

Fortificación portuaria: globalizaciones del pasado

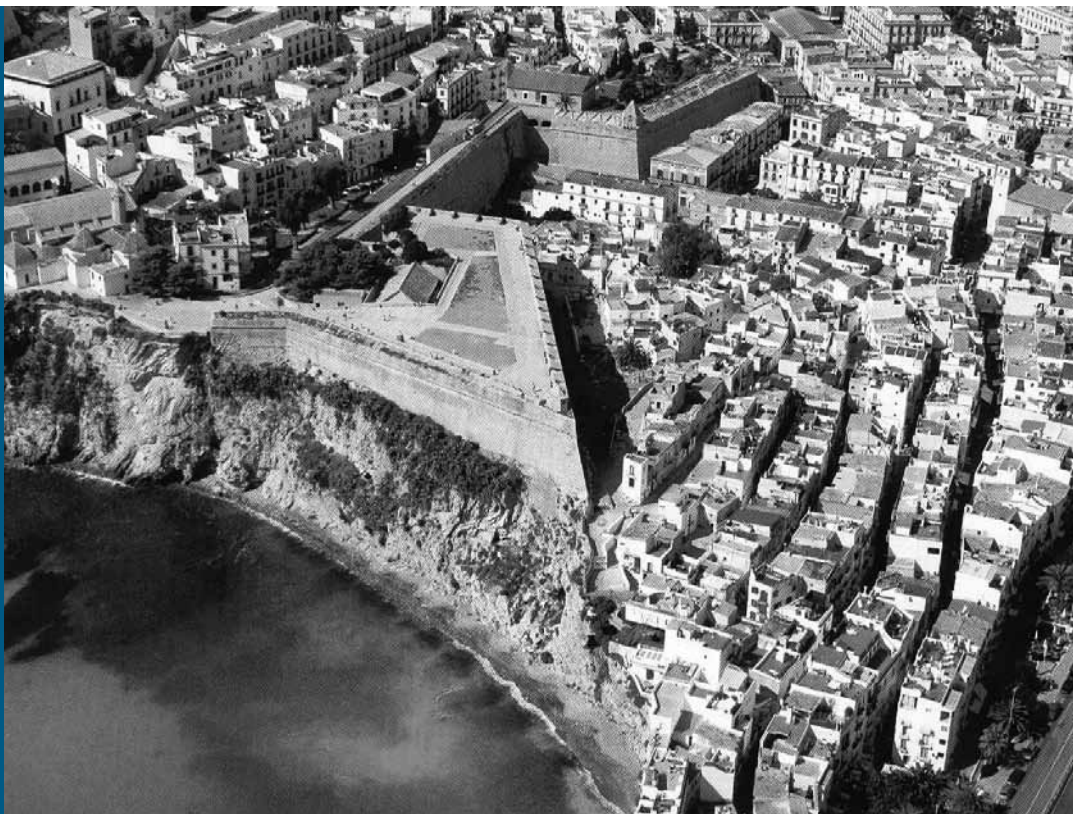
Port Fortification: Globalisations of the Past

Salvador Moreno Peralta

Fig. 1. Ibiza, baluarte de Santa Lucía. (*Plan Director de les Muralles Renaixentistes d'Eivissa y Ajuntament d'Eivissa*)
Ibiza, Santa Lucía Fortress. (*Master Plan for the Renaissance Walls of Eivissa and Eivissa Town Council*)

Hace ya mucho tiempo que la crítica al Movimiento Moderno en la arquitectura rechazó la definición que Le Corbusier hiciera de la casa como “machine à habiter”, por más que la misma tuviera la carga, tan provocativa como seductora, de una declaración de principios: el funcionalismo arquitectónico. Hubiera sido menos polémico que para dictar su eslogan el genio suizo se inspirase en ese tipo de construcciones en el que la función y la forma están más indiscutiblemente unidos, como es el caso de la fortificación pues, en efecto, la fortificación podía y debía entenderse como una verdadera “máquina militar”¹, y máquinas fueron llamadas con frecuencia en la documentación del siglo XVI. Ya Clausewitz, siglos más tarde, dejaba claro que “la fortificación no es un fin en sí misma, sino un medio entre otros para servir a una estrategia y a una política”. Es decir, pura razón instrumental justificada en su fin utilitario.

Al igual que con la “máquina de habitar” podemos también considerar distorsionado o insuficiente el que en la valoración de la arquitectura fortificada no se tenga en cuenta su componente monumental o su dimensión simbólica más allá de su estricta funcionalidad. Hoy no parece haber muchas dudas de que todo lugar en donde el acoplamiento de la función con la forma es más estrecho suele surgir, como una agradable visita inesperada, la inefable presencia de lo artístico. Y así sucede con la arquitectura fortificada, cuya dimensión artística – y, por tanto, su consideración monumental – no procede sólo de la ingente acumulación de los hallazgos científicos y constructivos que esa arquitectura encierra, ni siquiera de su impagable aportación para el conocimiento de la historia, sino también de la belleza urbanística que, una vez perdida su estricta utilidad militar, emerge de un recinto fortificado allí donde sus vestigios, mejor o peor conservados, están integrados con la ciudad y la dinámica de su vida cotidiana (Fig. 1). Si esto es así en los recintos fortificados de tierra firme, con más motivo, si cabe, en los frentes de mar, con los puertos fortificados que a lo largo de la historia han garantizado las actividades económicas de unas ciudades marítimas a partir de las cuales se han articulado regiones, países o imperios (Fig. 2). Tal es el caso, concretamente, de los puertos nórdicos de la Liga Hanseática, los del Mediterráneo en el siglo XVI y los caribeños de los siglos XVI al XVIII, en los cuales las técnicas de la fortificación debían hacer frente a una complejidad mayor que la de la propia *poliorcética* (el arte de atacar y defender las plazas fuertes) pues, además de repeler los ataques *POR* mar, debían hacer frente a los ataques *DEL* mar posibilitando, incluso en las situaciones más difíciles, el atraque de embarcaciones cada vez mayores en manga, eslora, calado y arboladura.



Cierto es que el objetivo de toda fortificación es exhibirse como inexpugnable. Su principal defensa es ya la disuasión, como ocurriera con el sistema fortificado de Suomenlinna, en Helsinki, o el de Valletta, en Malta (Fig. 3), que no llegó a ser atacado jamás (como afirma con perspicacia el arquitecto e historiador Fernando Cobos, las fortalezas portuarias estaban para que el enemigo, al no poder entrar, quedaran a merced de los peligros del mar abierto). Pero no es lo mismo la solidez sobre tierra firme en un territorio geotécnica y orográficamente controlado, en el que las fortificaciones podían incluso construirse siguiendo fielmente los esquemas ideales de los tratadistas – casos, por ejemplo, de Palmanova o Neuf Brisach, de Vauban (Fig. 4) –, que en un emplazamiento cuyo glacis es la inmensidad del océano, con la bravura de las leyes marinas. Por otro lado, si la geografía ha sido siempre la razón última de las fundaciones urbanas, debe serlo más aún en las ciudades marítimas, absolutamente dependientes de las condiciones geográficas requeridas por sus puertos, esto es, un abrigo natural a sotavento, de

Fig. 2. Castillo de los Tres Reyes del Morro, trazado por Juan Bautista Antonelli en 1585 (Foto: Peter Glogg) y Dubrovnik (Foto del autor) Castillo de los Tres Reyes del Morro, drawn by Juan Bautista Antonelli in 1585 (Photo: Peter Glogg) and Dubrovnik (Photo by the author)



Fig. 2

A long time has past since the critics of the Modern Movement in architecture rejected Le Corbusier's definition of a house as a "*machine à habiter*", however much such a definition appeared – as provocative as it was appealing – to be a declaration of principles: architectural functionalism. When uttering his slogan, the Swiss genius might have aroused less controversial if he had taken his inspiration from those types of construction whose function and form are more indisputably united, as is the case with fortifications because, in fact, fortifications could and had to be understood as genuine "military machines"¹, and they were often referred to as machines in 16th Century documents. Several centuries later, Clausewitz made it clear that "fortifications are not ends in themselves, but one means amongst others to serve a strategy and a policy". That is to say, pure instrumental reasoning justified in their utilitarian purpose.

As is the case with the "machine for living in" we could also consider it to be a distortion or somewhat insufficient to consider only the functional aspects of fortified architecture and to fail to take into account its heritage value or its symbolic dimension. Nowadays there would appear to be little doubt that at all places where the function and the form are closely linked, the indescribable

artistic aspects "rear their lovely head", just like a welcome yet unexpected visit. And that is precisely the case with fortified architecture, whose artistic dimension – and, thus, its consideration as being a monument – does not only stem from the enormous accumulation of scientific and construction discoveries that this architecture has enveloped for years, or even from its priceless contribution to an awareness of history, but also to the urban beauty that, once it has been stripped of its strictly military purpose, emerges from fortified land where its vestiges, better or worse for wear, are integrated into the city and the dynamics of everyday city life (Fig. 1). If that is the case with fortified land on *terra firma*, it is even more so, if that were possible, along the coastline, where throughout history fortified ports have safeguarded the economic activities of maritime cities from which regions, countries or empires have all developed (Fig. 2). To be more specific, this is the case with the North European ports of the Hanseatic League, those of the Mediterranean in the 16th Century and the Caribbean ports in the 16th to 18th Centuries. In these cases, the fortification techniques had to cope with a greater complexity than classic military defence because, not only did they have to repel enemy attacks perpetrated from the sea, but they also had to overcome the hostility of the sea itself, so that it was possible to successfully

safely carry out the invariably difficult manoeuvres that were required so that the ports could provide protection and shelter for the increasingly large vessels coming from the metropolis, as well as providing berths for them.

It is true to say that the purpose of all fortifications is to appear to be impregnable. Their main defence is their power of dissuasion, as was the case with the fortified systems at Suomenlinna, in Helsinki, or at Valletta, in Malta (Fig. 3), which was never attacked (as the architect and historian Fernando Cobos shrewdly observed, port fortresses were to ensure that the enemy, as they could not enter, remained at the mercy of the hazards on the high seas). But there is a big difference between solidity on *terra firma* on ground that is geotechnically and orographically controlled, where fortifications can even be constructed faithfully following the ideal diagrams of the writers – as is the case, for example, of Palmanova or Neuf Brisach, de Vauban (Fig. 4) –, and at a location whose glacis is the immensity of the ocean, with all the roughness of the laws of the sea. Furthermore, if geographical factors have always been the underlying reason for founding urban settlements, these factors are even more important in the case of maritime cities, which are absolutely dependent on the geographical conditions required for their ports, i.e., a natural shelter to leeward, with considerable draft, not excessively affected by tidal range, with fresh

gran calado, no excesivamente afectado por las carreras de mareas, con la proximidad del agua dulce de un río y una fácil comunicación con tierra adentro como si, ya desde el principio, el puerto tuviera el subconsciente designio de iniciar la colonización de un vasto territorio (Fig. 5).

Pero no siempre las condiciones favorables del emplazamiento en términos estrictamente portuarios proporcionaban un lugar apropiado para articular a partir de ellos una red comercial, tanto en tierra firme como en los corredores de interconexión con otros puertos (por ejemplo, los puertos caribeños a partir de Veracruz hacia Cádiz o Sevilla, en la “Carrera de las Indias”, o entre Acapulco y Lima con Filipinas, con el “Galeón de Manila”). Así pues, otras razones se impusieron a las geográficas, obligando a desarrollar técnicas de adaptación portuaria en lugares que no siempre disponían de las condiciones idóneas. La consecuencia fue un constante y extraordinario desarrollo de una tecnología constructiva que, utilizando un lenguaje de hoy, podríamos decir que ya, en los siglos XVI al XIX, fue la punta de lanza de las “TICs” del momento, implicando en ellas a la ingeniería naval, la geografía, la cartografía, la física y las matemáticas, dada la complejidad de los problemas técnicos a resolver (pensemos sólo por un momento en el embate del mar y en el problema de la rotura de la ola sobre un dique que fuera, a su vez, soporte de un lienzo fortificado, tema que sigue preocupando a los ingenieros de hoy) (Fig. 6).

Fig. 3. Isla fortaleza de Suomenlinna, Helsinki (Foto: Michel Pise) y La Valletta, Malta (Foto del autor)
Island Fortress of Suomenlinna, Helsinki (Photo: Michel Pise) and La Valletta, Malta (Photo by the author)



FIG. 3

water from a nearby river and easy communication with inland areas as though, from the very outset, the port were subconsciously planning to embark on the colonisation of a vast territory (Fig. 5).

However, the favourable conditions of a site strictly in port terms did not always provide a suitable location from which to organise a trading network, and this applied both to locations on *terra firma* and in the corridors that linked the settlement to other ports (for example the Caribbean ports from Veracruz to Cadiz or Seville, the “*Carrera de las Indias*”, or linking Acapulco and Lima with the Philippines, the “*Galeón de Manila*”). Reasons other than strictly geographical ones thus prevailed, making it necessary to develop port-adaptation techniques in places where conditions were not always ideal. The consequence of this was the constant and extraordinary development of a construction technology. To express this in today’s language, we could say that the 16th to 19th Centuries were already spearheading the “ICT” of their times, in which Naval Engineering, Geography, Cartography, Physics and Mathematics were all involved, in view of the complexity of the technical problems to be overcome (we only have to give a

thought to the ravages of the sea and the problem of waves overtopping an embankment that was, in turn, the structure that supported a fortified wall) (Fig. 6).

Considering port fortifications as being catalysts in an era of change is an even more interesting thought. The development of national realities, and here we are not referring to the creation of the empires that marked the transition from the Late Middle Ages to the Renaissance, brought about a considerable change in the concept of frontier². During the Empire of Charles V city-states moved on to become nation states, to the extent that walls were no longer a defence system that surrounded just a city, they now formed part of a defence system that involved a regional, national and even transnational situation. It was not merely a question of making a few technical adaptations to the characteristics of the new artillery inventions, but rather a new concept in territory, with a broadening of the notion of frontier. The cities, especially port cities, become “knots” in a front line system, because what had to be defended now was no longer a square, but a whole island (Sicily), a peninsula (Spain), or an entire

Más interesante aún es la consideración de las fortificaciones portuarias como el catalizador de un cambio de era. El desarrollo de las realidades nacionales y, no digamos ya la creación de los imperios que marcan la transición de la Baja Edad Media al Renacimiento, determina un cambio sustancial en el concepto de frontera². Durante el imperio de Carlos V se pasó de la ciudad-estado al estado-nación, de forma que la muralla no es ya un sistema defensivo que rodee sólo a una ciudad, sino que forma parte de un sistema defensivo que involucra a una realidad regional, nacional e incluso transnacional. No se trata sólo de unas adaptaciones técnicas a las características de los nuevos inventos artilleros, sino de un nuevo concepto territorial, con el ensanchamiento de la noción de frontera. Las ciudades, especialmente las portuarias, devienen “nodos” de un sistema lineal fronterizo, pues lo que hay que defender ahora no es ya una plaza, sino toda una isla (Sicilia), una península (España), o todo un ámbito regional concebido como la puerta de un imperio ultramarino (el Caribe). El ingeniero moderno es un ser omnisciente que debe unir a sus conocimientos arquitectónicos unos no menos importantes conocimientos científicos, organizativos, logísticos, geográficos y, en un sentido moderno del término, urbanísticos, todo ello desde el momento en que recibe los encargos de fortificar costas, regiones y países enteros, en tanto que sistemas integrados de fortificación. Desde ahora, “fortificar es una operación ligada al conocimiento del territorio y a la definición de frontera”³ (Fig. 7).

No se concibe la historia del Mediterráneo sin el papel de la actividad comercial de sus puertos, la cual, a su vez, sólo podía ser garantizada mediante sus fortificaciones. No se concibe el poblamiento de las costas de Liguria, ni las de Sicilia, Mesina, el golfo de Otranto, las fortificaciones de la costa norteafricana o la ribera occidental del Adriático sin cuatro siglos de guerras contra el imperio otomano, los corsarios berberiscos o el período de dominio comercial de la Serenísima. Como no se concibe la historia de las grandes potencias europeas desde el Descubrimiento de América hasta el tratado de Utrecht si no es mediante sus guerras metropolitanas trasplantadas a los escenarios del Caribe, verdaderas despendas del “estado del bienestar” de la época. Toda esa historia está grabada en unas ciudades que tuvieron en sus puertos fortificados el origen de su proceso morfogenético. Sin embargo mucho se ha tardado en la consideración monumental de la ingeniería y arquitectura portuaria más allá de su utilidad castrense. Si las teorías sobre valoración, conservación y restauración arquitectónica datan del siglo XIX merced a los criterios, no siempre coincidentes, de Viollet-le-Duc, John Ruskin y Camilo Boito, seguidos luego por diversos



Fig. 4

Fig. 4. Palmanova, de Giulio Savorgnan y Neuf Brisach, de Vauban
Palmanova, by Giulio Savorgnan and Neuf Brisach, by Vauban

Fig. 5. Plano de la plaza y contornos de Manila con la desembocadura del río Pasig (Plano de Gregorio Clavero, 1793. Archivo General de Simancas).
Plan of the square and contours of Manila with the River Pasig Estuary (Plano de Gregorio Clavero, 1793. Archivo General de Simancas).

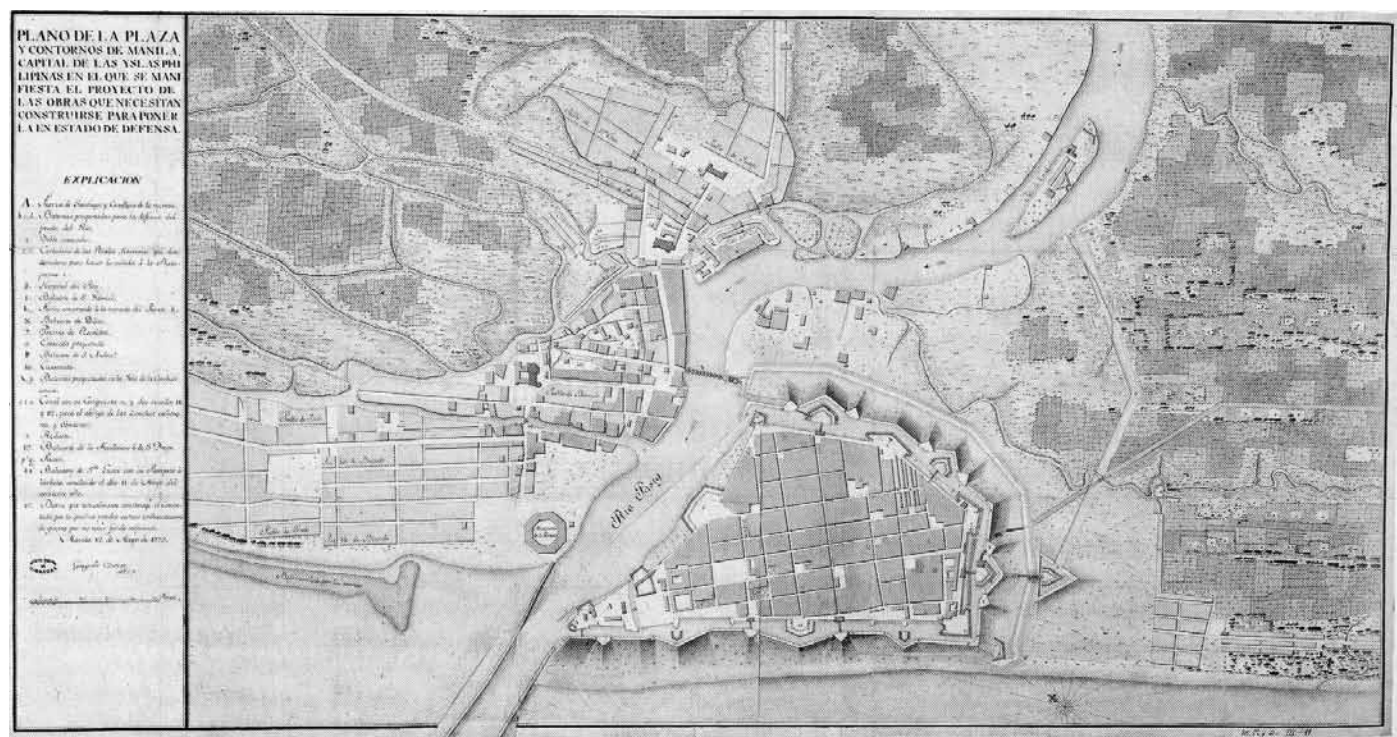


Fig. 5

Fig. 6

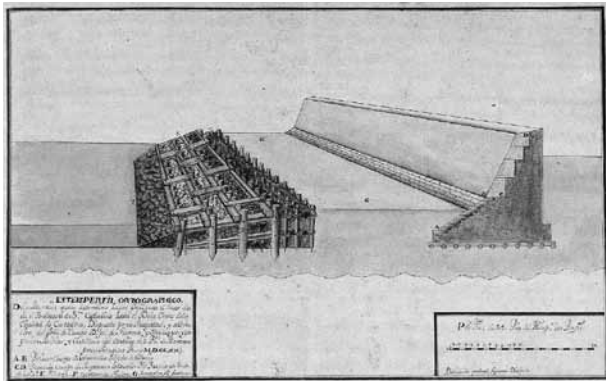


Fig. 6. Detalle de la cimentación de una muralla. (*Muralla de Cartagena de Indias, Colombia. José Figueroa, 1721. Archivo General de Indias. Panamá, Santa Fé y Quito, 124*)
Close-up of city wall foundations. (*Cartagena de Indias City Walls, Colombia. José Figueroa, 1721. Archivo General de Indias. Panama, Santa Fe and Quito, 124*)

Fig. 7. La fortificación como frontera: Le Pré-Carré, o serie de plazas fuertes diseñadas por Vauban para la defensa de la frontera noreste de Francia (1660-1789) (*"Places Fortes: bastion du pouvoir", Nicholas Faucherre*)
Fortification as a frontier: Le Pré-Carré, or a series of fort squares designed by Vauban for the defence of France's north-east frontier (1660-1789) (*"Places Fortes: bastion du pouvoir", Nicholas Faucherre*)

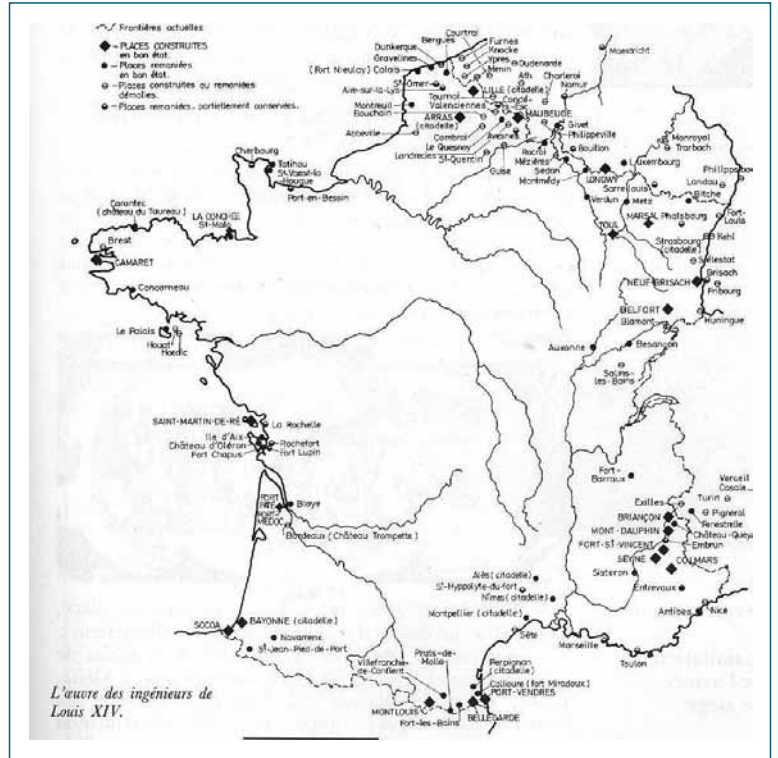


Fig. 7

regional area conceived as the gateway to an overseas empire (the Caribbean). Modern engineers are omniscient beings who have to add to their architectural skills, other knowledge that is no less important, know-how of a scientific, organisational, logistical, geographical nature and, in the modern sense of the term, urban awareness, all of this as from the moment they are commissioned to fortify coastlines, regions and whole countries, to make them comprehensive fortification systems. From that point on, "fortifying became an operation linked to a knowledge of the territory and to the definition of frontier" ³ (Fig. 7).

It is impossible to think about the history of the Mediterranean without considering the trading activity of its ports, and such activities could only be safeguarded by their fortifications. It is impossible to think about people settling on the coasts of Liguria, Sicily, Messina, the Gulf of Otranto, the fortifications on the coast of North Africa or the western side of the Adriatic without considering four centuries of war waged against the Ottoman Empire, the Berber corsairs or the period when the Serenissima dominated trade. It is likewise impossible to think of the history of the great European powers from the Discovery until the Treaty of Utrecht without doing so through the major metropolitan wars that were fought in the Caribbean, which were the real providers of the "welfare state" in that period. All that history is etched in a series of cities whose morphogenetic processes have their origins in their fortified ports. However, it has taken a long time for the port engineering and architecture to be regarded as monuments beyond their mere military functions.

If the theories about appraisal, conservation and restoration of the architecture date back to the 19th Century thanks to the not-always-identical criteria of Viollet-le-Duc, John Ruskin and Camilo Boito, to be followed by many international conferences, the reappraisal of the fortifications has largely been a more recent phenomenon. Plans and initiatives now proliferate in many places that value their fortified heritage in a different way⁴. One such example is the organisation CARIMOS⁵, which has now managed to get 11 Caribbean port cities listed as UNESCO World Heritage Sites (Fig. 8). This institution believes that the fortifications constitute the greatest bond where regional identification is concerned⁶. We could apply similar reasoning to the fortified ports of the Mediterranean – the many Mediterranean ports of Braudel – Porto Ferrairo, Porto Longone, Peñíscola, Port Ércole, Syracuse, Otranto, Valletta, Kerkira, Dubrovnik, Melilla, Oran-Mazalquivir, Peñón de Vélez de la Gomera, Ceuta, Nauplio, San Juan de Acre, etc. (Fig. 9). If we continue in the same vein and use present-day terminology, those fortifications unite us through common history, but we could also talk of a sort of "globalisation" in the field of military defence, in the sense that the technical innovations that emerged in one port were immediately adopted and adapted empirically in other places in Europe and America as a result of the ubiquitous presence and herculean labours of those genuine "gurus" of the era, such as Tadino de Martinengo, Cristóbal de Rojas, Di Giorgio Martini, los Antonelli, Spannocchi, Calvi, and, later, Vauban, Verboom, Belidor, Martín Cermeño, Lucuze, Montalambert and many other writers and military engineers the world over.

congresos internacionales, la revalorización de las fortificaciones ha sido, sin embargo, cosa más reciente. Hoy proliferan los planes e iniciativas en muchos lugares que valoran su patrimonio fortificado de otra manera⁴. Tal es el caso, por ejemplo, de la organización CARIMOS⁵, que ya ha conseguido inscribir 11 ciudades portuarias caribeñas en la lista de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO (Fig. 8). Para esta institución, las fortificaciones constituyen el mayor lazo de identificación regional⁶. Podríamos hacer un razonamiento similar con los puertos fortificados del Mediterráneo – los muchos mediterráneos de Braudel – Porto Ferrairo, Porto Longone, Peñíscola, Port' Ércole, Siracusa, Otranto, Valletta, Kerkyra, Dubrovnik, Melilla, Orán-Mazalquivir, Peñón de Vélez de la Gomera, Ceuta, Nauplio, San Juan de Acre, etc. (Fig. 9). Por seguir empleando términos actuales, esas fortificaciones nos unen por la historia común, pero también porque podríamos hablar de una especie de “globalización” en el terreno de la poliorcética, toda vez que las innovaciones técnicas surgidas en un puerto son inmediatamente adoptadas y adaptadas empíricamente en otros lugares de Europa y América por medio de la ubicua presencia y titánica labor de esos verdaderos “gurús” de la época que fueron los Tadino de Martinengo, Cristóbal de Rojas, Di Giorgio Martini, los Antonelli, Spannocchi, Calvi, y, más tarde, los Vauban, Verboom, Belidor, Martín Cermeño, Lucuze, Montalambert y tantos otros tratadistas e ingenieros militares presentes en todas partes del mundo.

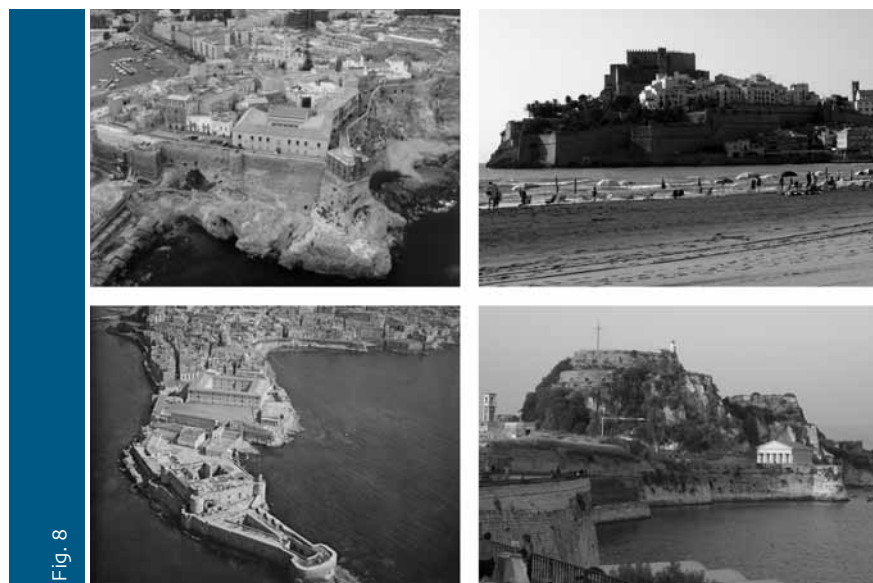


Fig. 8. Patrimonios de la Humanidad en El Caribe: Fortificaciones de Campeche, México (Foto: Salvador Barrera Rodríguez, Wikipedia); Castillo del Morro, la Habana (Cuba), (Foto: Michael Toft Schmidt, Wikipedia); San Jerónimo de Portobelo, Panamá (Foto: Kiam.shim, Wikipedia); Fortaleza de San Felipe del Morro, Puerto Rico (Foto: Wikipedia)

World Heritage Sites in the Caribbean: Fortifications at Campeche, Mexico (Photo: Salvador Barrera Rodríguez, Wikipedia); Castillo del Morro, Havana (Cuba), (Photo: Michael Toft Schmidt, Wikipedia); San Jerónimo de Portobelo, Panama (Photo: Kiam.shim, Wikipedia); Fortaleza de San Felipe del Morro, Puerto Rico (Photo: Wikipedia)

Fig. 9. Puertos y ciudades fortificadas del Mediterráneo: Melilla, Siracusa, Peñíscola, Kerkyra. (Fotos: autor, RAF de "I Castelli", Istituto Geografico Agostini, (Novara), Rastrojo y Dr. K, Wikipedia)

Mediterranean fortified ports and cities: Melilla, Syracuse, Peñíscola and Kerkira. (Photos: author, RAF of "I Castelli", Istituto Geografico Agostini, (Novara), Rastrojo and Dr. K, Wikipedia)



Fig. 9

El natural prestigio productivo de los puertos ha impuesto siempre su lógica utilitaria e industrial sobre consideraciones de índole histórica. Si a ello unimos la no menos natural animadversión de las poblaciones hacia las murallas – a las que solían responsabilizar de obstruir unos crecimientos sinónimos de modernidad – el resultado es que, a pesar de los esfuerzos aludidos, el patrimonio fortificado portuario no goza aún del estatuto monumental de la gran arquitectura⁷. Ciertamente es que muchos puertos están ya en la lista del Patrimonio de la Humanidad. Pero la riqueza individual de otros no parecen ser merecedoras de tanto, salvo que se integren en esa visión estratégica, global y regional con las que aquellos ingenieros concibieron los puertos fortificados como parte de

Fig. 10. La identidad mediterránea en sus ciudades portuarias: Porto Ferrario (Italia): el baluarte del Venezano sobre el fondo de la rada (Foto: A e G. Dagli Orti, "I Castelli", Istituto Geografico Agostini, (Novara); Melilla, frente de La Marina, desde el puerto. (Foto del autor)
Mediterranean identity in its port cities: Porto Ferrario (Italy): the Venezano Fortress with the bay in the background (Photo: A e G. Dagli Orti, "I Castelli", Istituto Geografico Agostini, (Novara); Melilla, opposite La Marina, from the harbour. (Photo by the author)

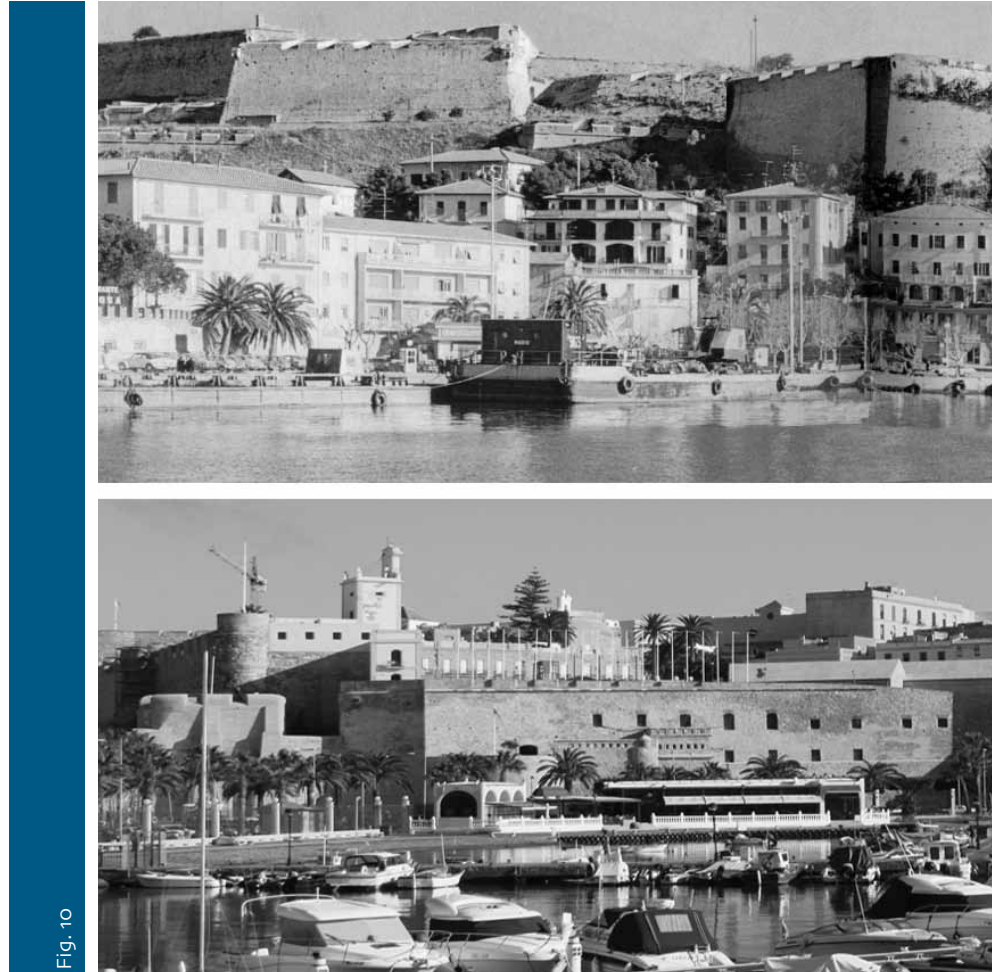


Fig. 10

Ports' natural productive prestige has invariably imposed its utilitarian and industrial logic over and above considerations of a historic kind. If we add to this the no less natural hostility that the population felt towards the city walls – which they generally blamed for obstructing growth that is synonymous with modernity – the result is that, in spite of the efforts made, fortified port heritage has yet to enjoy the status of monuments of great architecture⁷. It is true to say that many ports are now listed as World Heritage Sites. Nevertheless, the individual wealth of other ports is not seen as so deserving, unless they come to form part of that strategic, global and regional vision with which those engineers conceived fortified ports as part of a system. If

we revive the original concept of "system" (as in, for example, the common defence against the Turks and the Berber corsairs), we are not only adding values to the benefit of the preservation list, because we are also generating a superior value whereby we will have that comforting feeling of being able to identify with and relate to a recognisable and integrating culture (Fig. 10). And perhaps from that point, from the exhilaration that open spirits feel in the presence of history, we can also appreciate the intrinsic beauty with which the robust and austere military architecture, in its fruitful union with science and engineering, faced up to the vicissitudes of the sea, in its struggle to save the wholeness of these territories to which we belong.

un sistema. Resucitar el originario concepto de “sistema” (como, por ejemplo, la defensa común contra los turcos y corsarios berberiscos) no es sólo una agregación de valores a beneficio de inventario, sino la generación de un valor de orden superior por el que podemos tener el reconfortante sentido de identificación con una cultura reconocible e integradora (Fig. 10). Y tal vez desde ahí, desde la emoción que produce en los espíritus abiertos la presencia de la historia, podamos también apreciar la intrínseca belleza con que la recia y austera arquitectura militar, en fecundo maridaje con la ciencia y la ingeniería, hizo frente a los avatares del mar, en su lucha por poner a salvo la integridad de esos territorios a los que pertenecemos.



Notas

1. Alicia Cámara y Fernando Cobos, citando a Covarrubias: “De la fortificación de Ibiza”. Editorial mediterránea Eivissa.
2. Liliane Dufour “Ciudades y fortificaciones en la Sicilia del siglo XVI”. “La ciudad y las murallas” Edición a cargo de Cesare de Seta y Jacques Le Goff. Ediciones Cátedra.
3. Liliane Dufour, op.cit.
4. Sería imposible enumerar esas iniciativas. Por limitarnos al ámbito español hemos de referirnos, sin pretensión de exhaustividad, a los trabajos de Juan Manuel Zapatero, Juan Bautista Vilar, Alicia Cámara, Fernando Cobos, Antonio Bravo Nieto, David Munuera, Horacio Capel, Muñoz Corbalán, Antonio Gutiérrez, Pedro Pérez Herrero, Pedro Vives, María Concepción García Saiz, Concepción Aguilera, Ignacio González Tascón y a la enorme erudición de los historiadores militares a los que rindo tributo en las personas de José Aparici y José Almirante.
5. Organización del Gran Caribe para los Monumentos y Sitios, presidida por el arquitecto Carlos Flores Marini.
6. Como dice elocuentemente el arquitecto Ramón Paolini, “la fortaleza es un edificio que nos une; tiene la bondad de unir a todos los pueblos del Caribe: a españoles, ingleses, franceses y holandeses, porque es un edificio común a todos; esa es una de las claves para entender el valor de ese patrimonio cultural que, perdida hoy su función militar, sirve para entendernos como una región que va más allá de una palmera borracha de sol, de un cocotero o de una playa”.
7. Es sintomático, por ejemplo, el caso de la fortaleza de San Juan de Ulúa. Su gran belleza y su intensa significación histórica como el puerto de arribada en la Carrera de las Indias queda desdibujada entre los diques, grúas, espigones y astilleros del puerto de Veracruz.

Notes

1. Alicia Cámara and Fernando Cobos, quoting Covarrubias: “On the fortification of Ibiza”. Editorial Mediterránea Eivissa.
2. Liliane Dufour “Cities and fortifications in 16th Century Sicily”. “The city and walls” Edition entrusted to Cesare de Seta and Jacques Le Goff. Ediciones Cátedra.
3. Liliane Dufour, op.cit.
4. It would be impossible to list all those initiatives. If we limit ourselves to Spain, we must refer, albeit in a non-exhaustive capacity, to the works of Juan Manuel Zapatero, Juan Bautista Vilar, Alicia Cámara, Fernando Cobos, Antonio Bravo Nieto, David Munuera, Horacio Capel, Muñoz Corbalán, Antonio Gutiérrez, Pedro Pérez Herrero, Pedro Vives, María Concepción García Saiz, Concepción Aguilera, Ignacio González Tascón and the great erudition of the following military historians to whom I pay tribute, José Aparici and José Almirante.
5. Organising the Gran Caribbean for Monuments and Sites, chaired by the architect Carlos Flores Marini.
6. As the architect Ramón Paolini puts it so eloquently, “a fortress is a building that unites us; it brings together all the peoples of the Caribbean: Spanish, English, French and Dutch, because it is a building that is common to all; that is one of the keys to understanding the value of that cultural heritage which, now that it has lost its military function, serves to enable us to understand ourselves as a region, in a way that is much more far-reaching than a palm tree basking in the sun, a coconut tree or a beach”.
7. By way of example, the case of the San Juan de Ulúa Fortress is symptomatic. Its great beauty and its great historical significance as the port of arrival in the Carrera de las Indias are blurred when perceived with a background of breakwaters, cranes, jetties and shipyards of the Port of Veracruz.