuadrícula hispanoamericana» (Sevilla, A.G.I., MP, Panamá, 134).

ñola, aplicándose de igual manera a territorios, localizaciones y épocas diversas, desde California a Chile, desde Guatemala a Buenos Aires o desde las primeras décadas del siglo XVI hasta finales del XVIII.

La urbanización está ligada al proceso histórico de descubrimiento del Nuevo Mundo a los ojos europeos y a la ocupación del mismo por los españoles. La ciudad, con su uniforme y contundente forma regular, es un instrumento de dominación y apropiación de esos territorios. Esta regularidad urbana no es solamente una forma, sino el resultado de una manera de entender la ciudad cuya expresión escrita estaba ya contenida en las ordenanzas que Carlos V entrega a los nuevos pobladores: *[...] comenzando desde la plaza mayor y sacando desde ella calles a las puertas y caminos principales y dejando tanto compás abierto que aunque la población vaya en gran crecimiento se pudiera siempre proseguir y dilatar en la misma forma [...].*

Este planteamiento hacía a las nuevas ciudades americanas fácilmente ampliables, con posibilidad de extenderse indefinidamente aplicando un mecanismo simple de agregación de partes iguales sin que se perdiera la coherencia del conjunto. Hacía a las nuevas poblaciones ciudades «abiertas».

Pero la decisión de Felipe II enviando a Bautista Antonelli a América cambiaría esencialmente el sentido urbano de un importante número de estas ciudades «abiertas» que los españoles habían fundado en los territorios america-



La ciudad de Caracas en el siglo XVII. Santiago de León de Caracas fue fundada por Diego de Losada en 1567. Una forma cuadrada de cinco por cinco manzanas, en la que se ha suprimido la central para construir la plaza mayor, es la traza inicial a partir de la cual va creciendo la ciudad por agregación sucesiva de elementos iguales. La figura representa el área central de un plano de 1775 en el que las tramas representan los barrios en los que se dividió la ciudad (Sevilla, A.G.I., MP, Venezuela, 180).

Una saga familiar que durante más de cincuenta años trabajó para la Corona española cuando ésta decidió proteger el circuito de intercambio que el Consejo de Indias y la Casa de Contratación de Sevilla habían establecido entre ambos lados del Atlántico —y del Pacífico, hasta las Filipinas.

Así, cuando el ingeniero Bautista Antonelli, que sería durante años el responsable del diseño de las defensas estáticas de los territorios ultramarinos de España, desembarcaba en las costas de veinte azules de las tórridas aguas del Caribe enviado por su Rey, se iniciaba un proceso que va a ser de gran significación para el reinado de Felipe II y sus sucesores. Un proceso que implicó la realización de un gigantesco esfuerzo constructivo de castillos, fortalezas, baluartes, fortines y murallas y que, llevado a cabo a partir de entonces en América por la Corona española, llegó a constituir el mayor conjunto defensivo realizado unitariamente en su época.

ABRE LA CIUDAD...

Desde sus comienzos, la ocupación española del Nuevo Mundo tuvo un carácter esencialmente urbano en el sentido de considerar la ciudad como elemento fundamental de la nueva estructuración del territorio. Los españoles utilizaron un modelo de ciudad basado en el trazado de manzanas cuadradas y calles rectas que formando una retícula se caracteriza por la presencia de un elemento central: la plaza mayor. Este modelo parece recoger, por una parte, una larga tradición de creación de ciudades regulares llevadas a cabo en España y en otras partes de Europa y que tiene su origen probablemente en los trazados del Imperio romano; y, por otra, está impregnado de la idea de orden y regularidad propia de la cultura del Renacimiento, proporcionando, además, la indudable ventaja de su fácil replanteo y aplicación sobre el terreno.

El modelo de ciudad hispanoamericana se desarrolló a través de una tipología con cierto grado de diversidad, pero con tamaños de manzanas y parcelas desconocidas para su época y permitiendo un desarrollo uniforme de la trama, siempre jerarquizada —y eso también fue una novedad— por la presencia de la plaza mayor, que es a la vez centro geométrico, político, comercial y simbólico; la plaza mayor hispanoamericana es el rostro de la ciudad, como diría Rojas-Mix.

La eficacia organizativa del espacio que tuvo este modelo fue tan importante que se extendió a todo el continente americano bajo influencia espa-

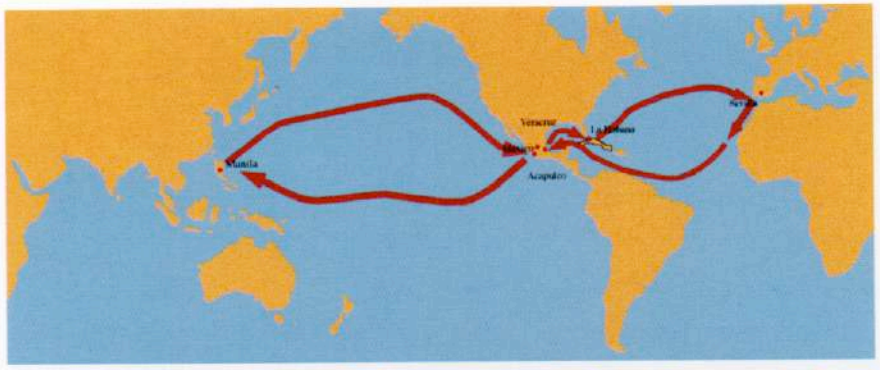
El centro de la ciudad de Quito en 1734. Quito fue fundada en 1534 por los españoles sobre la falda del volcán Pichincha. 200 años más tarde la trama inicial ha crecido a partir de la plaza mayor formando la clásica «cuadrícula hispanoamericana» (Sevilla, A.G.I., MP, Panamá, 134).

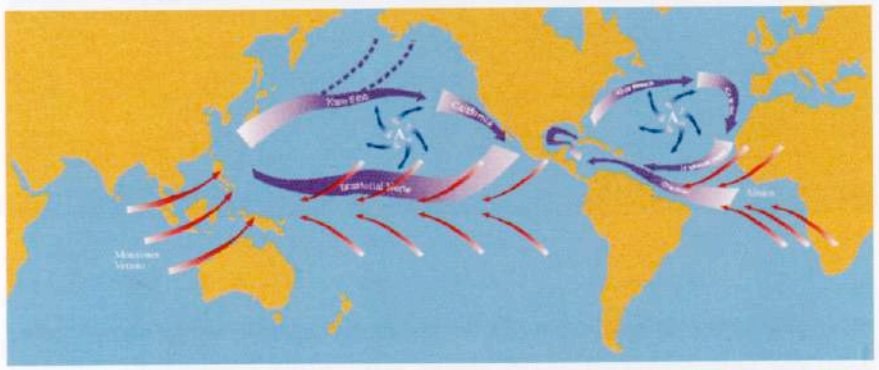
ñola, aplicándose de igual manera a territorios, localizaciones y épocas diversas, desde California a Chile, desde Guatemala a Buenos Aires o desde las primeras décadas del siglo XVI hasta finales del XVIII.

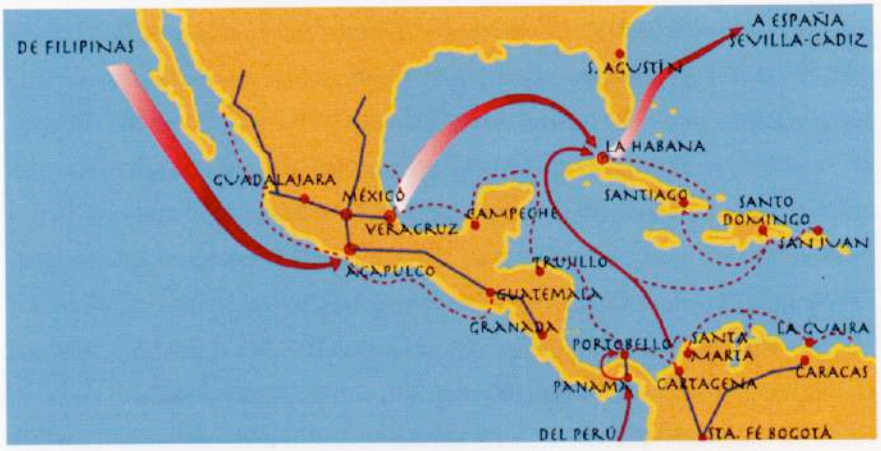
La urbanización está ligada al proceso histórico de descubrimiento del Nuevo Mundo a los ojos europeos y a la ocupación del mismo por los españoles. La ciudad, con su uniforme y contundente forma regular, es un instrumento de dominación y apropiación de esos territorios. Esta regularidad urbana no es solamente una forma, sino el resultado de una manera de entender la ciudad cuya expresión escrita estaba ya contenida en las ordenanzas que Carlos V entrega a los nuevos pobladores: *[...] comenzando desde la plaza mayor y sacando desde ella calles a las puertas y caminos principales y dejando tanto compás abierto que aunque la población vaya en gran crecimiento se pudiera siempre proseguir y dilatar en la misma forma [...].*

Este planteamiento hacía a las nuevas ciudades americanas fácilmente ampliables, con posibilidad de extenderse indefinidamente aplicando un mecanismo simple de agregación de partes iguales sin que se perdiera la coherencia del conjunto. Hacía a las nuevas poblaciones ciudades «abiertas».

Pero la decisión de Felipe II enviando a Bautista Antonelli a América cambiaría esencialmente el sentido urbano de un importante número de estas ciudades «abiertas» que los españoles habían fundado en los territorios america-







La mayor ruta transoceánica de su tiempo. España organizó desde Sevilla la que ha sido llamada «Carrera de Indias», una red de comunicaciones que por primera vez adquiría dimensiones planetarias, permitiendo recorrer cada año decenas de miles de kilómetros que separaban las Filipinas de Europa. Planos esquemáticos de la exposición «Manila 1571-1898. Occidente en Oriente», CEHOPU.

nos, cuyas características físicas y administrativas habían sido avaladas por una ley, la que se conoce con el nombre de «Ordenanzas de Población», firmada en el bosque de Segovia en 1572 por la mano del mismo rey que mandó a Antonelli a sus posesiones americanas. Una ley que llegaría para confirmar un proceso urbanístico que había comenzado en la primera década del siglo XVI y que sólo en setenta años había plagado el Nuevo Mundo de ciudades trazadas bajo un mismo patrón: la «cuadrícula». Ciudades abiertas a un territorio sin límites.

... ABRE LOS MARES...

El fluido de mercancías, personas e ideas que recorría la América española de ciudad en ciudad se derramaba y se abastecía en sus extremos: los puertos. La potente maquinaria administrativa del Consejo de Indias permitía mantener este circuito que llegó a ser la mayor ruta transoceánica de su tiempo, conectando Sevilla, «puerta y puerto del Nuevo Mundo», la que fue llamada «Gran Babilonia de España», «la ciudad de las maravillas», con la lejana Manila, capital asiática de unas islas que habían tomado el nombre de un rey: las Filipinas. Más de treinta mil kilómetros que atravesaban dos océanos y un continente: Atlántico, Pacífico, América. Entre tierras que se desconocían, el mundo queda unido por un mar abierto.

Sevilla se unía primero con los puertos del Caribe: Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Cartagena de Indias, Portobelo... La ciudad de Panamá era la conexión del Pacífico al otro lado del istmo centroamericano. Allí llegaba la plata de los países andinos del Virreinato del Sur en un recorrido marítimo de ida y vuelta. Veracruz era la conexión atlántica del poderoso Virreinato de Nueva España. Una ruta terrestre, «el camino de Asia», unía Veracruz con México, la gran ciudad del Norte fundada sobre las ruinas de la que fue capital del imperio de los aztecas, Tenochtitlán. Y esta misma ruta se prolongaba hasta la conexión del Pacífico, el puerto de Acapulco, bañado por las aguas del que se conocía como el Mar del Sur. Y desde allí salía la plata mexicana atravesando el mayor de los océanos de la Tierra hacia el Oriente, hacia Asia, donde los españoles habían llegado ganando terreno al sol para competir con los portugueses, que seguían la ruta de África.

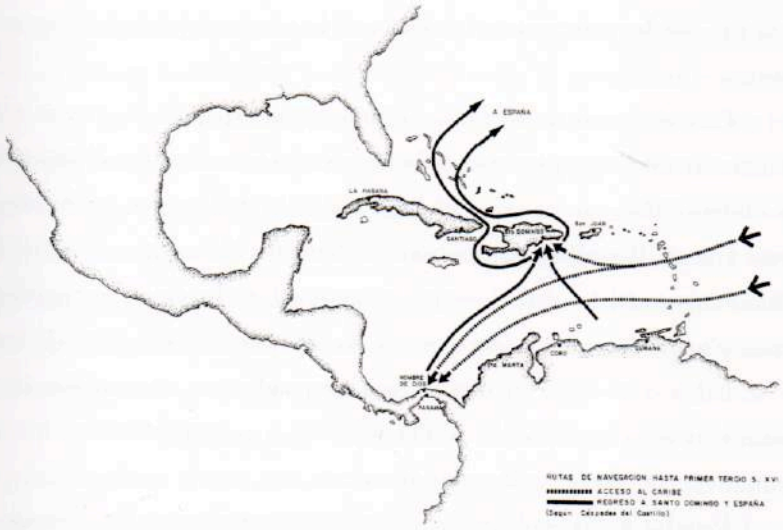
A la bahía de Manila, fundada por Legazpi en 1571, llegaban exquisitos tejidos de seda, delicadas telas pintadas y muselinas, obras de platería labradas por los chinos cantoneses, porcelanas finas, lacas, muebles, enconcha-

Plano de la ciudad de Manila en 1767. Las Filipinas fueron consideradas piezas clave del sistema defensivo de la Corona española en el Nuevo Mundo. La plaza fuerte de Filipinas fue Manila. Sus murallas condicionaron su crecimiento, marcando una línea de separación entre el exterior y el interior conocida como «intramuros» (Madrid, Servicio Histórico Militar, n.º 14009, 7-b-13-25).

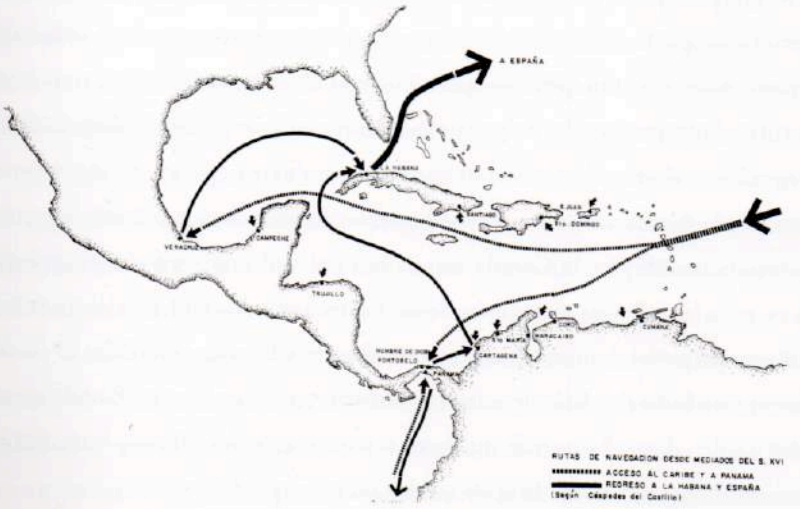
dos y biombos procedentes de China, especias y aromas cotizadas en todos los mercados: canela, pimienta, clavo... de Borneo y Ceilán, marfil tallado de la India, maderas delicadas y resistentes de los trópicos, cuidadas y extravagantes armas del Japón, perlas y piedras preciosas de Indonesia y Camboya, alfombras, loza y gres, joyas... A cambio, cochinilla y cacao centroamericanos, vino, aceite y tejidos de lana de España, tabaco, pieles y plantas medicinales..., pero sobre todo a cambio de barras de plata y pesos acuñados en México y Perú, en un intercambio que abastecía los mercados de Europa, de América y de Asia. Y este intercambio se multiplicaba en los puertos americanos y en Sevilla con productos y mercancías de uno y otro lado, pero también con un fluido de personas... y de ideas.

Y las ciudades portuarias que habían fundado los españoles en América eran el punto de conexión donde llegaban, se almacenaban y se vendían o compraban las mercancías. Los puertos se convierten así en los puntos singulares del entramado de ciudades que van llenando América. Precisamente su singularidad comercial, su posición estratégica dentro del sistema económico de intercambio entre unas orillas y otras del Atlántico —aunque también del Pacífico — los convierten en los eslabones más sensibles de la cadena, seguramente los más frágiles y los más apetecibles a los ojos de otras potencias europeas que poco a poco fueron conociendo y soñando las riquezas del Nuevo Mundo. Holandeses, ingleses, franceses, daneses... muestran cada vez más interés en tomar parte en un proceso cuyo monopolio ostentaba la Corona española.

Una vez sentadas las bases de ocupación del territorio en las que la ciudad tuvo tanta importancia, y en vista del rápido volumen de intercambio comercial, se producen los primeros ataques a los navíos españoles que hacían esa ruta, haciendo peligrar, por su insistencia, la seguridad del comercio transatlántico que llevaba a cabo la Corona española. Al principio, en las primeras décadas del siglo XVI, la navegación se realiza en muchas ocasiones en navíos aislados que debían protegerse por sus propios medios. Los buques, las máquinas más complejas de su tiempo, son a la vez barcos mercantes y barcos de guerra y el galeón fue el más conocido y famoso de todos ellos por su adaptabilidad para la navegación, su capacidad de carga y su potencia defensiva.



Rutas de navegación entre España y América desde mediados del siglo XVI. Los puntos esenciales de la ruta que une Sevilla (hasta 1717, en que es sustituida por Cádiz) con los territorios americanos son: Cartagena de Indias, Portobelo, Veracruz y especialmente La Habana, en cuyo puerto se reúne «la Flota» para regresar a España (plano según Céspedes del Castillo).



Rutas de navegación entre España y América en el primer tercio del siglo XVI. En los primeros tiempos después del descubrimiento de América, a los ojos de los europeos, la ciudad de Santo Domingo es el centro de las operaciones realizadas entre Sevilla y América y Nombre de Dios, el puerto de conexión con Panamá y los territorios bañados por el Pacífico (plano según Céspedes del Castillo).

A partir de 1521 se establece un rudimentario sistema de protección con unos navíos que acompañan a otros, pero dentro del triángulo Sevilla-Azores-Canarias. En 1526 la Casa de Contratación sevillana, creada ya en 1503, regula el tráfico de mercancías y personas. Unos y otros deben realizar el trayecto reunidos en flotas y protegidos por navíos más fuertemente armados. Este conjunto, «la Flota», llega a América siguiendo los vientos atlánticos dominantes, cuyas características estacionales, rumbos, latitudes e intensidades eran ya bien conocidos por los expertos pilotos que hacían las rutas. Y llega por las pequeñas Antillas bordeando la isla Dominica y dirigiéndose durante un primer período a la capital primada de América: Santo Domingo, que había sido fundada por Nicolás de Ovando en 1508, estando ya en su trazado ordenada de acuerdo con los principios urbanísticos de lo que sería la ciudad hispanoamericana.

Pero el sistema de «flotas» se continúa y se expande. A partir de 1564, con salidas en enero y septiembre para recorrer los más de siete mil kilómetros entre ambas orillas, «la Flota» se divide en dos: la de Veracruz en el golfo de México y la de Portobelo en el istmo de Panamá. Para entonces se habían perfeccionado tanto los conocimientos geográficos de las rutas, las corrientes marinas y los vientos dominantes, que el que se conocía como «arte de navegar» se había convertido en una técnica avanzada que se enseñaba en las famosas escuelas de pilotos de Sevilla y Lisboa, que eran a su vez los más importantes centros cartográficos del momento.

Pero las naciones europeas, deseosas de participar en las riquezas del Nuevo Mundo, en vez de establecer una guerra convencional con la apropiación de territorios que hubiera exigido la inversión de grandes recursos y la utilización permanente de un gran ejército, optan por una solución más rápida, más segura y menos comprometida: la piratería, basada en la expoliación directa de las mercancías —el oro y la plata eran las más apetecidas— ya sea en algún punto del recorrido marítimo, ya sea en los lugares a los que llegaban éstas: los puertos. Ante estos ataques la Corona española establece una serie de mecanismos básicos para la defensa: protección de las naves, períodos fijos y circuitos únicos y número pequeño de puertos de intercambio. Sevilla, que ostentaba el monopolio en este lado del Atlántico, tierra adentro, aguas arriba del Guadalquivir, estaba a salvo. Las «flotas», de numerosos y bien armados buques, eran difíciles de atacar. Los puertos americanos son los puntos más débiles.

... CIERRA LA MURALLA...

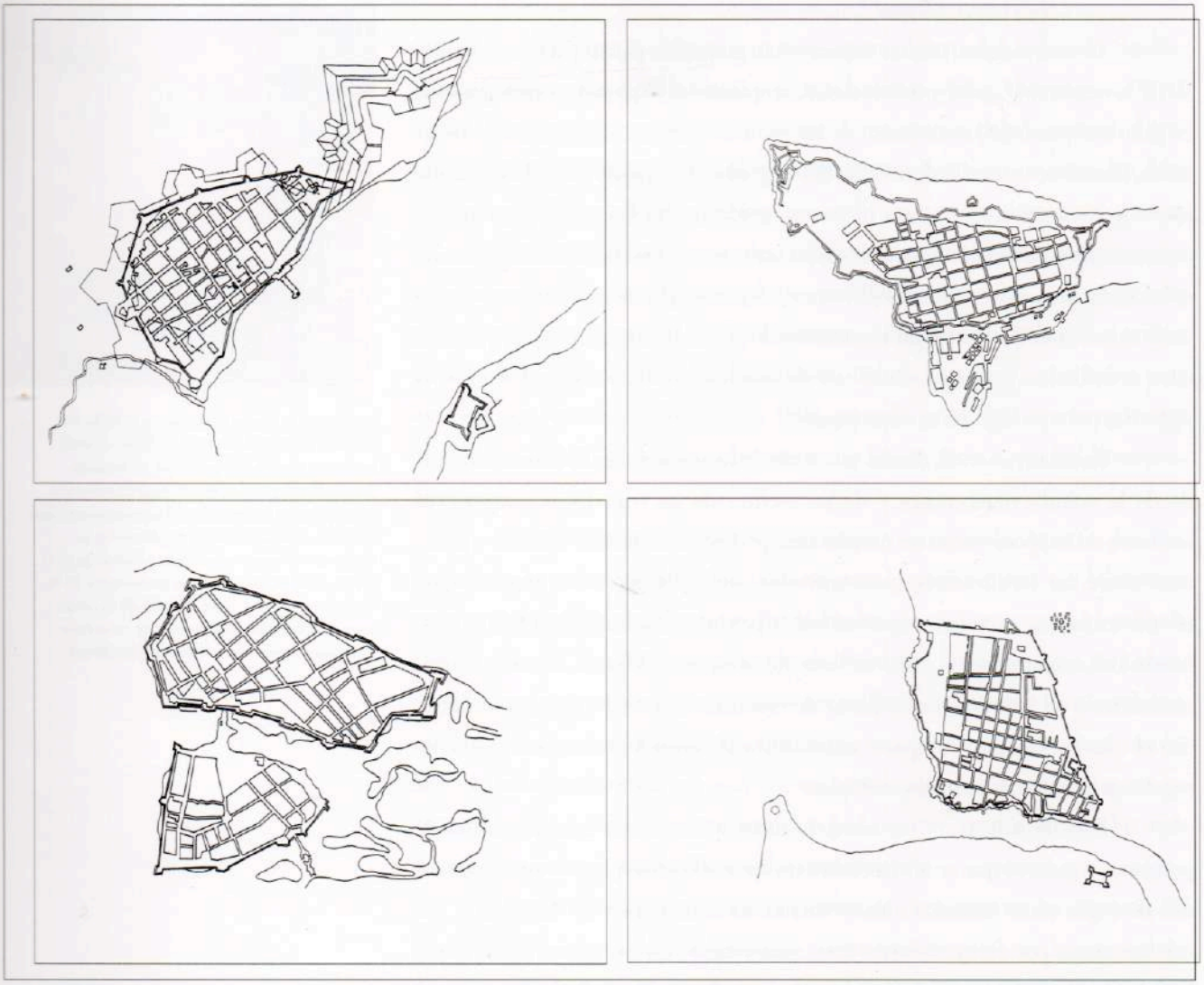
De esta manera, con un conocimiento geográfico global y a la vez detallado de la región del Caribe y de sus costas, ampliamente explorada y cartografiada en gran manera bajo los auspicios de las escuelas cartográficas y náuticas españolas, Baustista Antonelli, el enviado del Rey, aborda a partir de 1586 la ingente tarea de proteger a los puertos hispanoamericanos. Su figura es quizá la más representativa, la más singular junto a los otros miembros de su familia, pero no es la única, ya que en el diseño, proyecto y construcción de las fortificaciones en suelo americano interviene un numerosísimo grupo de ingenieros y arquitectos cuya actividad se prolonga también y de una manera muy especial durante el siglo XVIII pero ya bajo otras concepciones.

La ciudad de Santo Domingo en el siglo XVI. Nicolás de Ovando mandó, en 1508, «hacer la traza a regla y compás» con un trazado sorprendente para su época, experimentando así la primera ordenación del espacio americano con un canon diferente al empleado en la Península. Durante años, Santo Domingo es el centro vital de los territorios americanos de la Corona española y crece a partir de la plaza mayor, consolidando algo más de cincuenta manzanas dentro de su territorio fortificado.

Bautista Antonelli diseña una serie de construcciones defensivas imbuido de la cultura renacentista y de los escritos de los tratadistas e ingenieros militares de la época y con un amplio bagaje de conocimientos teóricos y prácticos sobre las fortificaciones, sus métodos, sus tipologías y su técnica. Una técnica en la que el castillo medieval había perdido su sentido debido a la evolución del armamento y a las tácticas de ataque y defensa. Era el sistema abaluartado (el baluarte será a partir de entonces la base del sistema fortificado) el que imperaba como parte constitutiva de unos trazados perfectamente regulares de simetrías axiales múltiples.

Pero la simetría y las composiciones abiertas con gran profusión de polígonos regulares que se abrían sobre un territorio ideal plano y sin limitaciones de todos estos trazados ideales fueron sustituidas por los Antonelli y sus colaboradores por composiciones que, conservando los principios geométricos básicos, se convertían en estructuras más irregulares desarrolladas en terrazas sucesivas que se ajustaban a la forma del terreno disponible en cada caso. El resultado, como diría el profesor Roberto Segre, fue un conjunto de fortificaciones de marcado carácter orgánico. Los ingenieros realizaban un estudio global del territorio proponiendo distintos puntos defensivos y valorando estratégicamente la zona protegida. De esta manera se alejaban de la clásica concepción medieval del castillo como elemento único y central de la defensa.

Las fortificaciones se convierten así en un conjunto de edificios distribuidos por el territorio que se pretende defender y comprendiendo a la ciudad y a la bahía que alberga el puerto y el fondeadero de los buques. Estas fortificaciones estaban formadas por un conjuntos de *puntos* defensivos: los castillos,



Ciudades fortificadas hispanoamericanas. Esquema a la misma escala de las ciudades de Cartagena de Indias, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Veracruz. La clásica abierta fundada por los españoles en América, que crece sin límites sobre el territorio que la rodea, se convierte, en los casos de importantes puertos del Caribe, en una ciudad cerrada defendida por un sistema de fortificaciones: castillos, reductos, baluartes y murallas.

fortines y baluartes, y por una *línea* defensiva continua: las murallas que rodean la ciudad.

Así, la ciudad abierta hispanoamericana, que crece y se expande en todas las direcciones sumando calles rectas y manzanas regulares a su trazado inicial a partir del gran vacío de la plaza mayor, se transforma cerrando sus límites y rodeándose de murallas quebradas cuyos flancos y cortinas abrazan la ciudad por un lado y avanzan en puntas de lanza hendiendo el territorio que las separa del otro lado, tierra de nadie, lugar despejado sin edificaciones ni promontorios u ondulaciones en los que el enemigo pudiera apoyarse.

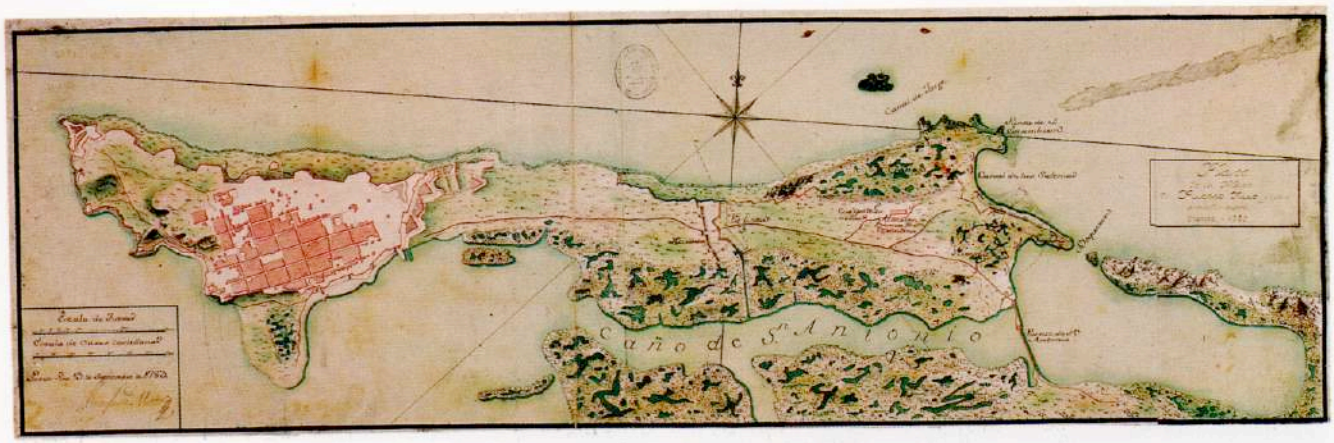
Y bajo esta manera de entender la defensa de la ciudad se llevan a cabo las fortificaciones de los puertos más importantes: La Habana, «perla del Caribe», de donde partían las flotas de vuelta para Sevilla; San Juan de Puerto Rico, que defendía el flanco atlántico de las Antillas; Cartagena de Indias, «cofre del Caribe» y puerto del Reino de Nueva Granada; Portobelo, paso obligado de las riquezas del Perú; Veracruz, puerto atlántico del Virreinato de Nueva España; San Agustín de la Florida, San Francisco de Campeche en el Yucatán, Omoa en las costas de Guatemala, Puerto Cabello y Maracaibo en Venezuela.... y Manila en la frontera del mar de China.

Bautista Antonelli interviene en muchas de ellas y viaja incansablemente por el Caribe y su entorno. Los documentos gráficos que dibuja y firma son fiel reflejo de su actividad y representan el esfuerzo de la Corona para proteger sus territorios americanos.

***

En La Habana Bautista Antonelli traza los primeros planos para diseñar la línea defensiva que protegerá la entrada a la bahía con los proyectos para dos fortalezas situadas en las dos orillas: los castillos de los Tres Reyes (el Morro) y San Salvador (la Punta), un excelente ejemplo de adaptación al terreno y de técnica constructiva que refuerzan la contundencia pétrea y geométrica del cas-

La ciudad de La Habana hacia 1740. Este plano anónimo de la primera mitad del siglo XVIII refleja la localización de la bahía y de la ciudad situada a su abrigo, defendida por su muralla más allá de la cual se extiende un territorio sin urbanizar (Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, Cartografía de Ultramar, pág. 88).



La ciudad de San Juan de Puerto Rico en el siglo XVII. Las fortalezas del Morro y San Cristóbal, en los extremos del recinto amurallado que protege a la ciudad, que se sitúa en una isleta alargada cerrando una amplia bahía (Madrid, Servicio Histórico Militar, E-3-26 Puerto Rico 5793).

envuelven a San Juan. Cortinas, flancos y baluartes se adaptan al terreno, salvando desniveles y alturas. Dentro, la ciudad crece, la ciudad se protege, la ciudad se forma, cerrada. Desde la plaza mayor, desde sus primeras manzanas rectangulares, las calles se prolongan hasta sus límites, hasta la muralla. Solamente en el siglo XIX la ciudad salta, rompe la muralla y se extiende más allá ocupando toda la isleta, prolongándose por tierra firme.

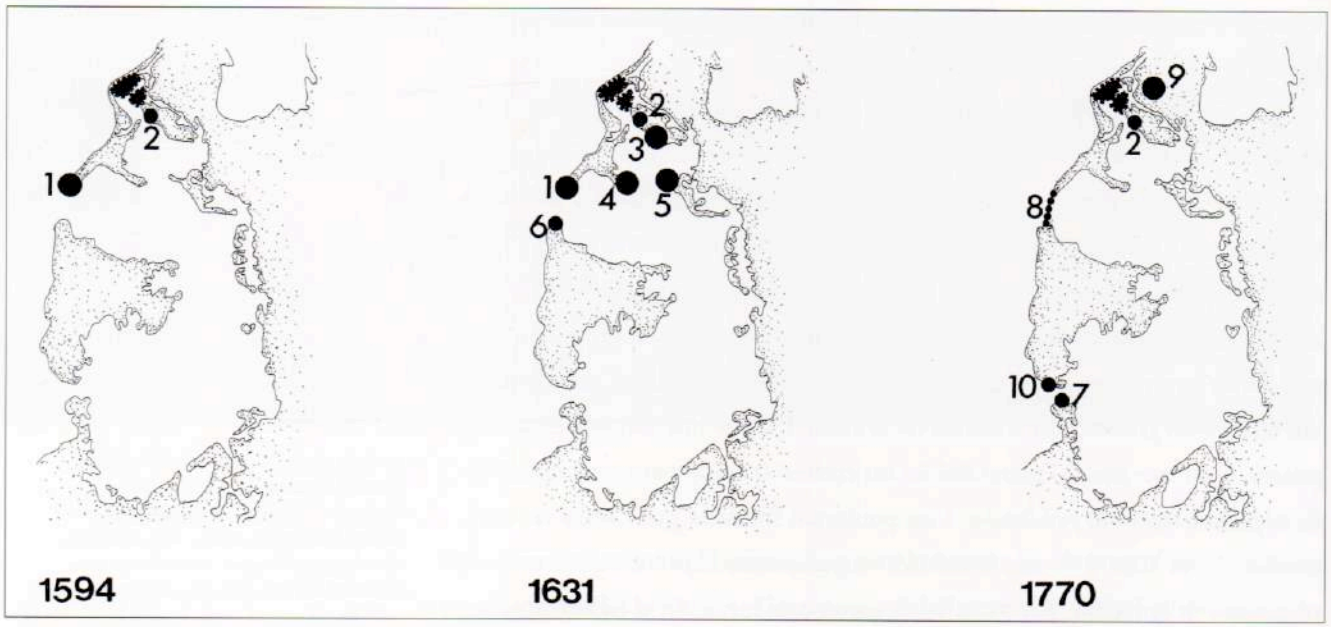
A Cartagena de Indias llega Bautista Antonelli poco después de haber sido sitiada, tomada y saqueada por el pirata inglés Francis Drake. El 18 de abril de 1594 Antonelli estampa su firma con letra clara y cuidada y ferruginosa tinta sepia sobre un papel de pequeño formato, no más de 60 x 40 centímetros. Se trata de un plano encabezado por un título: *planta de la ciudad de Cartagena de Yndias. Las líneas amarillas es la fortificación o cerca que se podría hazer y las líneas coloreadas es un parapeto o paredes bajas* y sigue más abajo: *cassas de la ciudad [...] que se an de derribar para la fortificación, como las que quedan dentro y fuera de la ciudad [...]* y sobre otras partes del plano *[...] fosso [...] rebellin [...] trinchera de la caleta [...] plaza [...] yglessia maior [...]*. En un dibujo con un fondo de aguada azul aparece la traza de la ciudad, sobre una isla, rodeada de un perímetro abaluartado de tramos rectos y curvos con una segunda línea defensiva, también quebrada por el característico polígono de cuatro lados. La ciudad abrazada, defendida, cerrada, suprimida en parte para facilitar su defensa. Bautista Antonelli no sabía entonces que 36 años más tarde su hijo Juan Bautista sería el ingeniero responsable de las defensas de Cartagena de Indias con un sistema fortificado que se extendería, entrelazado,

sobre el conjunto de islas de origen madrepórico que guardaban una extensa laguna litoral en cuyo extremo se situaba la ciudad.

Según Pierre Chaunu, la ciudad de Veracruz tiene entre 1540 y 1650 el 85 por ciento del volumen del comercio exterior de la América española, prueba de su evidente importancia en el circuito interatlántico y sin duda también en el interpacífico, ya que allí llegaban las mercancías de la China desde Acapulco a lomos de mulas, atravesando México. También hasta Veracruz llega Bautista Antonelli, que en 1590 proyecta los «reparos» que son necesarios hacer en el fuerte de San Juan de Ulúa, una fortaleza situada a *dos mil trescientos passos más a menos* de la ciudad, sobre una isla que guarda el puerto. Y en este mismo plano diseña un curioso trazado para un *sitio adonde se podría hazer la población*. Una población fundada por Cortés en 1519, trasladada en 1521 y de nuevo en 1599 seguramente bajo los auspicios de la propuesta de Antonelli. Sus murallas llegaron más tarde, en el siglo XVII, abrazando un trazado rectilíneo de casas de una planta y muchos almacenes alrededor de dos plazas cercanas a la orilla: la de «armas» y la del «maíz». Y la ciudad engulló sus murallas para dar paso a un nuevo recinto. De nuevo una estrecha relación entre ciudad, muralla y fortificaciones, cuya historia se entrelaza con una permanente referencia mutua.

***

La ciudad de Cartagena de Indias en el siglo XVI. Bautista Antonelli proyecta las defensas de la ciudad en 1587 con un diseño en el que se unen concepciones geométricas y sentido práctico con un trazado para las murallas abaluartadas que se superpone sobre la estructura urbana (Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, Panamá y Colombia, n.º 193).

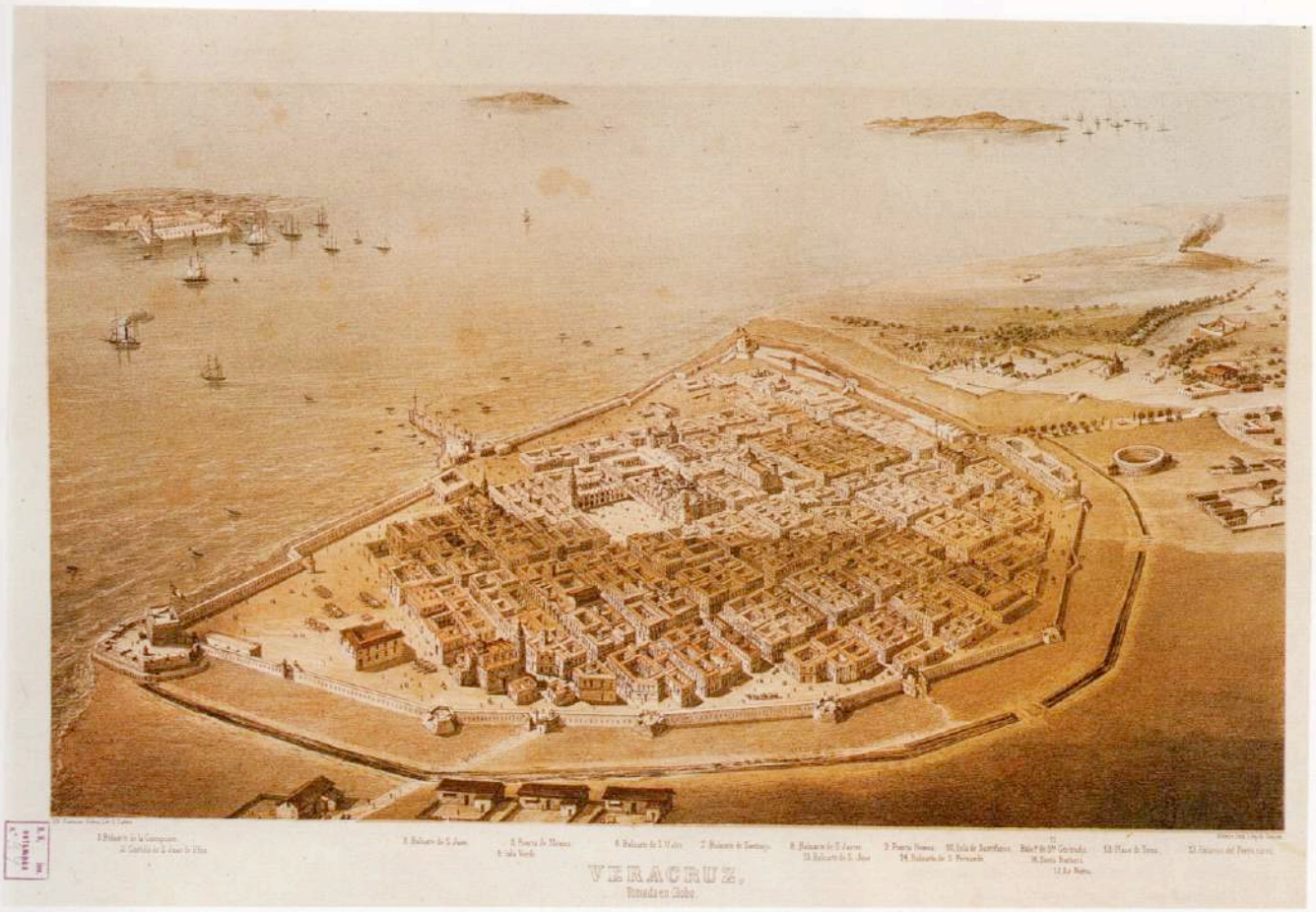


La evolución de los sistemas fortificados de Cartagena de Indias. Tres etapas de la defensa de la ciudad según J. M. Zapatero. 1954: 1) fuerte Vargas, 2) fuerte del Boquerón. 1631: 1) fuerte de San Matías, 2) batería del Reducto, 3) fuerte, 4) castillo Cruz Grande, 5) fuerte, 6) plataforma Santángel. 1770: 2) fuerte de San Sebastián, 7) fortificación de San José, 8) escollera de Bocagrande, 9) fuerte de San Fernando y otras fortificaciones.

Bautista Antonelli debió de entrar en la bahía de Portobelo antes de finalizar el siglo XVI. Desde que Cristóbal Colón llegó a esta misma bahía en 1502 hasta que la ciudad toma cuerpo pasa casi un siglo, Portobelo, en la costa atlántica, sustituye a la población cercana de Nombre de Dios cumpliendo el papel de intercambio de mercancías que atraviesan el istmo americano desde el lado del Pacífico: Panamá. Parece ser que son de Bautista Antonelli los dos planos de Portobelo de igual tamaño y sin fecha conservados en el Archivo de Indias. En uno, la bahía y su entorno: *llano donde se trata que sería vien passar la ciudad y disinio della;* en el otro, a menor escala, la ciudad fortificada: *planta de la traça de la ciudad nueva fortificada que se propone en Portobelo.* De nuevo el proyecto para una ciudad rodeada de murallas y unas fortificaciones estratégicamente situadas que la protegen desde el exterior: a la entrada de la bahía el castillo de San Felipe de «Todofierro», resguardando la ciudad, el castillo de Santiago de la Gloria y cerca de la Aduana el castillo de San Gerónimo. Ciudad y territorio, defensa y fortificación.

***

En 1604 Bautista Antonelli va a visitar las salinas de Araya en la costa venezolana, frente a la isla Margarita. Probablemente traza los primeros diseños y asesora a Cristóbal de Roda, que es el que recibe el encargo de elaborar un proyecto para una fortaleza que defendiera la entrada de la bahía de Cariacao y las



Vista de la ciudad de Veracruz en el siglo XIX. En esta vista en globo de la ciudad, dibujada por Francisco García e impresa por la Litografía Dacaen en México, se aprecia claramente su perímetro abaluartado, el embarcadero, y frente a él la isla y el castillo de San Juan de Ulúa (Madrid, B.N. Estampas, ER-2400, n.º 39).

apetecidas salinas, que los holandeses habían ocupado. La traza de este castillo, el más importante del legado hispano en Venezuela, se asemeja a la del castillo de La Punta que Bautista Antonelli realizara para La Habana. De nuevo una planta cuadrangular con cuatro baluartes en las esquinas, adaptada al terreno y a la topografía y lejos de los geométricamente perfectos trazados de los tratadistas. La técnica, aplicada al territorio, sin perder la coherencia, cumpliendo su función.

El periplo americano de Bautista Antonelli le lleva a otros puntos del entorno del Caribe en una actividad sin pausa que heredan, entre otros muchos, su hijo Juan Bautista y su sobrino Cristóbal. Siempre al servicio de la Corona española, facilitando la creación de un extenso sistema de puertos fortificados. El diseño de sus castillos, de las murallas que rodearon a las ciudades que los españoles habían fundado en esas costas, influyó decisivamente en la historia americana y fue la proa de una máquina cuya singladura se prolongó durante

La Habana más allá de «intramuros». La Habana apenas era nada más allá de «intramuros» hasta finales del siglo XVIII. Los principales esfuerzos económicos se emplearon aquí para construir sus fortalezas. Hasta que se derribó su muralla en el siglo XIX, la formación y creación de la ciudad de La Habana siempre estuvieron condicionadas por su sistema de fortificaciones. José María de la Torre proyectó —en amarillo— la ampliación de la ciudad uniendo «intramuros» con los barrios exteriores (Madrid, Servicio Histórico Militar, Cuba 13439 SB-4-24).

siglos dejando un legado que los años han convertido en piezas significativas, cuya presencia en las ciudades trasciende la funcionalidad para la que fueron construidas.

ABRE LA MURALLA... ABRE LA CIUDAD

Esta larga historia de la fortificación de las ciudades hispanoamericanas comienza significativamente con los Antonelli, pero se prolonga durante todo el siglo XVII cobrando un nuevo impulso en la segunda mitad del XVIII. Al principio las intervenciones se centran en el entorno del mar Caribe, pero más tarde se extienden, aunque de manera menos significativa, a las costas del Atlántico Sur y a las del Pacífico, llegando hasta las Filipinas. En casi todos los casos las fortificaciones, tanto los castillos o elementos defensivos aislados como las murallas, se realizan en ciudades costeras, estableciéndose una estrecha rela-

ción entre las propias fortificaciones, el mar y las bahías que dan abrigo a los puertos. En el caso de ciudades amuralladas, éstas transforman esencialmente la estructura urbana, convirtiendo la clásica ciudad hispanoamericana, abierta en sus bordes, extensible en sus contornos, interconectada con el territorio circundante, en ciudad cerrada, limitada, que crece condicionada por la fuerza constructiva que la rodea. Es el caso de La Habana, de Santo Domingo, de San Juan de Puerto Rico, de Veracruz, de Cartagena de Indias o de Manila.

Solamente muy avanzado el siglo XIX, después de las independencias nacionales, la muralla, perdida su función defensiva, su coherencia en el interior de la ciudad —que ya ha superado con creces en su crecimiento ese primer núcleo histórico— deja de tener sentido. Y entonces se derriba, totalmente como en el caso de La Habana, para unir sin solución de continuidad la ciudad fortificada —que deja de serlo— con la ciudad abierta en expansión. O se derriba parcialmente, como en el caso de San Juan de Puerto Rico, para dar paso a los ensanches, al ferrocarril, al puerto. O también se conserva, como en Manila, a pesar de los asedios, las guerras y las batallas, aunque éstas hayan sido entre japoneses y norteamericanos.

Más tarde la ciudad sigue creciendo al otro lado. «Intramuros» es entonces solamente una parte —cada vez más pequeña— del conjunto de la ciudad. Finalmente, «intramuros» es una pieza del *puzzle* urbano, un centro histórico recuerdo del nacimiento de la ciudad. La ciudad de dentro se funde con la ciudad de fuera. Las murallas o las fortalezas, o ambas, acaban convirtiéndose apenas en la huella contundente y firme de la historia pasada para formar parte de la memoria colectiva de la ciudad.

El oro y la plata de las Indias

en la época de los Austrias

EXPOSICIÓN

Centro Cultural Villa de Madrid

FUNDACIÓN ICO

Madrid, 1999