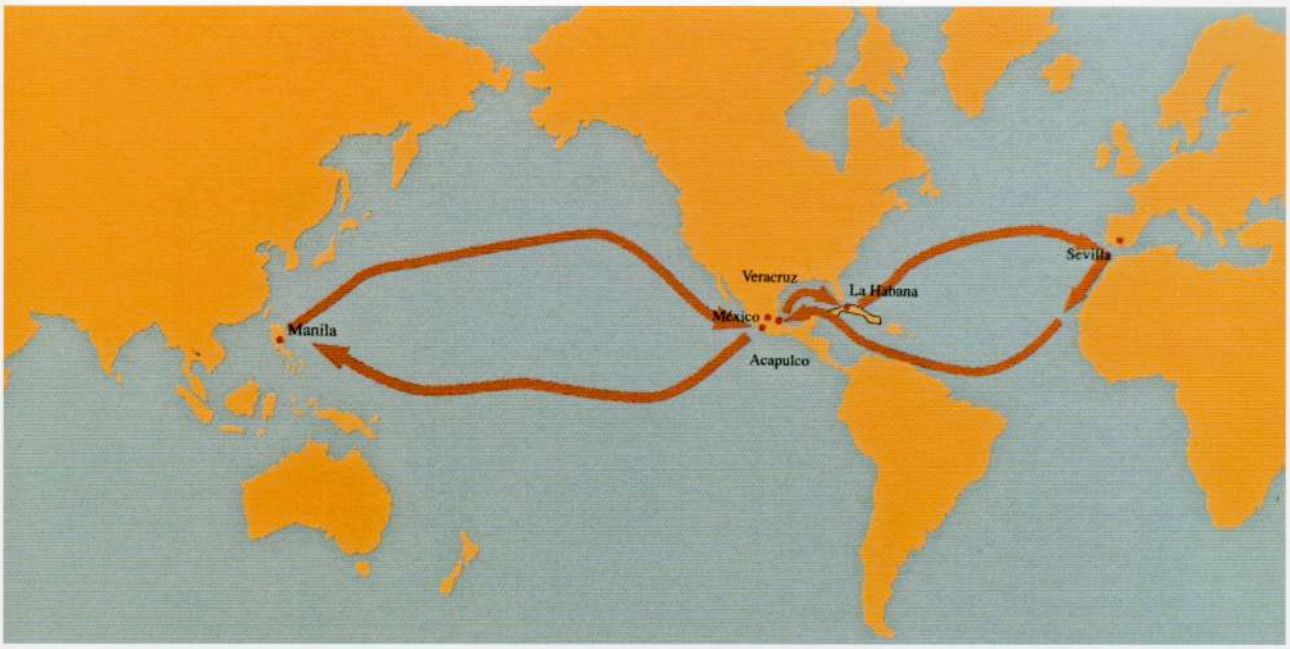
Vista de la ciudad de La Habana y de su puerto en el siglo XIX desde el otro lado de la bahía.

De La Habana ha venido un barco cargado de..., mantones de Manila

JAVIER AGUILERA ROJAS
Arquitecto
Comisario y autor de publicaciones sobre Hispanoamérica y Filipinas

La ciudad antigua, la vieja Habana, al fin había ganado la batalla. La muralla, poco a poco, pero con determinación, va cayendo, se desmorona, desaparece bajo el impulso de los nuevos tiempos. Intramuros quiere unirse con la ciudad nueva. En los bordes del lugar en el que estaba esta muralla crecen, alineadas, ordenadas, largas hileras de arbolado, es la huella verde de la naturaleza domesticada para los ciudadanos. Cada tramo arbolado se enlaza con rotondas. Frente a los picos agudos de los bastiones, que ya no están, los círculos de las pequeñas plazas. Es el nuevo Paseo del Prado, de igual nombre que aquel otro lejano paseo madrileño que trajo un rey ilustrado, Carlos III. Un paseo que contempla como las calles de la ciudad antigua se prolongan hacia los nuevos barrios, allá, en el exterior, sin solución de continuidad. La Habana Vieja se desborda sobre La Habana nueva. Es el año 1863.

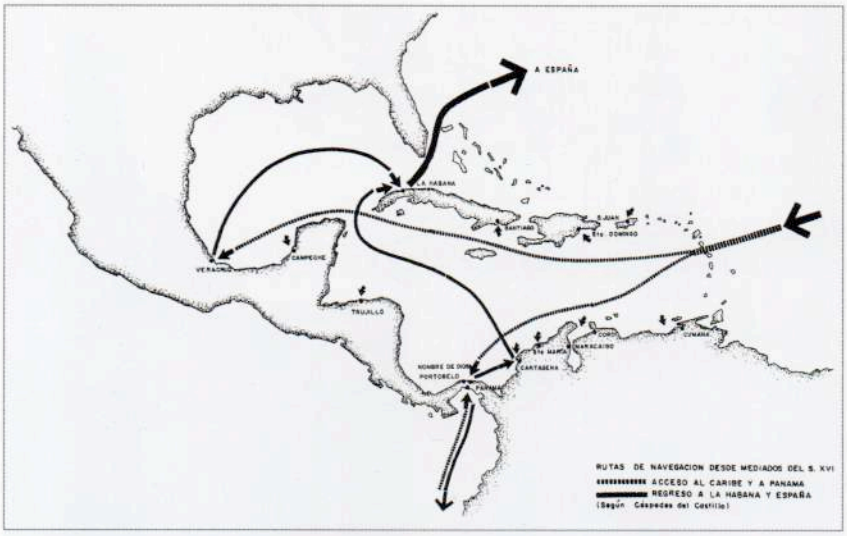
Al otro lado del mundo, más allá del nuevo continente, más allá de ese Mar del Sur que llamaron Pacífico,



La ruta transoceánica. Los territorios ultramarinos de la Corona española se unieron a través de la mayor ruta transoceánica de su época. Desde Sevilla salían las flotas que se repartían por los diferentes puertos del Caribe. Entre ellos estaba el de la ciudad de Veracruz en el golfo de México. Acapulco era el puerto que unía América con Manila. En La Habana se reunía toda la flota para regresar de nuevo a Sevilla.

ese mismo año, otra ciudad amurallada tiembla. Un terrible terremoto asola Manila, la capital de unas islas que se llamaron como su rey. La destrucción todo lo invade, caen las torres de los conventos, de la catedral, las calles se llenan de miles de tejas, se derruyen los muros de piedra de las casas. Son las casas que fusionan dos mundos, el occidente y el oriente. Una síntesis que combina la piedra con la madera. Con balcones voladizos que recorren toda la fachada. Se cierran con ventanas de *capiz,* una concha plana y traslúcida, ingrediente esencial del estilo filipino. Y aquella otra muralla manileña, hermana de la que se construyó bajo los mismos principios que la habanera, la que también circunda este otro intramuros, resiste, permanece. La piedra negra de sus cortinas y baluartes luce hoy, todavía, sobre el verde del campo de golf que la rodea.

La Habana cambió tres veces de lugar antes de quedarse. Al principio fue solamente una más de las siete nuevas poblaciones fundadas en las primeras décadas del quinientos por el gobernador español de la isla Diego Velázquez. Se quedó en el borde interior de una bahía de excepcionales condiciones como puerto natural. La historia lo iba a demostrar. Los piratas la arrasan varias veces. Entonces, se levanta el castillo de *La Fuerza* con el rigor del más puro trazado renacentista del maestro Bartolomé Sánchez. Solo gracias a su tenacidad y a su pericia puede entenderse esta fortaleza de una tremenda rotundidad geométrica. Un cuadrado dividido en nueve partes, con cuatro bastiones apuntados en sus esquinas. Una enorme mole pétrea formada por sillares perfectamente cortados, labrados, tallados y trabados formando una arquitectura sólida y contundente. Eso fue solo el prin-

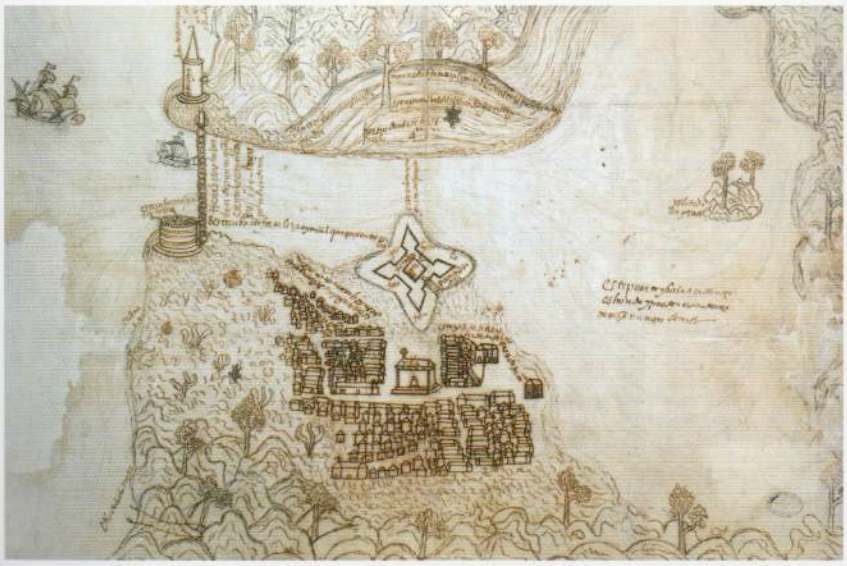


Rutas de navegación. Las flotas llegaban al Caribe por las Antillas menores y se repartían por las costas centroamericanas y septentrionales de para reunirse de vuelta en La Habana desde donde partían hacia Sevilla.

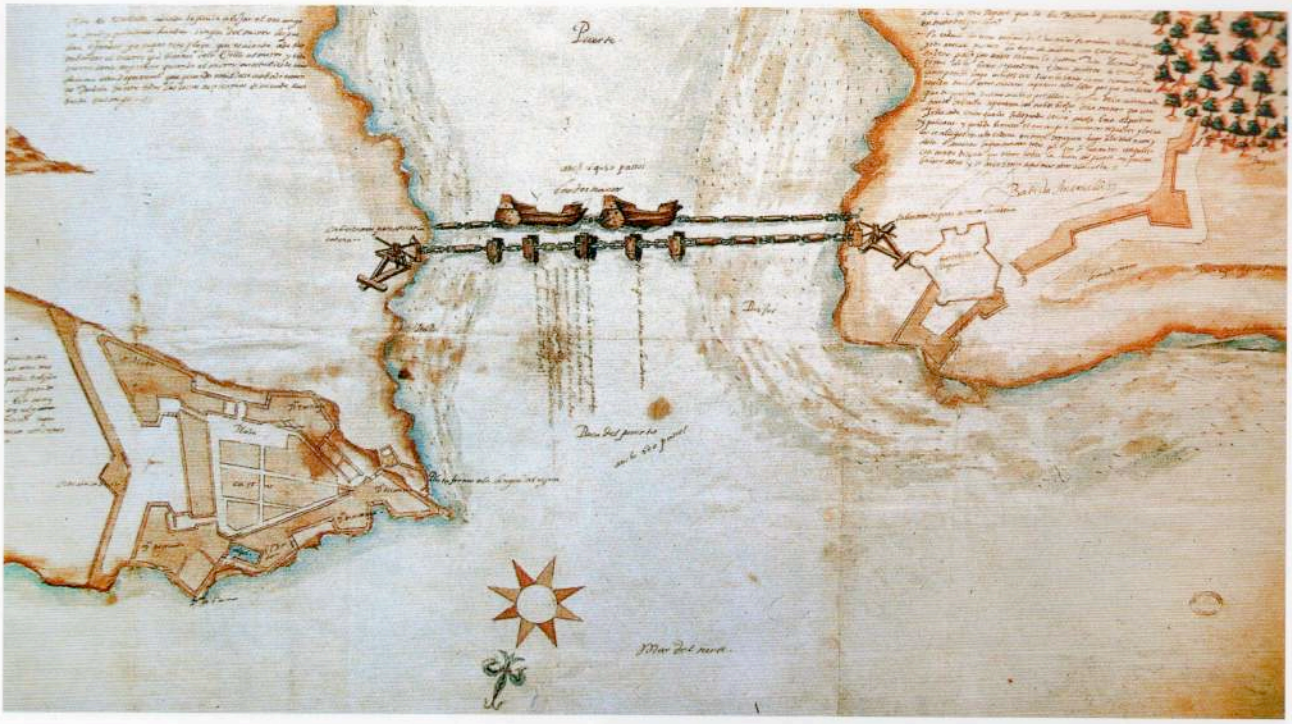
El castillo de la Real Fuerza de La Habana es la primera fortaleza que se construye en la ciudad. El ingeniero Bartolomé Sánchez fue el encargado de su construcción a partir del año 1558. Su trazado totalmente geométrico está formado por un cuadrado dividido en nueve partes con cuatro bastiones apuntados en sus esquinas. Más tarde sobre uno de estos bastiones se levantó una torre coronada por una estatua que recuerda al Giraldillo sevillano.

cipio. El castillo de *La Fuerza* constituye la primera fase de un largo y extenso programa de defensa de La Habana.

Por aquellos años, en 1571, el vasco Miguel López de Legazpi funda la ciudad de Manila en la orilla izquierda del río Pasig, al borde de una gran bahía. La dota de un Concejo municipal y la nombra capital de los nuevos territorios asiáticos bajo la Corona española. Algunos años antes, por primera vez en la historia, un galeón había cruzado el Pacífico desde Filipinas para llegar a América. Fue el San Pedro, comandado por Felipe Salcedo, lo hizo con el asesoramiento del marino Andrés Urdaneta. Salió de Manila. Todavía tendrían que pasar casi cien años desde este primer viaje antes de que la ciudad de la que parten, terminara de rodearse de murallas. Baluartes, fosos, tijeras o tenazas, revellines, cortinas, puertas..., para la defensa de Manila que crece en densidad en el interior del recinto. Calles rectas que se cruzan con otras perpendiculares formando un entramado regular que preside la plaza mayor. Igual que en La Habana. Bajo el mismo modelo ordenado que los españoles emplearon en América en cientos de ciudades, desde las californias hasta el extremo meridional del continente, desde el Caribe a la línea del Ecuador, desde las selvas centroamericanas hasta las mesetas andinas. Santo Domingo, San



Plano anónimo conservado en el Archivo de Indias y fechado en 1567. Se aprecia la importancia del castillo de La Fuerza en el borde interior de la bahía.



Plano parcial, firmado por Bautista Antonelli, que representa a las dos fortalezas que estaban en la entrada de la bahía de La Habana: El Morro y La Punta. El diseño del castillo de Los Tres Reyes de El Morro fue realizado por el ingeniero italiano al servicio de la Corona española Bautista Antonelli, que supo adaptar las técnicas del sistema abaluartado a las condiciones geográficas construyendo un castillo que se adapta al terreno mediante sucesivas terraza defensivas. Su construcción es coetánea con otro castillo, el de San Salvador de La Punta. Ambos se encuentra a los dos lados de la bocana de entrada a la bahía de la ciudad. Fueron dos elementos imprescindibles en la defensa de La Habana.

Juan de Puerto Rico, Puebla, Oaxaca, Granada de Nicaragua, Antigua Guatemala, Caracas, Bogotá, Lima, La Paz, Buenos Aires, Santiago de Chile..., todas bajo un mismo patrón. Y Manila, también Manila.

Entre tanto, lejos, muy lejos, en la distancia, en el tiempo, La Habana se convierte en "la perla del Caribe", en el puerto que acoge a "La Flota", ese conjunto de buques que cruza el Atlántico gracias a los alisios. Van cargados de mercancías, de personas, de ideas, de miradas asombradas, entusiastas, ávidas de riquezas, de proyectos de futuro, de la incertidumbre por lo nuevo. Y La Habana es el punto de encuentro de los que vienen de Portobelo, en el istmo de Panamá; de Cartagena de Indias en la costa del Virreinato de Nueva Granada; de la Veracruz mexicana en el interior del golfo. Van de vuelta. Sevilla, la que Góngora llamó la "gran Babilonia de España", la que es la ciudad de las maravillas, puerto y puerta de América, tierra adentro del Guadalquivir, es su destino. Y desde ahí a Europa.

Pero antes La Habana se ha fortificado. Y no lo hace ya con aquella antigua idea del castillo medieval como único punto defensivo. Para la defensa de los territorios ultramarinos de la Corona española, Felipe II había encargado, a los ingenieros italianos Antonelli, la fortificación de los puntos más sensibles de esa larga cadena de intercambios entre Europa y América: los puertos americanos. Y así se construyen baluartes, castillos y murallas formando parte de un sistema global que incluye a las ciudades y a sus territorios próximos. En La Habana, después de *La Fuerza*, se construye *El Morro* y *La Punta*, en los dos extremos de la bocana de la bahía. *El Morro* de La Habana se levanta adaptando los modélicos trazados renacentistas a un terreno escarpado. Se desarrolla orgánicamente en terrazas sucesivas pero conservando las partes esenciales de la estructura de los sistemas abaluartados. Igual sucede con *El Morro* de Santiago de Cuba, en el otro extremo de la isla o con *El Morro* de San Juan de Puerto Rico. Más tarde, ya

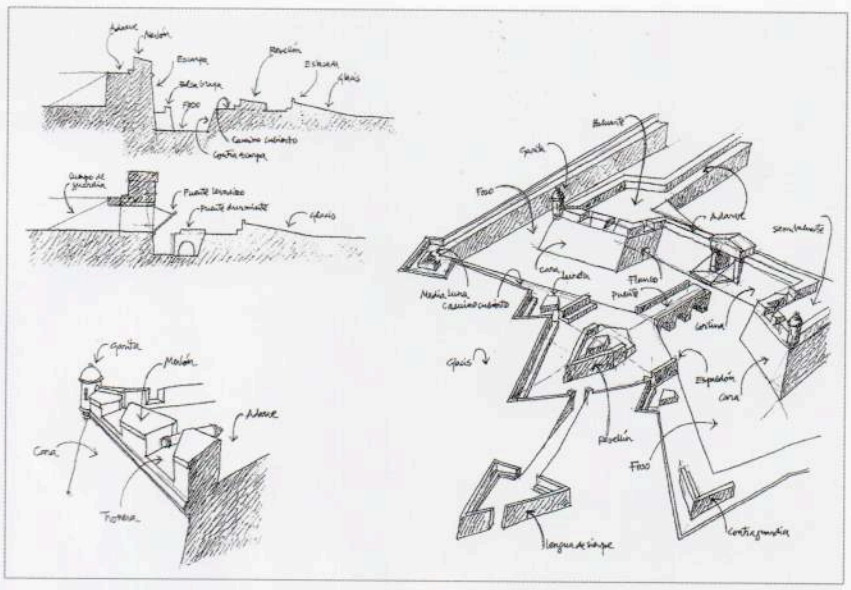
Castillo de Los Tres Reyes de El Morro.

en el XVIII, se levantan en La Habana, *San Carlos de La Cabaña*, el *Príncipe* y *Atarés*. Y la muralla que circunda la ciudad, con sucesivos proyectos, ampliaciones, reformas. Como sucede en la lejana Manila. Bajo un mismo impulso, bajo una misma intención, con una misma técnica. Y también sucede en Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Santiago de Cuba; en Cartagena de Indias, Maracaibo y Araya; en Portobelo, Veracruz, Campeche y San Agustín de la Florida. Y en una larga lista que se extiende desde el Caribe a otras partes de América, por el Atlántico, por el Pacífico. Como Montevideo, Valdivia, Trujillo del Perú, Lima y el Callao, Panamá,... Y Manila, también Manila. No es extraño entonces poder considerar, como hace el arquitecto cubano Roberto Segre, que las fortificaciones llevadas a cabo por la Corona española en sus territorios ultramarinos es el mayor conjunto defensivo realizado unitariamente en su época. Manila forma parte de este sistema.

La ciudad de Manila, fundada en 1571 por Miguel López de Legazpi, se rodeó de una muralla a orillas del río Pasig. La muralla de Manila ha resistido el paso del tiempo y hoy día, rodeada de un campo de golf, forma parte de la memoria histórica de la ciudad. En su extremo se localiza el castillo de Santiago.

Los ingenieros al servicio de la Corona española despliegan una enorme capacidad técnica. Aplican sus conocimientos teóricos a los lugares en los que deciden hacer las fortificaciones para la defensa de las ciudades hispanoamericanas. Bautista Antonelli y su hijo Juan Bautista, Cristóbal de Roda, Juan de Tejada y muchos otros son los artífices del gigantesco esfuerzo económico y técnico desplegado. La Habana es uno de los principales espacios en los que actúan. ¿Y por qué en La Habana? Porque esta pequeña población del norte de la isla de Cuba se convierte en el principal puerto de la América española. En su bahía fondean los buques que llenan sus bodegas para que, reunidos en la flota de la que se llamó "la Carrera de Indias", navegue hacia ese otro puerto de las Américas: Sevilla. Hasta allí llegan productos desconocidos en el viejo continente: el maíz mexicano, la patata y el tomate andinos que transformaron radicalmente la dieta alimentaria; el tabaco, los cacahuetes o manís, y el cacao convertido en chocolate; los aguacates y los pimientos, las berenjenas y las calabazas que modificarían la forma de cocinar de muchos países, incluidos los de la lejana Asia; frutas entonces exóticas, como la guayaba, la piña o la papaya; los textiles con técnica de entretejido, una nueva manera de fabricar la vestimenta; maderas finas de gran dureza y resistencia de árboles desconocidos... Y desde luego el oro y la plata. Convertidos en la moneda de cambio de uno y otro lado del Atlántico. Pero, ¿qué fue de esas codiciadas especies que buscaba Colón en ese lejano Cipango al que esperaba llegar? No estaban en América.

Entrada a la fortaleza de Santiago en Manila construida por Miguel López de Legazpi.



El sistema abaluartado. El sistema de fortificaciones llevado a cabo en la América española estuvo basado en el baluarte como elemento esencial.

En el interior del golfo de México, Villa Rica de la Vera Cruz, fundada por Hernán Cortés en 1519, iba a cambiar hasta cuatro veces de lugar. En la segunda parte del siglo XVI se convierte en otro de los puertos esenciales del circuito de intercambio entre América y España. Hasta allí también llegan los Antonelli para diseñar sus fortificaciones. El trazado ordenado de sus calles y su plaza, como el de gran parte de las ciudades hispanoamericanas, se rodea de murallas, son las mismas que las de La Habana, los bastiones le dan forma. Son las mismas que las de Manila. Allí llegan parte de los galeones de la flota que, entrando en el Caribe en la cercanía de la pequeña isla de Guadalupe, se han repartido por las costas septentrionales de Sudamérica y en otros puertos centroamericanos: Maracaibo, Cartagena de Indias, la península de Araya, Portobelo, San Francisco de Campeche, Omoa... Y desde allí navegan los buques que se van a reunir con otros procedentes de otras partes de la América española para volver a España. ¿Qué ha llegado a Veracruz y los almacenes de su impresionante fortaleza de San Juan de Ulúa para viajar a Europa? Desde luego la plata mexicana, pero también otros productos que vienen de muy lejos. Atraviesan todo el Virreinato de Nueva España, desde la costa del Pacífico hasta la Atlántica. Y la atraviesan por un largo camino terrestre, el "Camino de Asia", que comunicaba el puerto de Acapulco, en la costa del Pacífico, con la capital mexicana. Y desde ésta, por el "Camino de los Virreyes", con la ciudad de Veracruz en la costa atlántica. Vienen del otro lado de ese mar inmenso que Magallanes llamó Pacífico. Han llegado hasta Acapulco desde el norte, costeando las californias, por esa ruta que los españoles descubrieron para unir las Filipinas con México.

Los buques fueron las máquinas más complejas de su tiempo y el galeón el tipo de barco más famoso de su época. El galeón de Manila, en un viaje y "tornaviaje" va y vuelve de un puerto de la costa mexicana, Acapulco, haciendo el recorrido al menos una vez al año. Trae Asia hasta América. Así hasta 1815. Dos siglos y medio. Lleva las apreciadas especies asiáticas: la canela de Ceilán, la pimienta de la India, la nuez moscada, el jengibre y el clavo de las Molucas. Especies fundamentales para la conservación de los alimentos y muy solicitadas en Europa. La gran expedición que dio por primera vez la vuelta al mundo trajo, volviendo por el extremo de África, en la nave de Sebastián Elcano, 600 toneladas de clavo, suficiente para sufragar todos los gastos y producir beneficios. A estas mercancías se añadían las cuidadas armas japonesas, el marfil de la India; la seda, damascos y muselinas de la China y sus exquisitas porcelanas y cerámicas; las perlas y las piedras preciosas. Y también otros productos vegetales como el alcanfor, el sándalo, la vainilla o el incienso utilizados como esencias.

Y de esta manera se cierra la mayor ruta transoceánica de su época que une la Manila asiática con Europa. Acapulco y Veracruz son las escalas intermedias. La Habana lo reúne todo para llevarlo hasta Sevilla. Asia, América y Asia, tres continentes entrelazados. De La Habana ha venido un barco cargado de..., mantones de Manila.