

PUENTE ATLÁNTICO: LAS PALMAS-SANTO DOMINGO-LA HABANA

ATLANTIC BRIDGE: LAS PALMAS-SANTO DOMINGO-HAVANA

Alfredo Herrera Piqué

...nadie sospechaba que el mundo sería, pronto, asombrosamente multiplicado.

Eduardo Galeano

Las venas abiertas de América Latina

RESUMEN

El descubrimiento europeo del Nuevo Mundo y la conquista y colonización de América por españoles y portugueses dio lugar al nacimiento de una nueva dimensión geográfica y de civilización en esta inmensa parte del planeta, hasta entonces inédita para los europeos. Comenzó a desarrollarse un mundo nuevo, donde se desplegó lo que modernamente se ha denominado (Elliot, Verlinden, etc.) la civilización atlántica.

En los inicios de la construcción del mundo atlántico, y en su posterior desarrollo, jugaron un relevante papel las islas Canarias y las Antillas. Atendiendo a su papel histórico de puente marítimo, en esta comunicación nos ocupamos, concretamente, de tres ciudades portuarias de uno y otro lado del océano, considerando especialmente factores políticos y económicos que les fueron propios en el primer siglo del desarrollo del mundo atlántico: Las

ABSTRACT

The European Discovery of the New World and the conquest and colonization of America by Spain and Portugal led to the birth of a new geographical dimension and civilization in this vast part of the planet, unknown to Europe. Began the develop a new world, where was deployed what has been called (Elliott, Verlinden, etc.) the Atlantic Civilization.

At the beginning of the construction of the atlantic world, and its subsequent development, the Canary Islands and the Antilles played an important role. Given their historical role of sea bridge, in this communication we will deal with concretely three port cities on either side of the ocean, considering above all the political and economical factors which were representative for the first century of development of the atlantic world: Las Palmas, Santo Domingo and Havana. Las Palmas was the first city founded (1478) by Spain (Castilla) in

Alfredo Herrera Piqué: Investigador. Gabinete Literario. Plaza de Cairasco, 1. 35002 Las Palmas de Gran Canaria. alfredpalms@hotmail.com

Palmas, Santo Domingo y La Habana. Las Palmas fue la primera ciudad fundada (1478) por la Corona de Castilla en el Atlántico; Santo Domingo, la primera en América (1496 y 1502-1504), y La Habana (1519), eje estratégico en las comunicaciones del Imperio y puerto de retorno de las flotas de la carrera de Indias.

the Atlantic Ocean; Santo Domingo, the first in America (1496 y 1502-1504), and Havana (1519), strategic focus for the communication of the Empire and return port of the fleets from the Indias.

PALABRAS CLAVE: civilización atlántica, construcción, puente, ciudades marítimas, transferencias.

KEYWORDS: atlantic civilization, construction, bridge, maritime cities, transfers.

El descubrimiento europeo del Nuevo Mundo y la conquista y colonización de América por españoles y portugueses (posteriormente seguida por los establecimientos ingleses y franceses en las latitudes septentrionales) dio lugar al nacimiento de una nueva dimensión geográfica y civilizatoria en esta inmensa parte del planeta, hasta entonces inédita para los europeos. En los finales del siglo XV, la Europa occidental, particularmente la Europa atlántica, era la periferia del mundo conocido. Cuando, imprevistamente, se halla un ignorado continente y se inicia el nuevo poblamiento de aquellas infinitas regiones —ocupadas durante milenios por pueblos y por antiguas culturas que se extendían desde Alaska a la Patagonia—, se amplía inmensamente el espacio geográfico, marítimo y terrestre, que conocían los europeos hasta ese momento. La hazaña de Colón les permitió ir desvelando la cara oculta del globo y, con ello, multiplicar su espacio histórico.

Comenzó a desarrollarse un mundo nuevo en el que surgieron inéditos elementos de civilización, donde se desplegó lo que modernamente se ha denominado (John H. Elliott, Charles Verlinden, etc.) *civilización atlántica*. En este espacio es imprescindible la navegación de largo recorrido, desarrollada a partir del momento en el que Cristóbal Colón descubriera dos senderos de agua —viaje y tornaviaje— en sus dos primeros periplos interoceánicos. Ambas rutas fueron seguidas durante siglos en las singladuras del Atlántico medio, hasta el inicio y desarrollo de la navegación a vapor en el siglo XIX. En esta inmensidad oceánica se fue desplegando un conjunto de relaciones económicas, sociales y culturales que, al paso del tiempo, fueron integrando el mundo atlántico. Este se edificó sobre un conjunto de factores, como el aprovechamiento colonial de los grandes recursos naturales de América, la explotación que hizo España de los metales preciosos americanos, la implantación del sistema esclavista, el “comercio” triangular Europa-África-América y la creación del primer sistema internacional de pagos

sustentado en la plata americana. Igualmente, se generaron significativos y trascendentales factores demográficos y sociales —desaparición de gran parte de la población de los pueblos originarios, surgimiento del mestizaje— y políticos, cual el traslado al Caribe de las tensiones bélicas propias de los países dominantes en la vieja Europa.

Los puertos en los que se sustentó el desenvolvimiento de las nuevas relaciones interoceánicas estaban situados en el sur de la península ibérica (Sevilla, Cádiz, Huelva), en las islas Canarias y en las Antillas (Santo Domingo, Puerto Rico y Cuba). En los inicios de la construcción del mundo atlántico, y en su posterior desarrollo, jugaron un relevante papel las islas Canarias y las Antillas, en uno y otro lado del océano, respectivamente. Las ciudades y bahías portuarias de las Afortunadas (Arrecife, Las Palmas de Gran Canaria, Garachico, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y San Sebastián de la Gomera) y las antillanas (San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba, La Habana) tuvieron el carácter de un puente atlántico, al que después se sumaron Veracruz, Nombre de Dios, Santa Marta, Cartagena y Cumaná. A ellos hay que añadir los puertos del Atlántico lusitano en Portugal y Brasil. En su primer viaje, Cristóbal Colón pasó por Gran Canaria y Gomera y arribó a Cuba y Haití. Sus rutas oceánicas fueron seguidas en los decenios posteriores por miles de naves y de viajeros de diversa naturaleza, que fueron llevando todos aquellos elementos culturales que inauguraron un nuevo modelo civilizatorio, forjado en el Nuevo Mundo y retornado a Europa, con nuevos ingredientes, en donde influyó poderosamente en el ámbito económico y en la esfera de las mentalidades. En sus cuatro periplos, Colón hizo escala en las Canarias. “En la ruta del Nuevo Mundo —ha escrito Pierre Chanu— está el archipiélago canario. Tranquiliza, da ánimos; se toca en las Canarias para señalar mejor el camino. Está ahí, también, con su agua y su madera, sus víveres, sus marinos y sus puertos, para atender las exigencias de la primera navegación a vela”. La escala y la aguada en las Canarias eran necesarias e imprescindibles a las flotas españolas, en el único lugar seguro del que disponían para resguardar y reparar sus naves, una vez se habían adentrado en el mar occidental.

En esta comunicación nos ocupamos, concretamente, de tres ciudades portuarias de uno y otro lado del océano, atendiendo especialmente a factores políticos y económicos que les fueron propios, y en algunos casos, comunes, en el primer siglo del desarrollo del mundo atlántico (1492-1600): Las Palmas, Santo Domingo y La Habana.

LA CIUDAD REAL DE LAS PALMAS

Las Palmas fue la primera urbe fundada (1478) por la Corona de Castilla en el Atlántico, catorce años antes del descubrimiento de América, y fue la

primera sede administrativa establecida por España en ultramar: gobernador, 1580; Ayuntamiento, 1580; Obispado de las islas Canarias, 1585; Inquisición, c. 1499; Real Audiencia de Canarias, 1526, y gobierno y comandancia general de Canarias, 1589. Fue también la primera urbe portuaria de Castilla en el Atlántico y punto de partida de la difusión del cultivo de la caña de azúcar en las Antillas: en 1493, Colón llevó plántones de caña dulce desde Las Palmas a La Española, en donde echaron raíces en breve tiempo. Igualmente, en Las Palmas se alzó la primera Catedral española en el Atlántico a fines del siglo XV, a la que siguió el actual templo, construido entre los años 1500 y 1563.

Esta urbe, cuyo título de ciudad es anterior a 1511, obtuvo la dignidad de Noble Ciudad Real de Las Palmas en 1515. Un importante dato a subrayar en los respectivos órdenes institucional y urbanístico es constatar que tuvo la primera plaza Mayor administrativa y planificada de las tierras de ultramar y del Nuevo Mundo. En ella se emplazaron la sede del Obispado, la Catedral de Canarias, el Palacio Municipal, la Real Audiencia de Canarias y la Casa Regental (residencia de los presidentes de la Audiencia). Cronológicamente, la plaza Mayor de Santa Ana debe situarse en el segundo decenio del siglo XVI y el final de la conformación del recinto original debemos establecerlo hacia el año 1518, cuando concluyó la construcción de la sede del Ayuntamiento. Es por consiguiente, un antecedente en el tiempo de las plazas mayores de la América colonial hispana, en cuanto espacio representativo e integrador de los poderes político-administrativos y religiosos, característica que compartieron las grandes plazas administrativas de los antiguos dominios españoles del Nuevo Mundo.

Aquí reflejamos el carácter de Las Palmas como puente marítimo hacia América, función que desempeñaron también los anteriormente citados puertos canarios, y lo queremos hacer en este caso como representación de la escala que históricamente desempeñaron las Canarias en la navegación al Nuevo Mundo. Colón hizo escala en Gran Canaria en tres de sus cuatro viajes de descubrimientos. Después, siguieron la senda del almirante, conquistadores, adelantados y gobernantes como Alonso de Ojeda, Nicolás de Ovando, Pedrarias Dávila, así como otros varios en la primera mitad del XVI.

A los viajes de descubrimiento, conquista y colonización del Nuevo Mundo, la ciudad marítima de Las Palmas aportó:

- Un puerto y un fondeadero seguros, abrigados de los vientos del norte.
- Igualmente, una bahía donde adobar y reparar las naves. No por bien conocidos, hemos de dejar de mencionar, por su gran trascendencia, la reparación que aquí se hizo del timón de *La Pinta* y el cambio de

vela de *La Niña* en el primer viaje de Colón, así como la reparación de una de las naves que integraban la flota del segundo viaje.

- Una indispensable escala para el avituallamiento, necesaria para reponer víveres, animales vivos y pertrechos para la navegación. Ello contribuyó, además, al intercambio de productos naturales y agrícolas entre ambos continentes.
- Un puente marítimo en el Atlántico, en la ruta de los vientos alisios, que sumó una valiosa contribución al éxito de los periplos de Colón y de quienes, posteriormente, siguieron sus pasos en el océano, en el capítulo inaugural de la civilización atlántica, a través de un sistema de comunicaciones marítimas (codificación de vientos y corrientes marinas, cálculo de distancias, etc.) en el que las Canarias jugaron el papel de un eslabón de gran utilidad en los inicios y desarrollo de aquel proceso civilizatorio.

Por otro lado, la relevancia de la exportación de la caña de azúcar desde la isla hacia Europa en la primera mitad de aquella centuria otorgó significativa importancia a la bahía o puerto natural de la Luz. Sin embargo, su fondeadero se situaba a cinco kilómetros de la ciudad, en el extremo septentrional de un istmo arenoso que finaliza en la península volcánica de la Isleta, lugar que, por sus características, carecía enteramente de agua. Ello significó una grave carencia que afectaba a algo tan importante como era la aguada de los barcos, que allí no tenían posibilidad de suministrarse directamente del líquido elemento, imprescindible en la prolongada navegación del Atlántico. Colón se detuvo en la bahía de Las Palmas en sus dos primeros viajes y, a continuación, hizo aguada en San Sebastián de la Gomera. En el cuarto viaje sus naves permanecieron cuatro días en la bahía de la Luz, pero hicieron aguada en Maspalomas, en el sur de la propia Gran Canaria. Hay que tener presente esta circunstancia para poder calibrar la mayor o menor incidencia que, a pesar de sus excelentes condiciones, habría tenido el puerto natural de la Luz en las rutas trasatlánticas durante más de tres siglos. Realmente, el suministro de agua a los barcos solamente vino a resolverse de forma definitiva a finales del siglo XIX, en 1887, cuando se inauguró la estación de abastecimiento en el nuevo puerto de la Luz, dotada de holgados aljibes y depósitos, suficientes para abastecer a los buques.

El primer periodo de la historia de Las Palmas de Gran Canaria está unido a su ya aludida relevancia institucional en las islas Canarias y, en el orden mercantil, al auge en la producción y exportación del oro blanco del azúcar. Los primeros cultivos y trapiches de moler caña dulce que hubo en Canarias datan del comienzo de los años ochenta del siglo XV y se establecieron en ambos márgenes del pequeño río Guinguada, cuyo cauce cruzaba los dos barrios fundacionales de la villa. En la primera mitad del

siglo XVI el comercio y la exportación azucarera de Gran Canaria alcanzaron, en términos relativos, una gran importancia. El azúcar producido en estas islas se vendía en los puertos europeos, en donde el apreciado producto era muy cotizado, generando sustanciosas plusvalías para los productores y comerciantes aquí establecidos. Este ciclo de florecimiento alcanzó su cénit a mitad de la centuria, iniciando su declive en la segunda parte del siglo como resultado de la competencia, a más bajos precios, de la producción azucarera del Brasil. A este periodo corresponde el primer desenvolvimiento urbano de Las Palmas, que alcanzó, igualmente, su perímetro histórico mediado el siglo XVI.

Durante esta fase tuvo lugar la construcción de los más importantes edificios civiles y religiosos de la ciudad. El nuevo y segundo edificio de la Catedral de Canarias se inició en las primeras luces del siglo XVI y quedó concluido hacia 1563. Su consagración se hizo en 1570, pero el templo había quedado inacabado, coincidiendo con la crisis del comercio azucarero. Se trata de una basílica construida en el estilo gótico tardío del periodo de los Reyes Católicos, que integra un salón (*hallenkirche*) de tres naves de igual altura. Preside la plaza Mayor de Santa Ana, advocación catedralicia de la patrona de la ciudad. Como antes indicamos, en esta misma plaza se alzó la representación más importante de la arquitectura civil: el palacio consistorial, levantado entre, aproximadamente, 1512 y 1518. Fue un edificio renacentista, de dos alturas, construido en piedra arenisca. En su planta baja se desplegaban siete arcos escarzanos sobre columnas de orden toscano, que ocupaban toda la longitud del frontis. En la parte central del cuerpo superior se abría a la plaza una logia de tres arcos, significada con un balcón o balaustrada de piedra. A ambos lados, destacaban sendos pares de ventanales, diseñados en el estilo gótico flamígero, testimonio tardío de la época de su construcción. Fue uno de los primeros arquetipos de la arquitectura concejil en España y la América colonial de los siglos XVI al XVIII. La Catedral sería completada, con nueva fachada, más de dos siglos después (1781-1856). El hermoso edificio del Ayuntamiento o Cabildo resultó devorado por las llamas en 1842, siendo sustituido por el actual, de factura neoclásica.

Junto a estas edificaciones, que fueron las más importantes de la ciudad, se construyeron en aquel tiempo los conventos e iglesias de San Francisco de Asís y de Santo Domingo, así como otros varios templos y ermitas. La arquitectura doméstica tuvo relevantes manifestaciones en las casas y mansiones levantadas por descendientes de conquistadores, propietarios de ingenio y comerciantes de azúcar, de las que perviven las bellas fachadas de las casas Santa Gadea-Mansel y Móxica. Ya en la segunda mitad del XVI a la arquitectura civil se sumó la Casa Regental, residencia de los presidentes de la Real Audiencia de Canarias. A esta segunda parte del siglo (construcción

de las murallas) y primer cuarto del XVII (Castillos del Rey y de Santa Catalina) corresponde la realización principal del sistema de fortificaciones.

Al declive económico de la ciudad y de la isla en el último tercio del XVI, se añadió un luctuoso acontecimiento: el ataque de la gran armada de las Provincias Unidas de Holanda y Zelanda, mandada por el almirante y general Pieter van der Does, cuyo ejército de tierra ocupó y saqueó Las Palmas en 1599. Estaba formada por 74 barcos de guerra y un contingente de, aproximadamente, diez mil hombres, entre soldados, marina y tripulaciones. Los holandeses pidieron un alto rescate que los isleños no pudieron aportar por lo que, después de que las milicias isleñas derrotaran a una columna de su ejército en las alturas del Monte Lentiscal, se dieron al saqueo e incendio de la ciudad. El fuego destruyó los conventos e iglesias, el interior de las Casas Obispaes —en donde se había alojado Van der Does—, así como cuarenta casas, los retablos, pinturas y tesoros artísticos de la Catedral y el archivo Municipal. En ese final del siglo, Las Palmas tenía alrededor de tres mil quinientos habitantes. Aquel acontecimiento señaló el comienzo de un periodo de letargo y estancamiento de la población que, aunque siguió creciendo lentamente en habitantes y espacio urbano, solo comenzó un tímido renacer en el último cuarto del siglo XVIII, tal como sucedió en muchas ciudades españolas.

PRIMADA DE AMÉRICA

Santo Domingo es la ciudad primada de América, el primer núcleo urbano propiamente dicho del Nuevo Mundo. Su asentamiento originario, impulsado por Bartolomé Colón por los años 1496-1498 junto al Ozama, fue trasladado a la orilla derecha de este río por Nicolás de Ovando hacia 1502-1504. El nacimiento de Santo Domingo tuvo una vinculación circunstancial con Las Palmas porque en la primavera de 1502, la flota mandada por Ovando, con 2.500 hombres a bordo, hizo escala en la bahía de las Isletas, desde donde prosiguió hacia Haití. Como es sabido, Santo Domingo no solo fue el primer centro urbano de América sino, particularmente, la ciudad que inauguró el urbanismo ordenado (alineación de calles rectas y cuadradas geométricas) del continente, aunque sin alcanzar el orden simétrico que después se desplegará en Panamá, Granada y la vieja León (ambas en la actual Nicaragua), ciudad de Méjico, Oaxaca y Puebla de los Ángeles, y, posteriormente, la cuadrícula definitiva de Lima (1535) y Santa Fe de Bogotá (1538). Parece que fue el propio Ovando quien decidió el trazado de la ciudad e hizo el repartimiento de solares. El planteamiento del gobernador manifiesta la voluntad de una traza de calles rectangulares y perpendiculares. No obstante, tal como observa Erwin Walter Palm, el “plano de Santo Domingo aun no constituye un ejemplo del damero plenamente desa-

rollado”. Bien es cierto, además, que al finalizar Ovando su gobernación, la villa de Santo Domingo apenas si tenía una calle, la primera fortaleza y escasas edificaciones. De esta naciente ciudad del Ozama, Gonzalo Fernández de Oviedo, citado por Palm, afirmaba en 1525 que “porque como se ha fundado en nuestros tiempos... fue trazada con regla y compás y a una medida las calles todas”.

En su edificación, Santo Domingo se planteó como una ciudad castellana con palacios y casas de piedra, así como un edificio tan relevante como el alcázar de Diego Colón. Hacia principios de los años veinte comenzó a edificarse su Catedral, primera de América. La construcción catedralicia se inició en 1523, siendo consagrada en 1546. Sin embargo, sus obras prosiguieron durante decenios, alcanzando hasta el siglo XVIII. Como la de Las Palmas, su interior ofrece un salón de estilo gótico, mientras que su puerta principal se concibió con un imafrente renacentista, como también lo tuvo así la ciudad canaria. El edificio catedralicio ocupó una parte de la plaza Mayor, que, debido a ello, carece de las proporciones geométricas que singularizan las plazas americanas. Parece que durante la primera mitad del siglo XVI, en su recinto no se situó el Ayuntamiento, ni otra sede institucional, por lo que, asimismo, la plaza Mayor habría carecido, inicialmente, del carácter de centro político administrativo. Desconocemos el emplazamiento y fechas de construcción de la primera casa consistorial. Como en Las Palmas, la destrucción y la pérdida de los archivos públicos han constituido un serio impedimento para los historiadores dominicanos en la reconstrucción de muchos aspectos del pasado de la ciudad de Santo Domingo. Palm alude a una sede edilicia de finales del XVI o principios del XVII. Esta referencia se correspondería con el plano de 1608, levantado por Antonio Ossorio (*Santo Domingo*, 22, Archivo General de Indias, Sevilla), en el que se recoge la planta de la ciudad y la nueva traza de las murallas.. Ossorio sitúa el edificio del Cabildo en el costado occidental de la plaza, al noreste del lado septentrional de la Catedral. Quince años antes, el boceto inicial del proyecto para un nuevo recinto amurallado, trazado por el ingeniero Bautista Antonelli, recoge la localización y plantas de la “Iglesia mayor” y de la plaza, pero no sitúa en esta una sede del Ayuntamiento o Cabildo (*plano de Santo Domingo*, 1592, Biblioteca Nacional de España, Madrid). Ello permitiría pensar que en esta última fecha aquella no se ubicaba en la plaza Mayor. Sin embargo, el dibujo de Antonelli es un boceto destinado a delinear el recorrido y baluartes de la muralla, sin presentar un plano de la ciudad, por lo que hemos de estimar que tal testimonio no ofrece un carácter indiscutible y definitivo. Igualmente, la bella, aunque imaginativa, ilustración de la ciudad presentada en la conocida estampa descriptiva de De Bry —seguramente, elaborada a partir de los informes del ataque de Drake—, solo ofrece la presencia de la Catedral en la plaza, pero no recoge la existencia de un

edificio consistorial. Queda constancia, por consiguiente, de la ubicación de la Casa municipal en una esquina de la plaza, como más tarde a principios del siglo XVII, en el mismo lugar que hoy ocupa el edificio moderno del palacio consistorial. Por otro lado, en los testimonios relativos al ataque de Drake, consta que la Casa de Cabildo, fuera cual fuese su ubicación, no fue destruida durante la ocupación

El puerto o fondeadero, que atendió a su papel como centro principal de comunicaciones interatlánticas en aquel tiempo, se situaba en la salida al mar y riberas del río Ozama, en donde las embarcaciones gozaban de seguridad y de la protección de la fortaleza levantada en los primeros tiempos de la villa, a la que se añadió en el mismo siglo XVI un segundo baluarte. En la desembocadura del río, sus aguas estaban resguardadas por una gran barra natural, demolida en el siglo XX. A pesar de la abundancia de agua que proporcionaba el río, estas se consideraban insanas e incluso no se podían emplear para la aguada de los barcos. La ciudad tuvo que acometer obras de canalización para el suministro, las cuales se realizaron ya en la primera mitad del siglo XVI, cuando el llamado “acueducto de Ovando” abastecía a la ciudad a través de la fuente emplazada en la plaza mayor (actual parque Colón), aunque el problema y las obras públicas que se hicieron para solventarlo, se prolongaron durante decenios.

En 1543 comenzó a levantarse un frágil lienzo de muralla en la parte occidental de la ciudad. El proceso de fortificación prosiguió en los decenios siguientes, de forma que, un cuarto de siglo después, la cerca ya contaba con tres portadas (la puerta Grande, la puerta del Conde y la puerta de Lemba), de las cuales estaban fortificadas las dos más cercanas a la ribera del mar. Con ello, Santo Domingo pasó a ser la primera ciudad amurallada, todavía parcialmente, del Nuevo Mundo. Estas obras de fortificación se prolongaron durante largos años, con sucesivas interrupciones, dilaciones y otras contingencias. Después del ataque de Drake, Antonelli concibió un nuevo proyecto para la fortificación, pero pasaron más de ochenta años para que la cerca amurallada prolongara su perímetro protegido, aunque incompleto e insuficiente. Hubo que esperar hasta muy avanzado el siglo XVIII para acabar el amurallamiento y fortificación de la ciudad.

La economía de Santo Domingo se fundamentó en su condición de puerto de arribo y escala en la primera fase de la colonización del continente y, por otro lado, en la proximidad de las minas de oro de Jaina, explotadas utilizando la forzada mano de obra indígena. En el segundo decenio del siglo XVI ya se construyen importantes casas de piedra y el propio palacio de Diego Colón. En la década de los años cuarenta estaban terminados los conventos de San Francisco, Santo Domingo y la Merced, además de la Catedral. Su importancia institucional (Gobernación, Real Audiencia, Arzobispado desde 1547) acompaña y fundamenta ese primer capítulo de

crecimiento urbano. En el ecuador del siglo, la ciudad tenía unos tres mil quinientos habitantes. Pero el agotamiento aurífero, la despoblación y la práctica desaparición de la población taína originaria, así como los problemas de la piratería y el contrabando, señalaban ya el declive económico de la segunda mitad de la centuria. Como ocurrió en Las Palmas con el ataque de la escuadra de Van der Does, el asalto de Francis Drake a Santo Domingo en 1586 significó un hito en este proceso. La urbe fue tomada, saqueada e incendiada por las fuerzas del corsario inglés a comienzos de aquel año. Los ingleses permanecieron un mes en una ciudad que había sido abandonada por sus autoridades, milicia y todos sus habitantes. Al no obtener el rescate solicitado, se dieron a incendiar y devastar sistemáticamente viviendas, iglesias y conventos. Fueron demolidas más de ciento cincuenta casas. De los edificios principales, apenas permanecieron en pie la Catedral, la Casa Consistorial, las Casas Reales, la Fortaleza y una iglesia, la de Santo Domingo. El saqueo de Drake significó el golpe definitivo al ya iniciado declive de la ciudad, la cual entró en un periodo de atonía y decadencia que se extendió a más de siglo y medio. Desastres naturales, como los terremotos de 1615 y 1673, contribuyeron a la ruina o desaparición, tanto de muchas de las viejas edificaciones, como de otras construidas en el siglo XVII.

En su primer siglo de historia, Las Palmas y Santo Domingo ofrecen varios aspectos de interconexión y semejanzas que merecen ser expuestos aquí: a) Ambas son ciudades que nacieron durante el reinado de los Reyes Católicos. b) Desde Las Palmas, como antes recordamos, llevó Colón en 1493 la caña de azúcar que comenzó a cultivarse en La Española y los primeros trapiches dominicanos ya refinaban azúcares hacia 1503. c) Las Palmas tuvo la primera Catedral española en el Atlántico y Santo Domingo la primera de América; los interiores de ambas, conservados actualmente, son de estilo gótico. d) Santo Domingo tuvo, en 1511, el primer Tribunal de Apelación (la primera Real Audiencia) del nuevo imperio español de ultramar; en Las Palmas se creó la segunda en el año 1526. La tercera fue la de Méjico, un año más tarde. e) Ya indicamos que Santo Domingo fue la primera ciudad parcialmente amurallada del imperio ultramarino de España; Las Palmas fue la segunda (1576-1578). f) Ambas fueron atacadas por el corsario Francis Drake, aunque con distinta suerte, ya que mientras Santo Domingo fue saqueada por este en 1586, Las Palmas pudo rechazar su ataque en 1595.

ANTEMURAL DE LAS INDIAS OCCIDENTALES

En lo que se refiere al ámbito urbano e institucional, La Habana presenta grandes diferencias tanto con Santo Domingo, como con la Ciudad Real de

Las Palmas. La actual capital cubana fue una de las siete primeras villas establecidas en Cuba por orden del gobernador Diego Velázquez. Al parecer tuvo un primer asentamiento, al sur de la isla, en la bahía de Batabanó, en el año 1513. No obstante, a finales de 1519, su emplazamiento histórico definitivo se situó en el lugar de la actual plaza de Armas y Castillo de la Fuerza, en la ribera occidental de la bahía habanera. Durante el siglo XVI fue una pequeña villa de humildes bohíos de tablas de palma y cubierta de guano, agrupados sin orden alguno. La Habana no tuvo una plaza Mayor como las de otras ciudades de los dominios hispanos de América, careció en ese tiempo de un edificio para la sede municipal y no tuvo el rango institucional político-administrativo y religioso que fue propio de Santo Domingo y de Las Palmas. Solamente a mitad del siglo se estableció en la ciudad el gobernador de la isla, Diego de Mazariegos, lo que de facto la convirtió en la capital de Cuba, hecho que fue seguido de una resolución de la Corona declarando que en el futuro los gobernadores tuvieran sede en La Habana. Pero en la ciudad no se construyó un palacio de gobierno hasta los últimos decenios del XVIII.

Sin embargo, en La Habana del XVI concurren dos factores importantísimos que determinaron su carácter de eje estratégico de las comunicaciones marítimas entre las colonias americanas de España y los puertos del monopolio imperial (Sevilla, y después Cádiz). Su posición geográfica, en la cabecera de la corriente del golfo, y las excelentes condiciones de su abrigada bahía, la convirtieron en el punto de concentración y de retorno de las flotas que transportaban el oro, la plata y los recursos que se explotaban en las colonias y se recibían en la metrópoli. Es decir, no solamente era puerto de escala en la navegación hacia Tierra Firme —*antemural de las Indias occidentales*—, sino que, sobre todo, era el lugar desde el que iniciaban el tornaviaje las flotas de la Nueva España y de los Galeones y, por consiguiente, fue base fundamental en la carrera de Indias. Ello ofreció un notable factor de riqueza a la ciudad y determinó su personalidad como villa marítima. El segundo hecho de relevancia fue la construcción de eficaces defensas, hasta el punto que llegó a ostentar el más importante sistema de fortificaciones del Imperio (siglos XVI-XVIII).

El núcleo original de La Habana se situaba en el espacio de la Real Fuerza y de la actual plaza de Armas, es decir, en el lugar en el que la estrecha embocadura de la bahía comenzaba a abrirse en su litoral occidental. De allí fueron discurriendo las calles de los Oficios, de los Mercaderes, ambas de dirección norte-sur y paralelas entre sí y con el litoral, y la calle Real (Muralla), de sentido este-oeste. Eran angostos senderos que marcaban el tránsito entre las casas y que inicialmente no obedecían a un orden planificado. En La Habana del XVI no hubo el trazado y las edificaciones que sí tuvieron Santo Domingo y Las Palmas. El pequeño

poblado no guardaba disposición preestablecida y en las primeras imágenes conocidas de la villa, se aprecia esta ausencia de trazado. Excepto sus fortalezas, de la edificación religiosa y civil habanera del siglo XVI no pervive testimonio alguno. Incluso la parroquial mayor, tosca obra del maestro Juan de Calona, de la segunda mitad de aquella centuria, fue demolida, ya estando su fábrica muy arruinada, en el XVIII.

A partir de 1537 y, de forma regular, en la década de los años cuarenta, los barcos españoles que retornaban a España cargados con los tesoros, el oro, la plata y las maderas nobles de las colonias americanas comenzaron a concentrarse en la bahía de La Habana, antes de emprender el viaje de retorno a la metrópoli. Desde allí iniciaban su navegación, dentro del sistema de flota o de convoy, siguiendo la corriente del golfo a partir del estrecho de la Bahama, con destino a Sevilla, que era la capital marítima y mercantil del monopolio imperial. Ello obedeció a la estrategia marcada por la Corona para conseguir que las naves españolas pudieran hacer frente, con garantías, a los ataques del corso y las naves de oras banderas. El viaje de retorno a la metrópoli, dentro del sistema de flotas, comportaba tres aspectos a tener en cuenta. Primero, había que programar la reunión de los galeones en el puerto habanero, para alcanzar mayor seguridad ante los riesgos de las tormentas y ante los posibles ataques corsarios en el transcurso de su viaje. Segundo, debían organizarse las salidas en las épocas del año más apropiadas, conforme a los vientos y a las corrientes favorables. Y, finalmente, había que garantizar la adecuada ordenación náutica de los convoyes, de forma que las naves viajaran próximas unas a otras, evitando en lo posible la dispersión. Todo ello fue regulado por la Corona en 1561. Dentro de este esquema, La Habana fue desde la mitad del siglo XVI una pieza fundamental en la estrategia política, naval y mercantil del imperio español.

En 1538, Carlos V ordenó la construcción de una fortaleza que protegiera el puerto habanero. La obra se inició ese mismo año, edificándose una modesta defensa (la Fuerza vieja) de muros de doce metros de altura, que fue destruida en 1555 en ocasión del ataque del corsario francés Jacques de Sores. Este ocupó la pequeña villa, con el objetivo de apropiarse de una parte del tesoro de un galeón hundido en el norte de la isla, en la creencia de que había sido depositado en la fortaleza de Habana. Pero su información no era cierta y, sin haber obtenido mayores beneficios, abandonó la ciudad, no sin antes prender fuego al caserío. Fue la mayor devastación que sufrió La Habana durante aquellos siglos. En 1558 comenzó la construcción de un nuevo baluarte, el actual Castillo de la Real Fuerza (o Fuerza nueva), cuya conclusión se dilató hasta 1577. Fue la primera fortaleza abaluartada construida en el Nuevo Mundo. A partir de 1589, dentro del ambicioso plan de fortificaciones que le había encomendado la Corona en el Caribe, el ya mencionado ingeniero Bautista Antonelli, proyectó los dos baluartes que

defendieron históricamente la entrada a la bahía de La Habana: el Castillo de los Tres Reyes del Morro —una de sus más notables obras de arquitectura militar— y el fuerte de San Salvador de la Punta. Antonelli dirigió los comienzos de la construcción de ambas fortalezas y, posteriormente, continuó con sus proyectos y realizaciones en San Juan de Ulúa, Cartagena de Indias, Portobelo, San Lorenzo de Chagres y San Agustín de la Florida, además de Santo Domingo y el Morro de San Juan de Puerto Rico, entre otros. Las defensas de La Habana se complementaron en el siglo XVII con pequeños baluartes costeros y, en el XVIII, con la gran fortaleza de la Cabaña y los castillos del Príncipe y Atarés, todos subsiguientes al ataque de Albemarle. Entre 1674 y 1740 se construyó el perímetro amurallado que rodeó enteramente a la ciudad.

La economía de La Habana en aquel siglo se fundamentó en los sectores propios de una ciudad portuaria, especialmente el abastecimiento a las flotas de Indias, y las actividades de construcción y reparación de embarcaciones. A ellas se sumaban renglones económicos generados por la exportación de cueros y carnes, y los naturales de las explotaciones agrícolas, forestales y ganaderas (reses y cerdos) de su comarca. En este periodo ya se inició la tala de árboles para el comercio de maderas nobles y para el suministro a la construcción naval. Como en los puertos de Las Palmas y Santo Domingo, la aguada de las flotas constituyó un serio problema durante el siglo. El agua se transportaba en lanchas cargadas con toneles, que se llenaban en la desembarcadura de La Chorrera, a más de una legua del casco urbano. El problema fue resuelto con la construcción de la Zanja Real, obra de ingeniería realizada por Antonelli en 1592, que canalizó las aguas de aquel río (hoy, Almendares) para el abastecimiento de la ciudad y el propio puerto. En La Habana, los primeros y modestos trapiches azucareros se instalaron en el ocaso de la centuria, pero no supusieron por entonces un factor de gran riqueza mercantil. Ya en el siglo XVII comenzaron a desarrollarse las vegas tabaqueras. En 1592, la Corona le otorgó el título de ciudad de San Cristóbal de La Habana. En esas fechas su población era de aproximadamente tres mil quinientos habitantes.

EJE ATLÁNTICO

No es preciso señalar que aquí nos hemos ocupado del papel histórico que desempeñaron tres ciudades marítimas, de uno y otro lado del océano, desde finales del siglo XV (en el caso de Las Palmas) y durante el siglo XVI, es decir, en el primer capítulo de la construcción de la civilización atlántica. De ellas hemos resaltado, su posición geográfica, su entidad portuaria y su aportación en el eje de las comunicaciones marítimas del Imperio español en la época. Las tres contemplaron las esbeltas velas de las primeras naves que

surcaron el Atlántico en aquel tiempo. Igualmente, las tres tuvieron significativos sistemas de fortificación y sufrieron los ataques del corso y de las fuerzas navales de los países europeos (Francia, Inglaterra, Holanda) que rivalizaban con España en la vieja Europa y, en América, en el dominio y el comercio del Caribe. Además, compartieron determinados elementos institucionales, sociales y culturales, sobre los que aquí no es necesario abundar más, y formaron parte de la corriente migratoria que cruzó el Atlántico hacia el Nuevo Mundo.

En cambio, sí nos parece conveniente recordar, finalmente, su conexión en el despliegue de un producto fundamental en la civilización atlántica y en el comercio triangular, cual fue el cultivo y exportación del azúcar. El insulario de la difusión del comercio azucarero entre el Mediterráneo y el Atlántico comprende los nombres de Chipre, Sicilia, Madeira, Gran Canaria y Haití. Desde Madeira, en donde ya se cultivaba a mitad del siglo XV, llegó la caña dulce a Gran Canaria en 1480. Desde aquí cruzó hasta Santo Domingo en 1493. A su vez, los portugueses llevaron el cultivo de caña a Pernambuco en 1519, iniciando un desarrollo importante de su producción y comercio en los siguientes decenios. Ya hemos señalado que el periodo de florecimiento de la exportación azucarera en Gran Canaria comprendió la primera mitad del siglo XVI. En La Española ya se habían instalado varios trapiches en la primera década del siglo, pero su mayor expansión mercantil correspondió al periodo 1570-1630, años después de que la economía dominicana pretendiera encontrar una alternativa al agotamiento e la explotación aurífera. Ello supuso la sustitución del trabajo minero de la población nativa, prácticamente extinguida, por el de los esclavos africanos que trabajaron en las plantaciones e ingenios azucareros.

En La Habana, el gran desarrollo de la producción y comercio del azúcar se inició en los finales del siglo XVIII. Pero, como es sabido, a mitad del XVII los ingleses habían introducido en Barbados, Jamaica y las pequeñas Antillas el sistema intensivo de plantación, que ya se practicaba en Brasil. Ello exigía destinar grandes superficies cultivadas y, al propio tiempo, la importación masiva de esclavos negros. Los franceses implantaron el mismo modelo en Saint-Domingue y, en la segunda mitad del XVIII, Haití ocupó el primer puesto en la producción mundial. Después de la ocupación inglesa de La Habana en 1762 y la posterior liberalización del comercio de esclavos, Cuba inició un acelerado ascenso como país productor, que se incrementó a partir de la revolución haitiana (colapso de su producción de azúcar) y, seguidamente, con la importación de máquinas de vapor para su instalación en los ingenios. El universo agrícola, mercantil y social del azúcar fue un testimonio de la trascendencia que, en este aspecto tan relevante, tuvo nuestro eje atlántico en la frontera imperial del Caribe.

Las Palmas (1478), Santo Domingo (1498) y La Habana (1519) significaron, en el mundo atlántico, tres puentes en el camino de agua que inició Colón en la mar oceánica, con la insoslayable escala en las Canarias, y el tornaviaje desde las Antillas, que, desde antes de alcanzarse el ecuador del XVI, fue abanderado por La Habana, como estación principal de retorno.

BIBLIOGRÁFICA

- CHAUNU, Pierre: *América y Sevilla, siglos XVI y XVII*. Traducción de Rafael Sánchez Mantero. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla, 1983.
- ELLIOTT, John H.: *The Old World and the New 1492-1650*. Cambridge University Press, 1970. Ed. española: *El Viejo Mundo y el Nuevo 1492-1650*. Trad. de Rafael Sánchez Mantero. Alianza Editorial. Madrid, 1972
- *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Trad. de Marta Balcells. Taurus. Madrid, 2006.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Sumario de la Historia Natural de las Indias*. 1525.
- GUERRA, Ramiro: *Manual de historia de Cuba, desde su descubrimiento hasta 1868*. Instituto Cubano del Libro. La Habana, 1971.
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio: “El abastecimiento de agua a la ciudad de Santo Domingo (siglo XVI)”, en *Revista de Estudios de Historia Social y Económica de América*, 1986 (2), pp.11-49.
- HERRERA PIQUÉ, Alfredo: *Las Palmas de Gran Canaria. Patrimonio histórico y cultural de una ciudad atlántica*. Tercera edición, t. I. Fundación Mapfre Guanarteme y Editorial Rueda. Las Palmas de Gran Canaria, 2009 (Primera edición: Editorial Rueda, Madrid, 1997).
- LE RIVEREND BRUSONE, Julio: *La Habana*. Fundación Mapfre América. Madrid, 1992.
- PALM, Erwin W.: *Los monumentos arquitectónicos de La Española*. Gobierno de Santo Domingo. Dos tomos. Santo Domingo, 1955.
- PÉREZ MONTÁS, Eugenio: *La Ciudad del Ozama: 500 años de historia urbana*. Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo. Santo Domingo, 1999.
- ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio: *La Habana. Apuntes históricos*. Editora del Consejo Nacional de Cultura. Tres tomos. La Habana, 1963-1964
- WEISS, Joaquín: *La arquitectura colonial cubana*. Dos tomos. Instituto Cubano del Libro. La Habana, 1972.
- VV.AA.: *La plaza Mayor de Las Palmas de Gran Canaria y las plazas mayores iberoamericanas*. Fundación Mapfre Guanarteme. Las Palmas de Gran Canaria, 2010.