

Tesis Doctoral

La Ciudad Abierta de Amereida
Arquitectura desde la Hospitalidad

anexo uno

Recopilación de textos fundamentales

Patricio Cáraves Silva
Director de Tesis: Josep Muntañola i Thornberg

Departamento de Proyectos Arquitectónicos
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona
Universidad Politécnica de Cataluña

julio, 2007

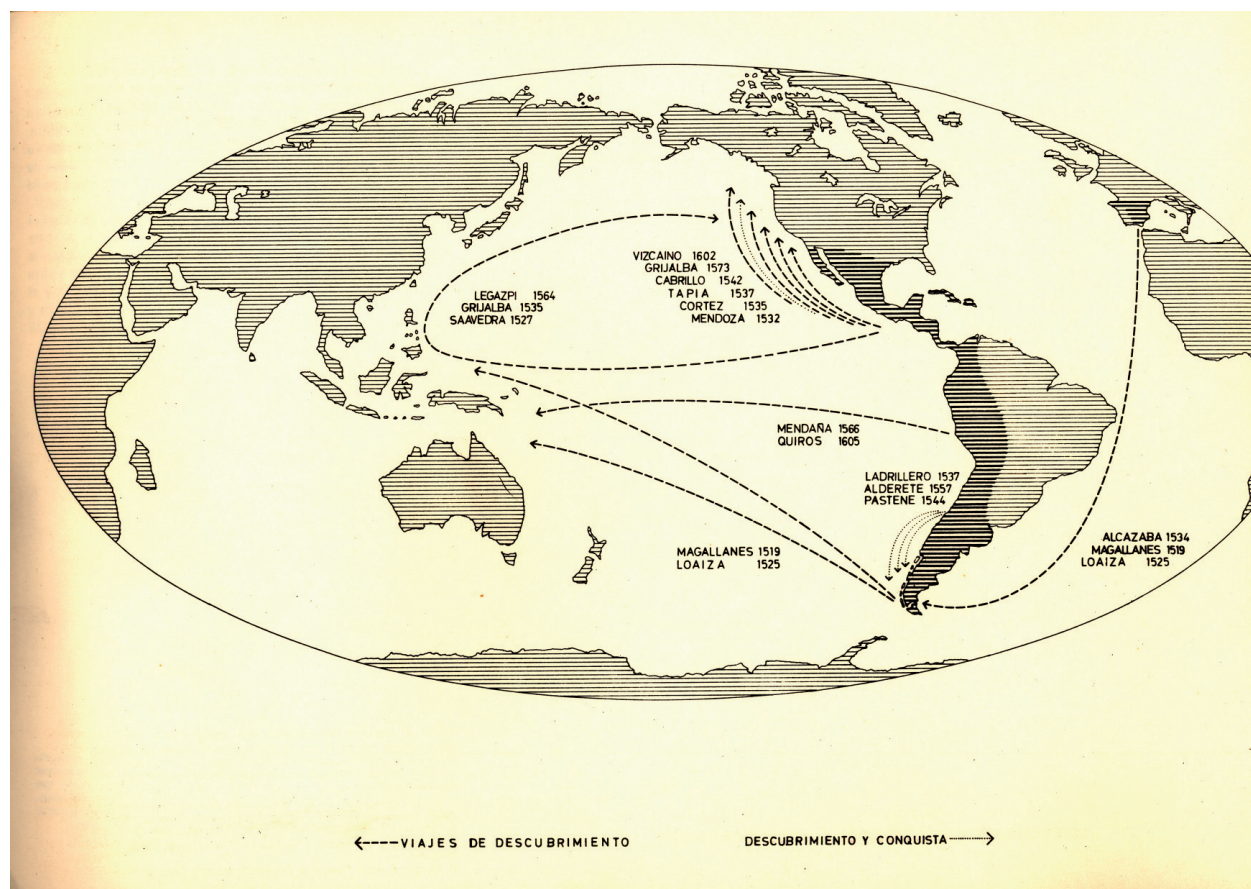


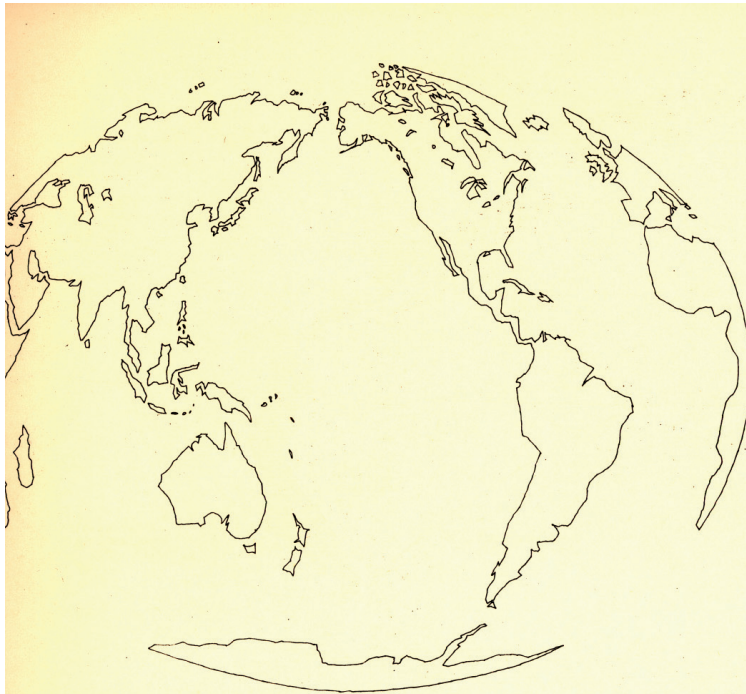
PRIMER MOMENTO

Enmarcamos este primer momento entre 1520 (viaje de Magallanes) y el último viaje del Galeón de Manila (aproximadamente en 1815); lapso que cubre aproximadamente 300 años. La penetración, exploración, consolidación de rutas oceánicas tuvo como base-madre a España (Puerto de Sevilla) y como frente a las colonias españolas de América, según dos puntos principales: el Virreinato de Nueva España (México) y el del Perú, concorde con la idea imperial de Carlos V. Este frente tiene la más larga costa que jamás se haya tenido sobre océano alguno, costa que va desde el Estrecho de Magallanes hasta Nutka, al norte de California. El propio Hernán Cortés piensa que la Nueva España es el punto central de comunicación Este y Oeste y abre México a esa configuración de paso "urbanizado" entre España y el Mindanao. A los viajes con base española, como los de Loaiza y Alcazaba, hay que agregar la exploración y navegación que dura 36 años para consolidar la ruta de México a las Filipinas.

NOTA: La unión histórica de las Indias y Castilla hizo que el territorio americano marchase a remolque del europeo, sufriendo la grandeza, los ataques y hasta el declinar de éste. Hubo una interdependencia entre ambas historias que aún en pleno siglo XIX persistió. En las Indias imperaron las ideas económicas, políticas, religiosas, etc., de la Península Ibérica y por eso es imposible, como indica muy bien Zorraquín Becú, estudiar separadamente ambos mundos. F. Morales Padrón. Manual de Historia Universal. Tomo V. Página 376.

ESTE PLANISFERIO ESTA DEDICADO AL TRABAJO DEL LECTOR



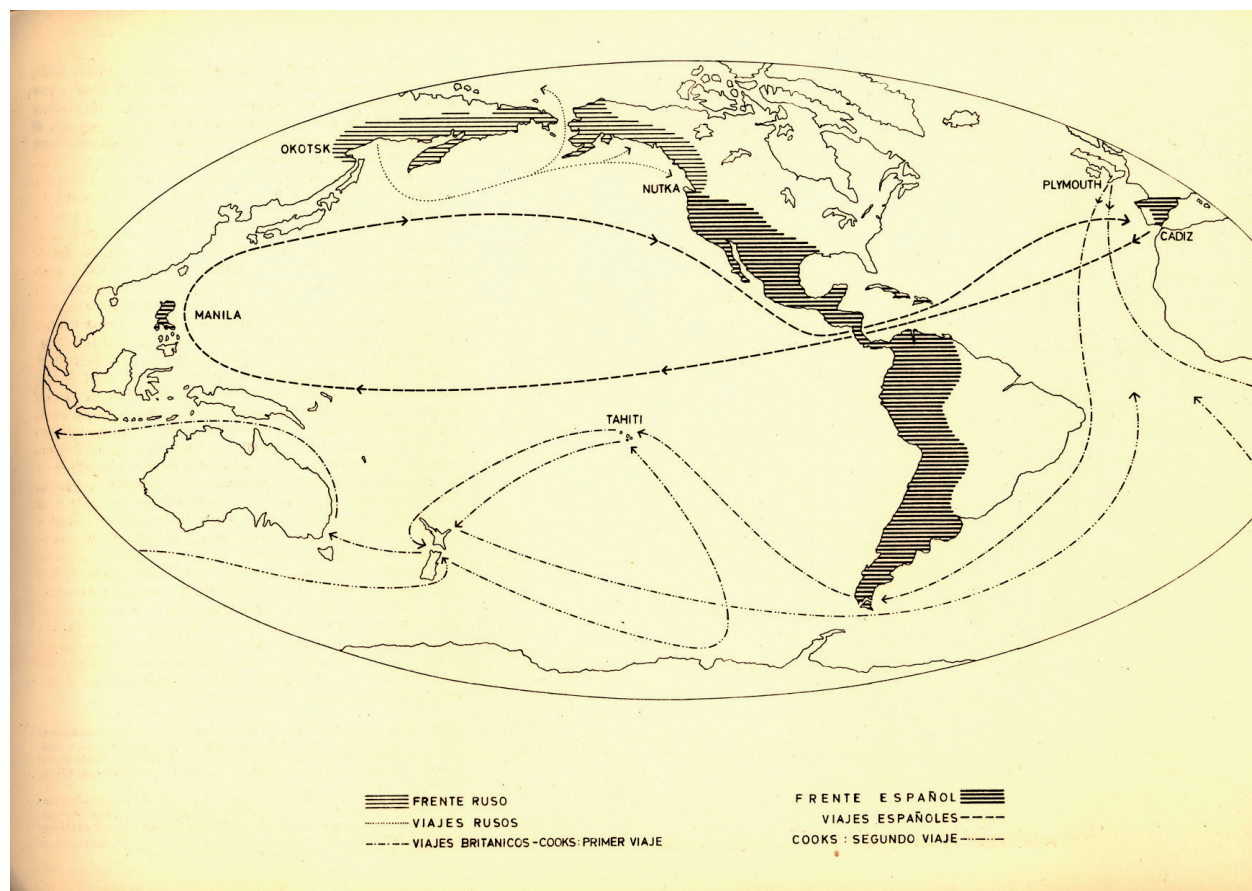


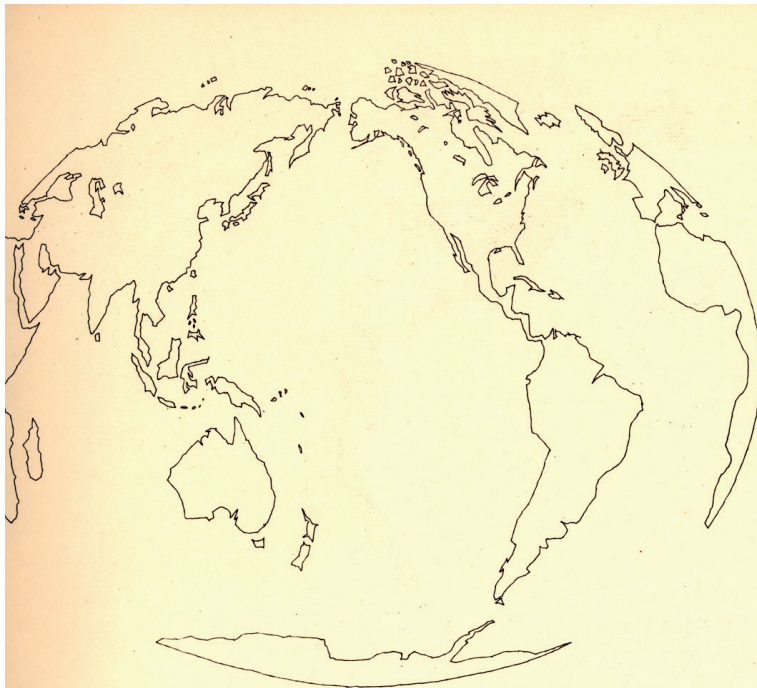
ESTE PLANISFERIO ESTA DEDICADO AL TRABAJO DEL LECTOR

Los viajes de Saavedra, Grijalba y Legazpi, entre 1527 y 1563, establecen la ruta permanente del célebre Galeón de Manila. Por otra parte, desde la base colonial del Virreinato del Perú, Mendaña y Quiros en 1566 y en 1605 tratan de abrir y establecer una ruta al Oriente; pero sus tentativas fracasan, pues tales rutas no tienen "retorno".

NOTA: El galeón, al salir de la rada de Acapulco, enfilaba directamente hacia el Sur empujado por los vientos del Noroeste que reinaban en las costas mejicanas; al estar a la altura del paralelo de Manila, torcía el timón hacia el Oeste con el fin de hundir la roda en un mar tranquilo donde imperaba un continuo viento Este-Nordesta.

El "cornaviaje" no podía efectuarse rectamente, puesto que los vientos alisios imperantes en una extensa franja del Pacífico lo impedían. Por esta circunstancia las naves se remontaban hasta los 35 grados de latitud norte para luego torcer e ir a parar a la Alta California, cuyas costas bordeaban hasta Acapulco.
F. Morales Padrón. Manual de Historia Universal. Tomo V. Páginas 526 y 527.





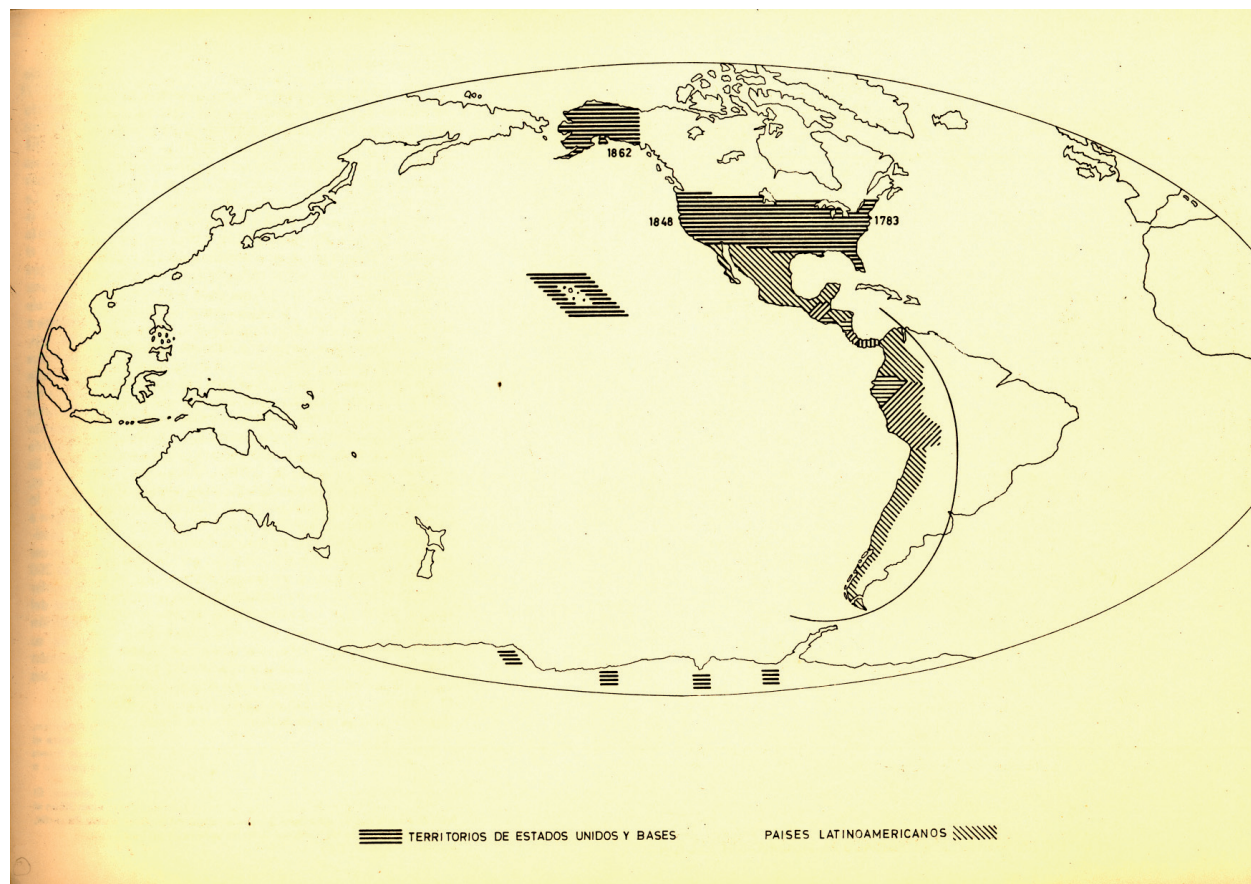
ESTE PLANISFERIO ESTA DEDICADO AL TRABAJO DEL LECTOR

En 1728 Bering descubre el estrecho que lleva su nombre y Rusia asume los derechos sobre el mismo y la zona. Entre 1769 y 1771, Bering y Chirikov navegan al extremo norte y establecen un comercio moscovita con los aborígenes americanos del norte. Los ingleses, con las navegaciones del capitán Cooks, en sus dos primeros viajes en 1768 y 1773, recorre lo que es propiamente el Pacífico Austral por zonas no navegadas ni dominadas aún por europeos. Reconocen la Polinesia y encuentran el continente buscado, Australia y Nueva Zelanda. La primera característica de este lapso es el menor peso que tiene la comunicación de Este a Oeste por vía del Pacífico, comparada con la comunicación Europea a través de las rutas que alcanzan por el Atlántico el Indico y la reapertura de rutas terrestres. El Pacífico sigue siendo durante todo ese tiempo un enigma, pues se presenta como una empresa excesiva y de incierto resultado. Su característica de carencia es evidente si se piensa que durante los comienzos aún se considera a la zona de América del norte como una prolongación natural de Asia, al punto de llamarla Asia Magna o India Boreal y que la parte oceánica correspondiente se la denomina Mar Asiático. Por otra parte, la ruta del Galeón de Manila se puede establecer con regularidad, porque los vientos y las corrientes aseguran su tornavíaje; en cambio las rutas posibles del sur arrojan a la lejanía sin posible tornavíaje (que no permite el retorno por las rutas de una Mendaña o un Quiros). Lejanía corregida continuamente en las disposiciones precisas y prudentes de las Leyes de Indias y en su visualización de conquista y que es, además, sinónimo de pavor. El Sur yace así aún entregado a lo desconocido; porque su navegación quiebra las normas que obligan a regresar a sus bases cuando hayan gastado la mitad de sus bastimentos y la tierra abordada no supla lo necesario para poder continuar. No deja de llamar la atención que, durante el lapso de 300 años, Europa únicamente haya podido constituir una sola ruta regular a través de este océano y que dicha ruta tuviera lugar en la zona del hemisferio norte del océano. De hecho el sur persiste en su condición de desconocido, en cuanto carencia, en este momento de su constitución. Además, cabe señalar que fuera de la concepción polinésica ninguna de las grandes islas o naciones asiáticas ni sus inmensos imperios construyeron el océano.

NOTA: Primer viaje, Cooks sale de Plymouth en 1768, atraviesa el Atlántico, toca la costa de Brasil, Tierra del Fuego, pasa el Cabo de Hornos, cruza el Pacífico tocando en la Polinesia la isla Society; navega a la primera isla de Nueva Zelanda, rodeándola luego recorre la costa del Pacífico australiana pasando a Oceanía.

Segundo viaje de Cooks, 1773, toma la ruta de la costa africana. El primer punto que toca en el Pacífico es Nueva Zelanda. Baja al paralelo 70 en el Océano Antártico, recorre las islas de la Polinesia, retorna a Nueva Zelanda, atraviesa el Pacífico y cruza el Cabo de Hornos en 1774.

"Los tres viajes del Capitán Cooks". Volumen I., mapa 2-5.



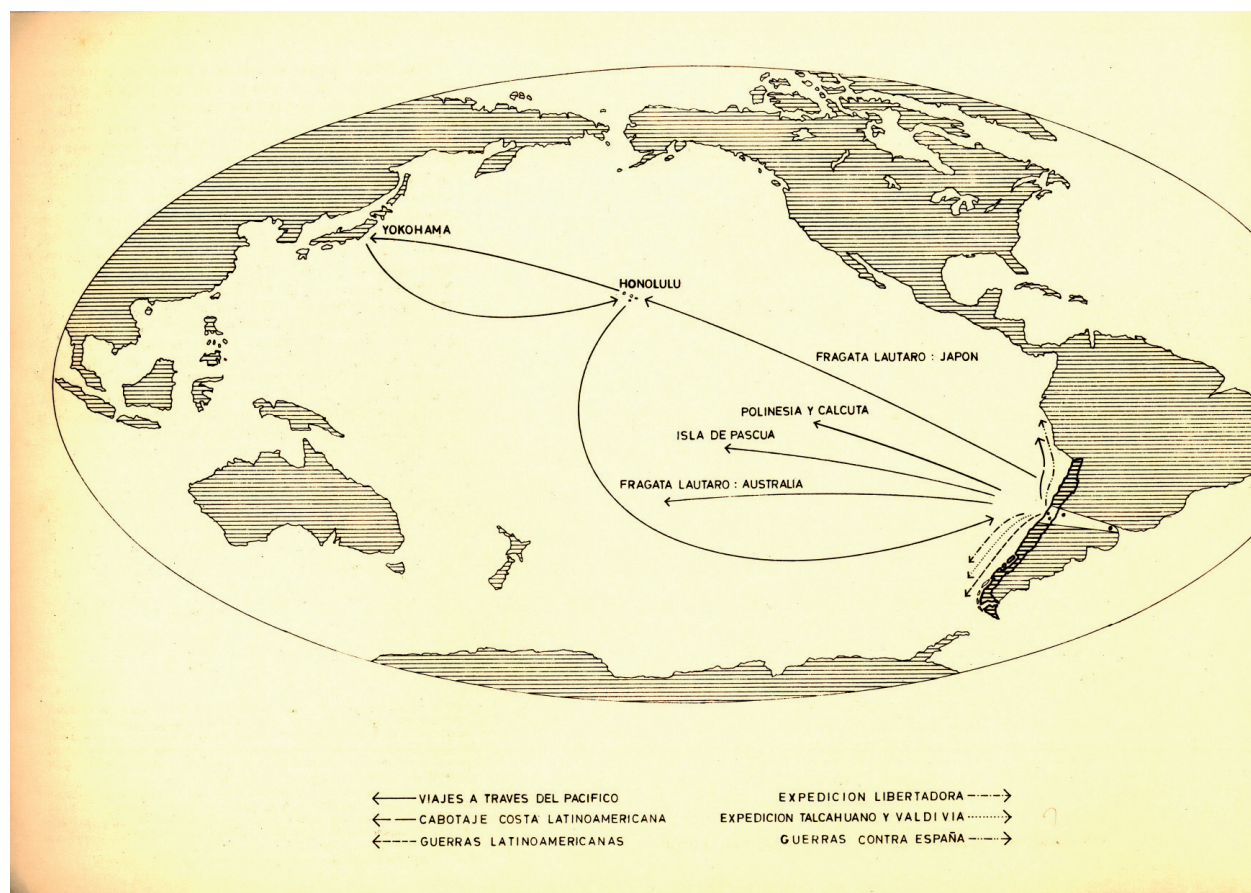


ESTE PLANISFERIO ESTA DEDICADO AL TRABAJO DEL LECTOR

SEGUNDO MOMENTO

Lo establecemos entre las fechas que marcan las independencias americanas y la última guerra mundial. Este período comprende, aproximadamente, 120 años y su característica principal es que en el Hemisferio Norte una gran nación —EE. UU.— se afirma sobre dos bordes oceánicos (Atlántico-Pacífico), y por otra parte, la pérdida de la continentalidad —y con ello la de toda tierra con ambos bordes— para toda la América Latina. Cabe recordar, en cambio, que los norteamericanos cuando todavía distaban de ser una nación con borde sobre el Pacífico, contaban ya con incursiones temerarias de sus empresas balleneras que lo incursionaban doblando el Cabo de Hornos y llegando hasta las mismas costas de California aún mexicana. La independencia en América Latina, según la concepción que puede centrarse en San Martín y O'Higgins, mantiene la unidad continental y utiliza el Pacífico como clave para obtenerla, aunque como vía litoral. El bloqueo casi invencible que es el Altiplano boliviano para las tropas libertadoras que pretenden dominar el centro de poder que es Lima, arroja con audacia al paso de los Andes y la ocupación y navegación del Pacífico desde Valparaíso hasta el Callao —gobernando así la tierra por el mar. Ese sentido también cobrarán las guerras de Pareja y Geinza al frente de las tropas realistas. En cambio, Norteamérica avanza desde su borde atlántico y domina paso a paso un territorio inmenso hasta el borde del Pacífico, conquistando una continentalidad que para ella se manifestaba como carencia. Por otra parte, cabe anotar con todas las prudencias, pero sin ningún prejuicio, que para Bolívar más que la libertad de todo el continente, interesaba —no sin genio— la constitución de una gran Colombia que era, de hecho, el primer gran estado americano con dos grandes frentes marítimos: Pacífico y Atlántico, y un borde constante por el Caribe. Una sopesada lectura de su correspondencia pone de relieve esta concepción, al punto que su colombianismo, en este sentido plenamente conciente, se antepone a todo otro interés. Bolívar ve claro la importancia decisiva de Panamá como paso y llave entre ambos océanos; tiene conciencia de la continentalidad que no debe perderse y para ello no vacila en ponerse tras la singladura del Imperio Inglés, a su remolque, y cuida con excesiva prudencia las relaciones con el emperador portugués instalado en el inmenso Brasil.

NOTA: Podría considerarse aquí la peculiar situación de México y las pequeñas y múltiples naciones de Centroamérica. El análisis de esta peculiaridad excede los marcos de este trabajo.





ESTE PLANISFERIO ESTA DEDICADO AL TRABAJO DEL LECTOR

Pero Bolívar, que con cuidado vio y comprendió la fuerza de Iturbide, unificador de una gran potencia que podía ser México, fracasó y fue a su vez, un factor preponderante en el fracaso de la concepción de San Martín y D'Higgins. A partir de aquel momento, hasta hoy, las políticas exteriores de los países latinoamericanos siguen esa impronta sin poder superarla. La fragmentación del frente latinoamericano en el Pacífico implicó, a su vez, la pérdida de toda navegación regular que atravesase el océano de Este a Oeste y la desvinculación lógica con Manila. Con ello aparece la Cordillera de los Andes como marca divisoria —y aún persiste ese carácter— entre el Atlántico y el Pacífico. América Latina, a partir de ese momento, queda enteramente condicionada por el Norte, al punto que su tráfico marítimo no es sino un tráfico atlántico y no del Océano Pacífico. El océano queda librado a las potencias europeas y cada vez con más realidad y propiedad a la nueva nación que asomó, la más tardía, a ese mar: EE. UU. Pocas veces más que durante ese lapso el Pacífico era para América Latina una real carencia. Baste decir, como ejemplo, que pasada la guerra de 1918 la fragata de un país propiamente del Océano Pacífico —Chile— la "Lautaro", cumple con un viaje que tiene todas las antiguas características de los primeros viajes de exploración, la peripecia de un tornovaje difícilísimo e inadecuado.

NOTA: La fragata "Lautaro" zarpó de Iquique el 4 de Septiembre de 1919 con destino a Honolulu, donde hizo escala de cinco días para seguir después al puerto de Kobe (Japón). Después de cinco meses de permanencia en Kobe se dirigió a Yokohama y recorrió dicho trayecto en ocho días, quedándose en este puerto tres meses, catorce días. Zarpó el buque con destino a Chile el 5 de Septiembre de 1920, haciendo escala en Honolulu.

Debemos advertir que el viaje de Honolulu a Valparaíso se prolongó debido a 20 días de inmovilidad en la región de las "calmas ecuatorianas". El 25 de Enero de 1921 fondeó la "Lautaro" en Valparaíso después de haber navegado durante 236 días (siete meses 26 días), y en cuyo periplo recorrió un total de más de 26.000 millas.

Alejo Marfán. "Viaje al Japón de la Fragata "Lautaro". Página 13.

