

Territorio y urbanismo en las Islas Filipinas en el entorno de 1898

Xavier HUETZ DE LEMPS

Prof. Universidad de Nice-Sophia Antipolis (Francia)

RESUMEN: Las ciudades filipinas han sido modeladas por cerca de cuatro siglos de dominio colonial. El período español, entre 1565 y 1898, ha sido una fase fundamental en el curso de la cual la estructura urbana ha adquirido sus rasgos esenciales, especialmente la primacía aplastante de Manila en la jerarquía urbana del Archipiélago. Las ciudades fundadas por los españoles son el escenario de un interesante diálogo entre los modelos puestos a punto en la América española y su necesaria adaptación al medio filipino. El siglo XIX corresponde, al menos para Manila, a una intensa fase de modernización en la que el período colonial norteamericano no es de hecho más que su simple prolongación. Desde los años 50 el considerable crecimiento demográfico y espacial de las ciudades filipinas ha generado nuevos problemas técnicos y sociales que parecen en parte insolubles.

Descriptores: Territorio. Urbanismo. Islas Filipinas.

I. LAS CIUDADES DE FILIPINAS EN TIEMPOS DEL GALEÓN DE MANILA (DE FINALES DEL SIGLO XVI A FINES DEL XVIII)

I.1. La plantación de la semilla urbana.

Cuando, el primero de mayo de 1565, el *Adelantado* Legazpi desembarca en la isla de Samar, los filipinos no tienen una verdadera tradición urbana. Mientras que la mayor parte de las otras áreas culturales del Sudeste de Asia tienen una antigua armazón urbana, la población indígena de las Filipinas está agrupada en pequeñas unidades políticas de 100 a 400 personas, los *barangay*, bajo las órdenes de

un *datu* (jefe) y aisladas unas de otras (1). Ninguno de estos núcleos de población tiene una población suficiente, ni las funciones lo bastante evolucionadas o variadas, ni las estructuras socio-políticas lo suficientemente complejas para que puedan ser calificadas como ciudades. Sin embargo hay dos centros que presentan unas características «pre-urbanas» y que pueden ser considerados, retomando la expresión de Robert R. REED, como unos «supra-barangayanes»: Cebú y Maynilad (Manila). El mismo «fermento urbano» está en el origen de estos dos centros más importantes: el Islam. En Cebú y sobre todo en Manila un pequeño número de misioneros y de comerciantes lograron

Recibido 02/10/98; revisado 10/03/99

(1) El Diccionario de Alcobilla decía: «*Barangay*: se llama así en las islas Filipinas al conjunto de 40 ó 50 indios que pagan tributo y están subordinados a uno de ellos de valía ó posición,

que se llama *cabeza de barangay*. Es una especie de oficial municipal ó jefe encargado de mantener el orden del *barangay* y recaudar los tributos» (MARTÍNEZ ALCUBILLA, *Dicc. de la Administración Española*, t. I, ed. 1892; n. e.)

imponer un señorío de hecho a las comunidades indígenas de los alrededores más cercanos, agrupando de este modo un cierto número de *barangays* de agricultores y pescadores en una confederación bastante independiente (cfr. REED, 1978: 3-6; REED, 1967B: 24-8; DOEPPERS, 1972: 770-1; FENNER, 1985: 10-31).

La urbanización de las Filipinas es pues un fenómeno íntimamente unido a poco más de tres siglos de colonización española; si bien los españoles aprovecharon el emplazamiento de estos primeros núcleos de población y las relaciones comerciales que los filipinos habían organizado en el Mar de China antes de su llegada. No obstante, los pioneros españoles encuentran muchas dificultades en los primeros años de su establecimiento en el Archipiélago. La Villa de San Miguel (Cebú) se funda el 8 de mayo de 1565 (se convierte rápidamente en la villa del *Santísimo Nombre de Jesús*). Pero esta primera «capital» vegeta durante cinco años debido a la falta de refuerzos de la Nueva España, a los ataques de los portugueses (desde 1566 a 1569) y sobre todo a las dificultades en el aprovisionamiento. En 1570 Legazpi traslada el cuartel general de los españoles al norte de Panay en un emplazamiento mucho más seguro, pero igual de problemático para su abastecimiento y especialmente malsano.

Los españoles, en la búsqueda de un punto de apoyo portuario estable, efectúan una serie de operaciones de reconocimiento en el Archipiélago y la elección se encamina hacia *Maynilad*, en la isla de Luzón: esta factoría musulmana, protegida por una pequeña ciudadela construida de madera, es un gran pueblo de alrededor de 2.000 habitantes, de los que 40 son chinos y 20 japoneses. Los jefes locales (rajás) se someten a los españoles y el 19 de mayo de 1571 Legazpi oficialmente toma posesión del lugar de Manila. El 3 de junio las pocas cabañas en construcción reciben el noble título de *Ciudad* y el 24 del mismo mes el Gobernador general organiza el primer *Ayuntamiento o Cabildo Secular*.

Jurídicamente Manila se convierte en una *Ciudad de Españoles* con 250 soldados-ciudadanos y en la Capital de las islas Filipinas (*Cabeza y más Principal Ciudad de las Islas Filipinas*, Manila recibe el título de *cabeza* en 1595). Esta tercera capital es la

definitiva, a partir de la cual el conjunto del Archipiélago (con excepción del sur musulmán) es fácilmente sometido y convertido: como en la América española el instrumento esencial de la conquista, del mantenimiento de la soberanía y de la administración de los territorios conquistados es la ciudad.

Los núcleos que nacen en los primeros años de la dominación española pueden dividirse en dos grandes familias, las cuales pueden encontrarse también en la América española. En primer lugar, los *pueblos* reagrupan a la población indígena «cabe las campanas» de la iglesia para controlarlas mejor y, sobre todo, para evangelizarlas. Esta política de *reducción* condujo a la fundación hasta 1655 de 180 pueblos. (DOEPPERS, 1972: 755). La mayor parte de estos núcleos de población son fundados en las costas o cerca de las principales vías fluviales, teniendo en cuenta que lo esencial de las comunicaciones se hacía por agua. Mientras tanto estos centros, incluso si han podido convertirse con el paso de los años en verdaderas ciudades por el aumento de su población o por su dinamismo económico, no tienen ni pueden tener el rango, el prestigio y las estructuras políticas de una *ciudad*. La verdadera ciudad no puede existir, en efecto, sin un número suficiente de *vecinos* y estos últimos son forzosamente españoles o reconocidos como tales.

De esta forma, los colonos españoles de la época de la conquista están repartidos por el territorio del Archipiélago de tal modo que se subdivida (se «cuadricule») el espacio a partir de los centros urbanos regionales. En 1583 las Filipinas cuentan con cuatro *Ciudades*: Manila, Cebú, Nueva Cáceres (en la península de Bicol, hoy Naga), Nueva Segovia (en el valle de Cagayan, hoy Lallo) y dos *Villas* (de un rango y, en general, de un tamaño inferior al de las *ciudades*), Vigan (o Villa Fernandina) y Arévalo (en la isla de Panay) (DOEPPERS, 1972: 772-3) (ver fig. 1).

La división del Archipiélago en provincias complica un poco esta distribución: de una parte los *pueblos* y de otra parte, las *ciudades* y *villas*. En efecto, el lugar donde reside el Gobernador de la provincia deviene naturalmente más importante (al menos en las representaciones) que los otros burgos, pueblos o ciudades de la provincia y lleva además el nombre de *cabecera*. Del mismo

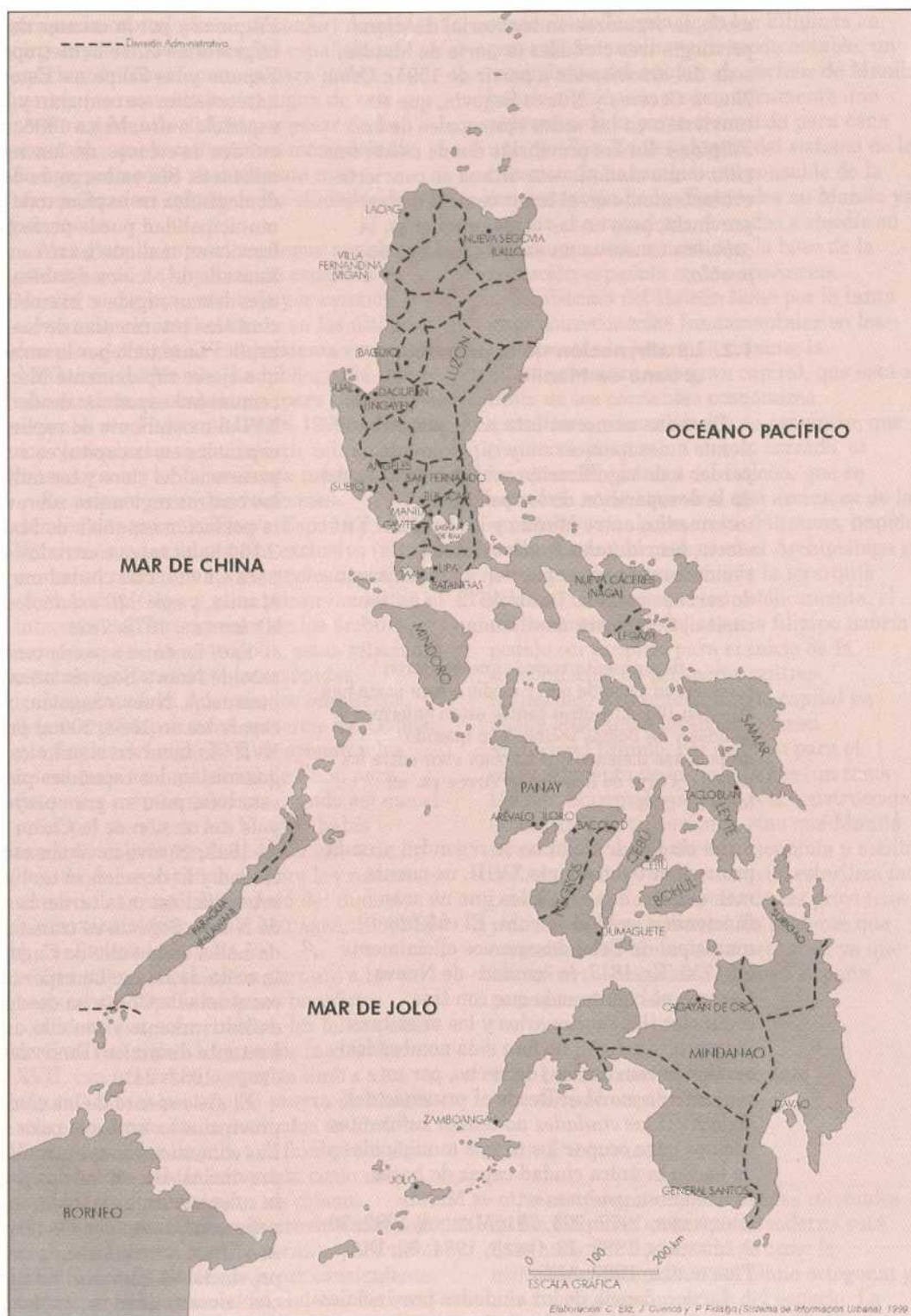


FIGURA 1: Toponimia básica de las Islas Filipinas con su división administrativa del s. XIX (del autor).

modo, la organización territorial del clero privilegia tres ciudades (a parte de Manila, sede del arzobispado a partir de 1595): Cebú, Nueva Cáceres y Nueva Segovia, que se convierten en las sedes episcopales de las Filipinas. En las provincias donde existe una *villa* o una *ciudad*, esta última se convierte evidentemente en el lugar central de la provincia; pero en las otras provincias, la *cabecera* conserva un estatus jurídico de *pueblo*.

1.2. La afirmación de la primacía urbana de Manila

De todas maneras, esta jerarquía urbana tiende a desaparecer muy rápidamente o a perder toda significación real debido al hecho de la desaparición de los peldaños intermedios entre Manila y los *pueblos*. En efecto, las *ciudades* y *villas* decaen rápidamente porque pierden su única razón de ser: sus *vecinos*. Desde 1572, la antigua capital, Cebú, está moribunda:

«(...) de cincuenta vecinos que quedaron poblados en Cebú de año y medio a esta parte han fallecido 10 o 12 y otros tantos están enfermos y tullidos y los demás vecinos han querido des poblarse diciendo que no osan vivir entre los indios.» (Carta de Legazpi al Virrey, cit. en MERINO, 1982: 27)

La ciudad de Cebú no se repondrá y, en la primera mitad del siglo XVIII, no cuenta más que con dos españoles que no sean funcionario, soldado o cura. El *cabildo* municipal de Cebú desaparece oficialmente en 1755. En 1817, la «ciudad» de Nueva Cáceres no cuenta más que con tres españoles (los funcionarios y los miembros del clero, sin duda, no han sido nombrados) quedando constituida, de hecho, por un conjunto de *pueblos*. Desde el principio del siglo XVII las *ciudades* no tenían suficientes vecinos para ocupar los cargos municipales y de hecho la única ciudad capaz de hacer funcionar su *ayuntamiento* es Manila (DOEPPERS, 1972: 769, 781; MERINO, 1982: 30-2; MOJARES, 1983: 13; OWEN, 1984: 33; DÍAZ-TRICHUELO, 1987: 347).

La decadencia de las ciudades provinciales se explica, como lo subraya la corta cita reproducida más arriba, por la fuerte mortalidad de los europeos trasladados a las

Filipinas y por la escasez de corrientes migratorias entre la metrópolis o la Nueva España y las Filipinas. Estos dos antecedentes se conjugan y la colonia española sufre, hasta 1898, de una falta crónica de colonos, de funcionarios y de militares. Sin embargo, la debilidad demográfica no explica todo y una municipalidad puede perfectamente funcionar, mal que bien, con un número limitado de *vecinos* estables. De hecho, la decadencia rápida e irremediable de las ciudades intermedias de las Filipinas se explica ante todo por la atracción irresistible que ejerce rápidamente Manila sobre la comunidad española: desde finales del siglo XVI el movimiento de repliegue de los españoles en la capital es evidente. Sólo la presencia del clero y los militares permite a los centros regionales sobrevivir. Así en 1622 la población española de Manila será de 3.164 habitantes contra los 480 españoles para Cavite, una ciudad muy próxima a Manila, y sólo 120 españoles vivían en Cebú (DOEPPERS, 1972: 782).

Este fenómeno puede tener, como en el caso de Nueva Segovia unas causas puntuales. Nueva Segovia, cuenta con 85 españoles en 1588, 200 al principio del siglo XVII sin tener en cuenta los soldados de la guarnición: los españoles piensan utilizar esta base para su gran proyecto de conquista y de conversión de la China. A pesar de ello, en 1622, 20 civiles vivían todavía en la ciudad y la decadencia no hace más que intensificarse más tarde: la sede del obispado de Nueva Segovia es transferida hacia 1630 de Lallo, en el valle de Cagayan, a Vigan, en la costa de Ilocos. La esperanza de partir a la conquista de China ha desaparecido definitivamente y con ella un centro urbano bastante dinámico (DOEPPERS, 1972: 773; DE JESÚS, 1982: 24).

El aislamiento de las ciudades de provincias es un freno para su desarrollo. Las comunicaciones entre Manila y las provincias son, en los dos primeros siglos de la colonización española, muy difíciles y peligrosas, tanto por vía terrestre como marítima, e instalarse en una ciudad provincial es sinónimo de ruptura completa con la comunidad española. La emigración a las Filipinas es en todos los casos vivida y percibida como un exilio, pero este exilio es más soportable en Manila que en provincias

porque la capital ofrece un confort de vida muy superior: la comunidad española es suficientemente numerosa para poder permitirse una vida social digna de este nombre y Manila disfruta, a pesar de las amenazas que estudiaremos más adelante, de una protección visiblemente más tranquilizadora que la de las ciudades de provincias.

Más globalmente, el repliegue rápido y generalizado de la población española en Manila se explica ante todo por razones económicas: la implantación en los últimos decenios del siglo XVI del sistema económico del Galeón de Manila. La bibliografía sobre este materia es abundante (para una síntesis reciente, ver HUETZ DE LEMPS 1998a) y ahora nos contentaremos con insistir sobre sus consecuencias en la jerarquía urbana.

En primer lugar, las relaciones comerciales entre la Nueva España y las Filipinas son un monopolio exclusivo (al menos en teoría) de los españoles instalados en el Archipiélago y, para preservar los intereses del Tesoro real y de los ámbitos económicos de la metrópolis, estas relaciones estaban estrictamente intervenidas (contingentadas). Además, los *manileños* llegan a monopolizar el comercio del Galeón y, a finales del siglo XVI, se oponen a los intentos de los habitantes de Cebú para fletar sus propios galeones, siendo así que el principal puerto de las Visayas había fundado su prosperidad, desde antes de la llegada de los españoles, sobre las relaciones comerciales con China y Asia del Sudeste. (CULLINANE, 1982: 254-5; MOJARES, 1983: 13-4, 16; FENNER, 1985: 34-7).

El comercio del Galeón permite a los negociantes españoles tener beneficios considerables, sobre todo en los felices años de fines del siglo XVI y en los inicios del XVII, con un «trabajo» que se limita a algunos meses por año (el puerto de Manila sólo está activo desde mediados de abril hasta mediados de julio). A finales del siglo XVI, el éxito del Galeón actúa como un verdadero incentivo para los colonos españoles instalados en la provincia: el solo hecho de vivir en Manila permite pertenecer a *La Ciudad y Comercio* y, por consiguiente, participar del comercio del Galeón. En otro nivel de análisis, los beneficios del comercio con la Nueva España, intervenido por disposición real, impiden a la comunidad

española de Manila (y de las Filipinas en general) desarrollarse de modo notable: un crecimiento del número de vecinos de Manila habría significado matemáticamente una reducción de la parte reservada para cada uno de ellos. La decadencia del sistema de la *encomienda* es también responsable de la concentración de los Españoles en Manila ya que los *encomenderos*, forzados a residir en su encomienda, constituían la base de la población española en las provincias.

El sistema del Galeón tiene por lo tanto unas consecuencias fundamentales en los términos de la jerarquía urbana: la diferencia entre una gran capital, que está al tanto de las corrientes económicas mundiales, y las ciudades de provincia, que tienden a vivir en un círculo cerrado, es inmensa. El sistema del Galeón, que se convierte en la actividad casi exclusiva de los españoles instalados en las Filipinas, impide todo esfuerzo de mejora en el Archipiélago y, por tanto, de reequilibrio de la jerarquía urbana; mientras que, paradójicamente, el enclaustramiento del espacio filipino habría podido ser propicio para el inicio de la consolidación de prósperos centros regionales. Evidentemente, la capital no puede abstraerse totalmente de su hinterland filipino, por ejemplo para el abastecimiento de los *manileños* (un tema todavía muy mal conocido) o la construcción de navíos y fortificaciones, sino que Manila no es aún el motor de una economía a escala del Archipiélago y, al contrario, esteriliza las posibilidades de desarrollo de las provincias y de sus centros urbanos. Es evidente que esta situación tiende a perpetuarse, ya que los refuerzos llegados de Nueva España permanecen en Manila.

1.3. La utilización del modelo hispanoamericano

1.3.1. El Intramuros

La morfología de las ciudades coloniales de las Filipinas en la época moderna está dominada por dos características: la utilización sistemática del plano ortogonal y una fuerte jerarquización del espacio. La adopción de la solución de la ciudad regular, en verdad no tiene nada de original si se tiene en cuenta la fecha de la fundación de

las ciudades de las Filipinas: los españoles que colonizan las Filipinas habían adquirido en la América española una experiencia sin igual en el dominio de la fundación de ciudades. Las célebres *Ordenanzas Generales de Descubrimiento y Nueva Población* se aprueban solamente tres años después de la fundación de Manila, y Legazpi recibió de la Audiencia de Nueva España instrucciones precisas sobre el emplazamiento y la forma de las ciudades que debía establecer en las Filipinas para asegurar la dominación de España (REED, 1978: 17).

El primer gran proyecto de urbanismo en la historia urbana de las Filipinas es la construcción de las fortificaciones de Manila. La ciudad, ya lo veremos, está constantemente amenazada, y los Gobernadores generales que se han sucedido han tenido en general mucho cuidado en la mejora y mantenimiento de las fortificaciones. Las primeras murallas de madera son reemplazadas, desde 1593, por unas murallas de piedra que protegían la ciudad en tres frentes (el mar, el río y el frente de tierra), y un foso cubierto por las mareas reforzando este último. La extensión máxima del perímetro fortificado se alcanzaría a finales del siglo XVI, y la forma del Intramuros ya no cambiaría hasta 1898, aun cuando las obras defensivas fueron varias veces modificadas, reforzadas o reconstruidas (DÍAZ-TRECHUELO, 1985).

El plano adoptado para el Intramuros es el clásico de un esquema urbanístico, de una traza que manifestó ya en la América española su racionalidad, su facilidad de ejecución y sus posibilidades de adaptación a los más diversos medios geográficos. Las calles, tiradas a cordel, se cortan en ángulo recto y dividen el espacio urbano en damero. Las manzanas, de dimensiones iguales, son de inmediato repartidas entre los conquistadores reservando algunos emplazamientos para los futuros edificios públicos. El centro político, cívico y religioso de la nueva ciudad es la plaza mayor. Como en la mayoría de las ciudades iberoamericanas de tipo portuario, la plaza central no se encuentra en el centro geográfico, sino que está desplazada hacia el puerto. Los principales edificios rodean esta plaza rectangular: la catedral en el sudeste, las casas consistoriales en el noreste y, a partir de 1654, el palacio del Gobernador

(que estaba situado en su origen en la plaza de armas, más al oeste), la Audiencia y la Contaduría General, los tres órganos principales de la administración colonial, se levantan en el lado sudoeste de la Plaza Mayor. El cuarto lado está ocupado por inmuebles pertenecientes a prósperos particulares.

Gradualmente el resto del Intramuros se va «amueblando» con casas y, sobre todo, con edificios públicos. El examen del plano de 1671, el más antiguo que se conserva (fig. 2), o el de la suntuosa *Topografía* de Antonio Fernández de Roxas, realizada entre 1715 y 1720 (fig. 3), muestran que el espacio urbano está dominado, casi saturado, por dos funciones: la administración y la religión. La omnipresencia de los edificios del clero secular (la catedral, la residencia del arzobispo y el seminario) y, sobre todo, del clero regular (iglesia y convento de los Agustinos, de los Franciscanos, de los Jesuitas, de los Dominicos y de los Recoletos, iglesia y convento de las órdenes femeninas; centros de enseñanza de los Jesuitas y de los Dominicos) es especialmente espectacular, y las capillas están tan próximas "(...) *que de uno a otro se pueden oír los diuinos oficios*" (Martín Ruiz de Escalona, 1638, cit. en DÍAZ-TRECHUELO, 1959: xv). El plano ortogonal de la plaza fuerte no es perfecto: los bloques son de tamaño desigual y las vastas propiedades de las órdenes religiosas (precedidas en general por placitas) interrumpen a menudo la perspectiva de las calles. El espacio reservado al hábitat privado es escaso, pero suficiente para abrigar a una comunidad española reducida. Paradójicamente, sólo la función económica de Manila, el gran comercio de la *Nao de Acapulco*, no está inscrita en la morfología urbana: las plantas bajas de las casas son más que suficientes para almacenar, a lo sumo durante algunos meses, los productos asiáticos destinados a llenar los diques del Galeón y, sobre todo, el corazón económico de Manila se encuentra en los arrabales.

1.3.2. Los arrabales

Efectivamente, el Intramuros no representa más que una pequeña parte del conjunto de la aglomeración de Manila y no abriga más que una escasa parte de la

población total: en teoría las poblaciones asiáticas están excluidas, aparte de los numerosos domésticos y de algunos comerciantes indispensables para la vida cotidiana del enclave. Desde la conquista española las poblaciones tagalas debieron construir una nueva ciudad (una *bagumbayan* en tagalo) al este y al sur del Intramuros (este nombre de Bagumbayan como consecuencia ha quedado vinculado a la zona del sur de las fortificaciones). Ahora bien, los cincuenta primeros años de la dominación española están marcados por un espectacular desarrollo de la población no española: el conjunto urbano compuesto del Intramuros y de sus suburbios pasaría de 2.000 habitantes en 1571 a 28.000 hacia el 1601 y a 41.400 en 1620. En esta última fecha la composición étnica se establecería del modo siguiente: 2.400 españoles, 3.000

japoneses, 16.000 chinos (frente a 40 en 1571 y alrededor de 3.000 en 1591) y 20.000 indios, sin contar algunas decenas de esclavos negros domésticos (REED, 1967: 111; 1978 : 33, 56; ALVA RODRÍGUEZ, 1997: 30-1).

Esta afluencia de inmigrantes está directamente unida, claro está, al éxito de los primeros viajes del Galeón de Manila. Comerciantes y marinos llegados de todo el Oriente están todos los años en Manila en el momento de los preparativos para la salida de la *Nao*, entre marzo y junio. Debido al éxito comercial del Galeón, numerosos chinos se instalan en Manila y aseguran los múltiples servicios urbanos que reclama una comunidad española acantonada en las ocupaciones de la administración colonial y en la organización del gran comercio transoceánico. Los inmigrantes chinos monopolizan el comercio al por menor y el

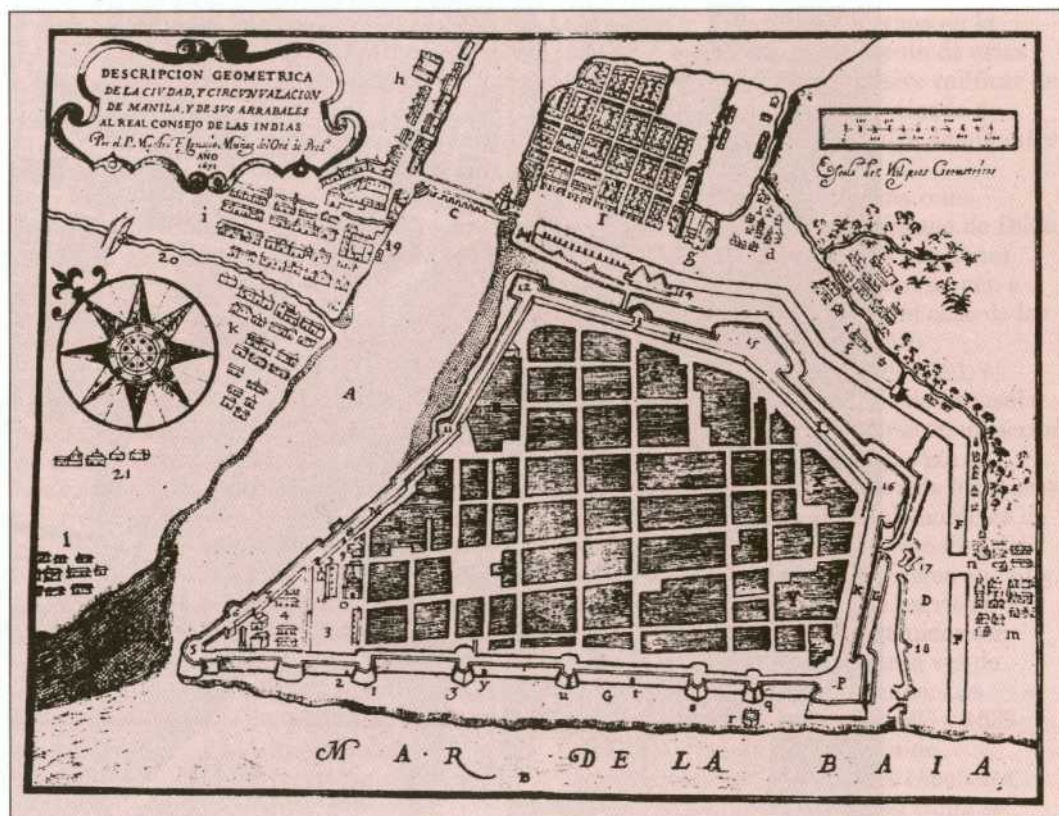


FIGURA 2: Primer plano conocido de Manila de 1671, de Fray Ignacio Muñoz, de la Orden de Predicadores.

Principales signos: A: río Pasig; pueblos y arrabales de: I: Parián; d: San Antón; e: Dilao; h: Quiapo; i: Binondoc; l: Estacada; l: Longos; m: Bagumbayan, etc.



FIGURA 3: Topographia de Manila de Antonio Fernández de Roxas de fines de 1710.

Sin duda el plano en perspectiva axonométrica más bello de Manila realizado bajo el dominio español, dedicado a Felipe V.

abastecimiento de la ciudad está en sus manos: levantan una verdadera periferia alimentaria que abastece de aves, huevos, legumbres, arroz, leña para la cocina y pescado. Los artesanos son también un sector económico esencialmente chino: costureras, ebanistas, zapateros, albañiles, constructores, carpinteros, etc. son casi todos chinos. Y finalmente, un artesanado de lujo suministra una parte de las mercancías transportadas en el Galeón. Los *indios* aportan más o menos voluntariamente su fuerza de trabajo: son marinos, obreros de los astilleros o de las fábricas de municiones, artesanos, criados de las casas particulares y de los conventos. Pero bastantes habitantes de los arrabales siguen siendo campesinos y pescadores, cuyos excedentes vienen a alimentar los mercados de Manila (REED, 1978: 34, 57-8).

Las poblaciones no españolas se instalan en las cercanías de las fortificaciones en la orilla izquierda o colonizan las islas formadas por los esteros de la orilla derecha. Los españoles, al inicio de la historia de Manila, dejan una gran libertad a los inmigrantes en la elección de su residencia y algunos chinos son incluso autorizados a vivir dentro del perímetro fortificado. Sin embargo, las autoridades coloniales rectifican rápidamente esta política liberal. Tres constantes están en el origen de este giro brusco: la afluencia de inmigrantes engendra un desequilibrio demográfico entre los españoles y las poblaciones de origen asiático que amenaza la seguridad de los primeros; los chinos y los japoneses se revelan impermeables a la predicación del Evangelio y sus cultos idólatras ponen en peligro la conversión de la comunidad *india*; y en último lugar los españoles toman conciencia de la importancia económica de los chinos y de las posibilidades fiscales que ofrecen.

Interviene muy pronto, desde los años 1580, una primera medida de seguridad: el número de los no-europeos autorizados a residir dentro del Intramuros se limita a lo estrictamente necesario, es decir, a algunos comerciantes minoristas y artesanos, empleados municipales y, sobre todo, a la servidumbre. El resto debe abandonar la ciudad a la hora del cierre de las puertas. Por consiguiente, se establece una clara diferencia entre el Intramuros, la ciudad

de los europeos, y los suburbios donde viven los asiáticos. Sin embargo, esta separación residencial es aplicada más o menos rigurosamente en la práctica: los asiáticos continúan viviendo en la plaza fuerte y, desde la primera mitad del siglo XVII, numerosos españoles fuera de los muros, en Bagumbayan al sur de la ciudad y a lo largo de la costa (en pueblo Ermita en la fig. 4) (REED, 1967: 62-3; REED, 1978: 52, 63).

Las minorías china y japonesa, en cambio, son objeto de una evidente segregación espacial discriminatoria. La administración colonial reagrupa a chinos y japoneses en barrios específicos (*parián*) fuera de los cuales no pueden elegir su residencia. Estos ghettos están instalados fuera de las fortificaciones, pero al alcance de los cañones de las murallas. Esta segregación espacial se apoya en un argumento muy intolerante con respecto a estos *sangleys* y, como en Europa en la misma época, el reagrupamiento de estas poblaciones —que sería excesivo calificar de minorías en el caso filipino— tiende a reforzar la incompreensión entre dominantes y dominados.

A los japoneses se les asigna como residencia la parroquia franciscana de Dilao (La Concepción en fig. 4). Las relaciones entre Japón y Filipinas se interrumpen a partir de 1639 y Dilao pierde, al cabo de los años, su característica de ghetto exclusivamente japonés. Desde 1581, el Gobernador general Ronquillo de Peñasola ordena a los chinos reagruparse en un sector del Intramuros. Este primer *parián* se traslada entre 1594-1595 fuera de los muros, al borde del Pasig, en el ángulo nordeste de las murallas al alcance de los cañones del fortín de San Gabriel (en Arroceros en la fig. 4; ver fig. 2). El plano de este barrio es ortogonal y los edificios, construidos con materiales vegetales, sirven a la vez de tienda, de almacén y de vivienda. Las grandes revueltas chinas de 1603 y 1639 parecen dar razón a la política de segregación practicada por los españoles, pero no obstante la comunidad china se reconstruye rápidamente después de cada masacre y la amenaza de una nueva insurrección continua pesando sobre la ciudad. (DOEPPERS, 1972 : 778; REED, 1978 : 52-5; ALVA RODRÍGUEZ, 1997: 55-72).

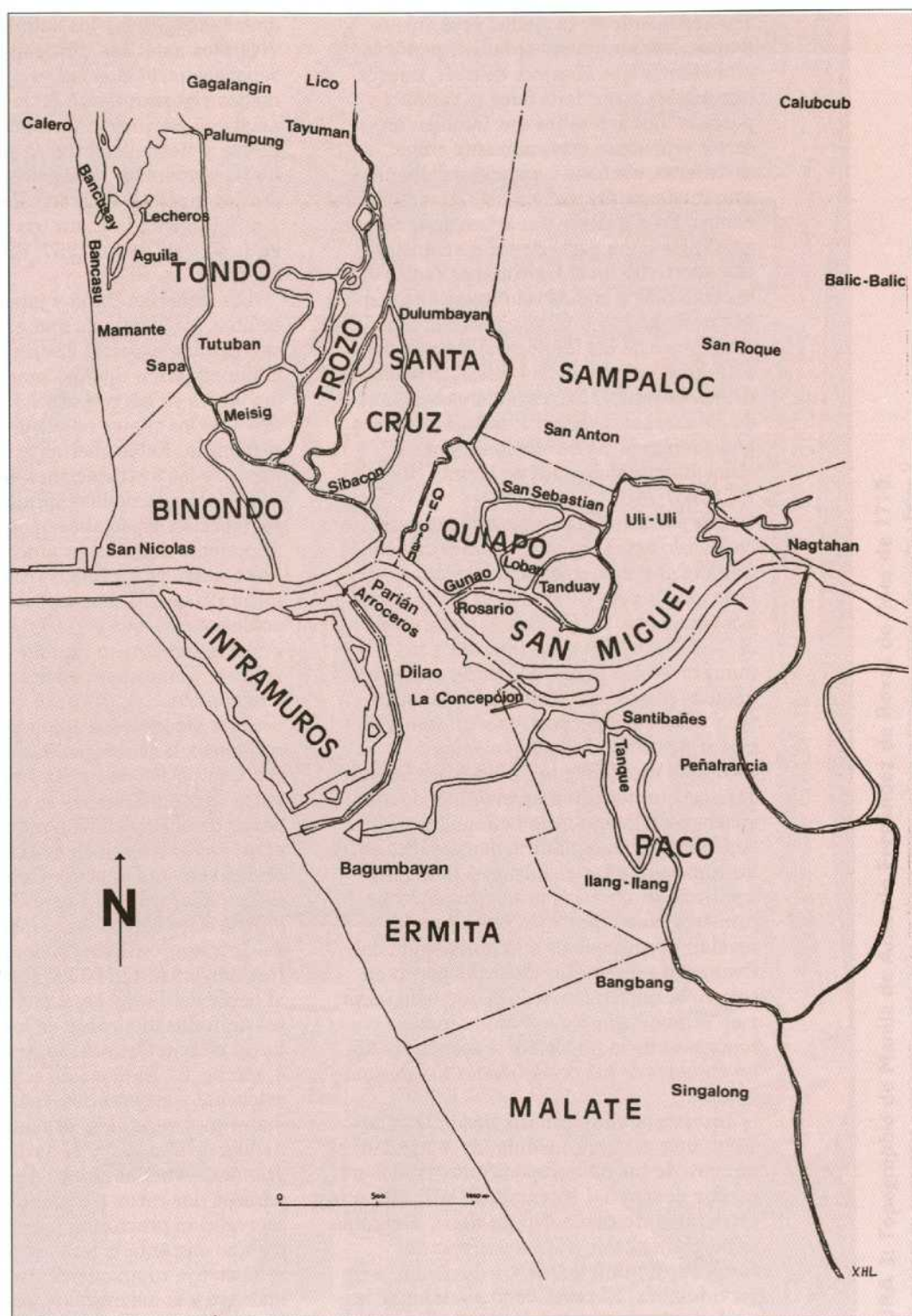


FIGURA 4: Pueblos y principales barrios de Manila.

En mayúsculas los pueblos; en minúsculas los barrios y arrabales; de X.H.L.

A mediados del siglo XVIII, las autoridades coloniales idean el proyecto de trasladar el *parián* a la orilla derecha del Pasig. La *Alcaicería* de San Fernando se construye al borde del río: este edificio, de planta poligonal muy original, está destinado a alojar y a vigilar a los comerciantes chinos y sus mercancías. Las expulsiones masivas tienen lugar en 1755 y, durante la invasión inglesa de 1762, los chinos colaboraron abiertamente con el invasor. Cuando los Españoles recuperaron la ciudad, decidieron practicar una nueva política con respecto a la inmigración china: el número de chinos admitidos para residir en Manila se limita a lo estrictamente necesario y el *parián* es arrasado. Los inmigrantes chinos, desde entonces en un número limitado, pueden elegir su lugar de residencia en los *pueblos*, donde se mezclan con los mestizos chinos y con los indios. Binondo es el lugar de residencia preferente, pero Santa Cruz o Tondo tienen también una colonia china (REED, 1978: 56-9; DOEPPERS, 1972: 783).

La formación de los otros barrios se conoce peor porque su crecimiento no estuvo dirigido por las autoridades coloniales. El plano de 1671 ofrece indicaciones interesantes sobre su localización. El Intramuros está rodeado de un número creciente de parroquias, de *Parián* a *Ermita*, bordeando el mar. En la *Panorámica de Roxas* (fig. 3) se observa que incluso las playas están ocupadas por casas. El tejido urbano aquí es muy denso con relación a la orilla derecha, donde se mezclan jardines y casas y donde cada *pueblo* ocupa una manzana. En estos arrabales la población es mayoritariamente filipina, a excepción de las parroquias próximas a las murallas que albergan una importante comunidad española. Al igual que en Binondo y en Santa Cruz, donde se mezclan, en un verdadero «laboratorio cultural», chinos conversos (e *infielos* a partir de la construcción de la *Alcaicería* de San Fernando), mestizos de chinos e *indios* (REED, 1978: 62-3; WICKBERG, 1964: 69-73; WICKBERG, 1965: 18-9).

Dentro de los arrabales y, en especial, en la orilla derecha la buena ordenación típica de la ciudad hispanoamericana cede paso a la confusión: las calles son estrechas y no

están jerarquizadas, las manzanas tienen dimensiones extremadamente desiguales y, en general, son mucho más grandes que en el Intramuros. Los planos de los ingenieros militares de finales del siglo XVIII o principios del XIX hacen pensar que al menos las calles son relativamente rectas, pero parece que, gracias a la escala utilizada, los ingenieros sugirieron una visión muy idealizada de un tejido urbano que ellos hubieran deseado que fuera más regular: las fuentes escritas nos describen calles tortuosas, con bruscos estrechamientos y acusados recodos...

En la morfogénesis de los arrabales de la ribera derecha destacan algunos ejes preferentes. Se nota la influencia del Intramuros: la zona más urbanizada es la que está frente a la ciudad fortificada, próxima a la salida del puente, con Binondo y Santa Cruz. Asimismo, los ejes de desarrollo de Quipao-San Sebastián-San Antón-Sampaloc y el de Santa Cruz hacia el norte, desembocan en el Pasig, frente a Arroceros. Las vías de comunicación juegan también un papel importante. Tondo se extiende a lo largo de la vía que une Manila con las ricas provincias del centro de Luzón y, más allá, con el norte de la isla. Por último, el plano de Binondo está muy influido por el deseo de aprovechar la vía fluvial del Pasig y el *estero* de Binondo: el paso del puente sobre el Pasig está prácticamente cortado por la construcción de casas al borde del río.

1.3.3 Las ciudades provinciales

La morfología de las «ciudades» y de los *pueblos* de las provincias es más simple que la de Manila. Únicamente los puertos más importantes (Cavite, Cebú, Zamboanga, Iloilo) están fortificados. Se vuelve a encontrar, con una rara constancia, el plano regular y una gran plaza central alrededor de la cual se levantan los edificios más importantes. La iglesia y la residencia del cura (llamado *convento* en las Filipinas) son sistemáticamente los edificios más importantes del centro urbano y a menudo los únicos construidos en mampostería: la importancia de la autoridad religiosa es claramente legible en el tejido urbano y, a

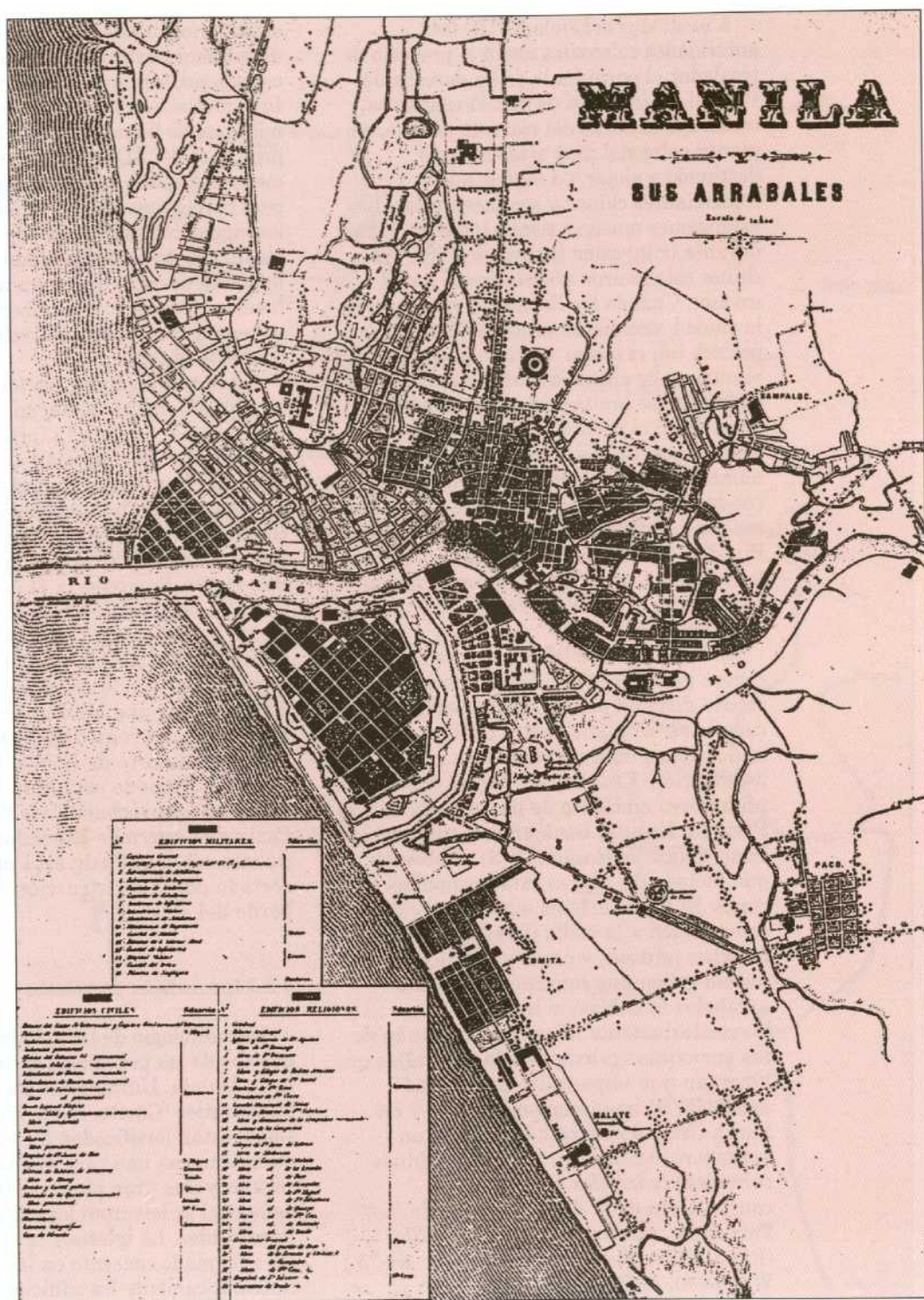


FIGURA 5: Plano del conjunto de la aglomeración urbana de Manila en 1882, del Teniente Coronel Anselmo Olleros.

Este plano subestima la extensión de las manzanas de pallozas.

menudo, el tamaño de los edificios eclesiásticos es totalmente desproporcionado con relación a la población de la ciudad (la ciudad de Taal ofrece un ejemplo célebre de esta desproporción). Sobre la plaza se abren también el *tribunal municipal*, centro del poder de la comunidad indígena, las casas de los habitantes más ricos e influyentes (*principales*) y eventualmente la escuela o la *casa de gobierno* de la *cabecera* de la provincia. El mercado se encuentra próximo a la plaza central. Las pallozas de los indígenas están construidas, a menudo de forma muy irregular alrededor de este núcleo central. Algunos pueblos establecidos a lo largo de los grandes ejes de comunicación tienen una forma menos compacta y (ver los casos de Ermita y de Malate en la periferia de Manila) se extienden a lo largo de un eje central, la *calle Real*, sobre la que se levanta la fachada de la iglesia. (DOEPPERS, 1972: 775-6 ; REED, 1967: 59-72 ; SÁNCHEZ GÓMEZ, 1990 : 83-116 ; HART, 1961; DÍAZ-TRECHUELO, 1985).

El ejemplo de Cebú muestra que los mismo esquemas se utilizan en todo el Archipiélago, con algunas pequeñas variantes. Así se encuentra en la capital de los Visayas, una clara separación étnica que se parece a la de Manila. La ciudad «española» toma de nuevo la clásica planta ortogonal. Sin embargo, ésta no está rodeada de murallas y se beneficia simplemente de la protección del fuerte triangular de San Pedro. La planta está claramente menos centrada sobre la plaza mayor que en Manila: una plaza de armas hace frente al fuerte, pero los principales edificios de la administración colonial y del clero están repartidos de manera más homogénea en el damero. Las poblaciones asiáticas viven en dos arrabales que disponen de su iglesia y de su plaza central. Los filipinos se concentran en San Nicolás, al oeste de la villa española, mientras que un *Parían* ha sido establecido al norte para los chinos. Asimismo, en Cavite los españoles viven en la península, mientras que los indígenas ocupan el arrabal de San Roque y se encuentran *pariancillos* en las ciudades como Lingayen en la provincia de Pangasinan, Vigan o Arévalo (DOEPPERS, 1972: 777-9; KLASSEN, 1986: 106-19; MOJARES, 1986).

1.4. Las ciudades amenazadas

1.4.1. ¿Materiales ligeros o fuertes?

Las ciudades fundadas por los españoles durante los dos primeros siglos de la colonización fueron extremadamente frágiles. En efecto, una serie de amenazas pesa constantemente sobre su historia. Al principio, amenazas exteriores: si bien los portugueses renuncian rápidamente a hostigar a los españoles del Archipiélago, los holandeses atacan en varias ocasiones Manila (1600, 1609, 1611, 1617, 1618, sin contar las falsas alarmas como la de 1629) y la ciudad se encuentra también amenazada por flotas de corsarios asiáticos (ataque del chino Li-Ma-Hong en 1574, amenaza del pirata japonés Koxinga en 1662). Por último, la captura de Manila por los ingleses, el 5 de octubre de 1762 (la ciudad es entregada a España el 31 de mayo de 1763), revela la extrema debilidad del puesto de vanguardia español en el Extremo Oriente. El peligro proviene también del interior del Archipiélago con las sublevaciones periódicas de los chinos y las incursiones anuales de los piratas *moros* que saquean regularmente las pequeñas ciudades de las Visayas y no vacilan en entrar en la bahía de Manila. La monoactividad del Galeón es también muy peligrosa y una serie de desventuras (naufragios, captura de los galeones por los corsarios...) puede arruinar la economía urbana en algunos años.

La adaptación de la ciudad al medio geográfico plantea también enormes problemas a los colonos españoles. La omnipresencia del agua, si bien facilita la defensa de la ciudad, es un primer obstáculo de envergadura para su desarrollo. El Intramuros está construido sobre una lengua de arena ligeramente más elevada y más estable que los terrenos vecinos, pero desde finales del año 1580 los buenos suelos escasean: el patrimonio de los Recoletos es tan pantanoso que la bendición debe hacerse en piragua ... (DÍAZ-TRECHUELO, 1959 238-9). En la estación de las lluvias las inundaciones amenazan constantemente la ciudad, en particular los suburbios donde viven los indígenas. El río y el laberinto de canales de agua salobre (los *esteros*) pueden ser utilizados para las comunicaciones

intraurbanas, pero plantean también serios problemas para franquearlos. El agua pues, está omnipresente y es muy probable que sea el origen de no pocas enfermedades, ya sea de forma indirecta (la malaria, en particular) o directa (los habitantes de Manila, a falta de una traída de agua potable, deben beber el agua de los pozos, de las cisternas y, sobre todo, del río).

El subsuelo de Manila, compuesto de arenas, de lodos más o menos consolidados y de capas de agua muy poco profunda, se presta mal a la construcción de edificios grandiosos. Además, las edificaciones están sometidas a la acción destructiva de los cuatro elementos: los incendios, los terremotos, las lluvias tropicales y los tifones. Los españoles evidentemente buscaron adaptar los modos de construcción a estas constricciones ecológicas.

El primer conjunto urbano, el de finales del siglo XVI, está hecho en madera de bambú (*caña*) y *nipa* (2). Esta arquitectura ligera es un modelo de adaptación al clima y resiste muy bien los seismos. En cambio, este tipo de construcción prehispánico soporta muy mal los tifones y, sobre todo, es extremadamente inflamable: los incendios de 1574, 1579, 1583 destruyen así la Manila vegetal. Además, los materiales empleados no corresponden a la cultura española que asocia la ciudad con la construcción de fábrica: sólo la piedra puede traducir la voluntad de España de ser una potencia asiática. Por esto, el Gobernador general Santiago de Vera prohibió en 1584 las construcciones de madera: las canteras que se encuentran río arriba del Pasig comienzan a explotarse y los hornos a producir ladrillos y tejas. Los misioneros enseñarían a los artesanos indios y chinos los secretos de la arquitectura de piedra (MERINO, 1987: 61-2; REED, 1978 : 44-5).

Los *materiales fuertes* no son, sin embargo, la panacea: mientras que las casas vegetales apenas lamentan los seismos, los edificios de piedra les pagan un excesivo tributo. El ejemplo de la catedral, edificio neurálgico si los hay, es expresivo. La primera catedral de madera desapareció durante los incendios de los años 1580. Las primeras piedras del nuevo edificio se

colocaron en 1591, los trabajos durarían hasta 1614. En 1621 un terremoto daña seriamente la catedral. En 1641 su restauración está terminada, pero cuatro años después, el temblor de 1645 destruye totalmente la ciudad: ningún edificio, ni público ni privado, queda en pie, con excepción —que se convertiría en norma— de la iglesia del Convento de San Agustín que pasaría este desastre con pequeños desperfectos. El terremoto de 1658, también muy violento, es menos destructor, simplemente porque no quedaban edificios en buen estado tras el de 1645. La reedificación de la catedral se realiza entre 1654 y 1659 y se le concede un respiro hasta mediados del siglo XVIII. Entre 1751 y 1760 las reparaciones que debe sufrir son tan importantes que se puede hablar de una reconstrucción (DÍAZ-TRUCHUELO, 1959; KLASSEN, 1986: 82-8).

1.4.2. La invención de una arquitectura de mestizaje

La historia de la arquitectura hispánica en las Filipinas tiene todavía grandes zonas de sombra, en parte porque muy pocos edificios han llegado hasta nosotros y no podemos dar más que indicaciones generales sobre las soluciones arquitectónicas adoptadas. Aparte de la limitación de la altura de los edificios, dos vías han sido exploradas.

En primer lugar, el refuerzo de la estructura: se intenta mejorar la estabilidad de los edificios haciendo muros cada vez más sólidos y reforzándolos con contrafuertes exteriores e interiores. Esta solución no siempre es grácil y, sobre todo, es extremadamente costosa, sin ser siempre eficaz cuando los muros no están perfectamente trabados. Parece haber sido empleada sobre todo para las iglesias (*earthquake baroque*, el estilo 'barroco terremoto'), incluso una parte de las casas del intramuros no tenía nada más que una planta baja o un piso poco elevado.

La segunda solución explorada es, por el contrario, restringir el empleo de la piedra en la estructura del edificio. Así, una nueva técnica de construcción ve la luz, sin duda

(2) *Nipa*: (del malayo *Nipah*) f. Planta de la familia de las palmas, de unos tres metros de altura; de sus hojas se hacen

tejidos ordinarios y muy especialmente techumbres para las barracas o casas de caña y tabla de los indígenas (DRAE) [n. t.]

después del desastre de 1645 que mostraría claramente a los habitantes que la multiplicación de pisos, balcones o de torres debilita los edificios: los muros no serán nunca más sustentantes, sino que grandes postes o pilares de madera clavados (*pies derechos* o *harigues*) se alzan desde el suelo hasta la armadura de madera de la techumbre, soportando así el empuje vertical del tejado y del artesonado. Estos pilares quedan aislados y son independientes del muro de mampostería que puede derrumbarse con los seísmos, sin que la techumbre se desplome sobre los habitantes, limitando así las pérdidas humanas y materiales. Además, los pilares de una sola pieza no presentan puntos débiles y absorben las oscilaciones sísmicas mucho mejor que los muros portantes de mampostería. La altura del edificio está evidentemente limitada por el tamaño de los pilares, o sea una decena de metros. Este sistema se mejora, sin duda, en el curso del siglo XVIII por un novedoso aligeramiento de la estructura. En efecto, si los pilares soportan lo esencial de la estructura, la utilización de la mampostería para construir los muros deviene inútil, por lo menos en el piso superior, que a partir de ahora será independiente de la techumbre. La piedra, así pues, puede ser reemplazada por la madera que es más ligera y que permite multiplicar los huecos y, por consiguiente, adaptar la casa al clima (figs. 6 y 7).

De esta forma, una galería cerrada y en saledizo sobre jabalcones recorre todo el frente de la fachada principal (*balconaje corrido*) y, en el caso de los edificios aislados, también por todo el ancho de los muros laterales. Esta balconada corrida protege la fachada de la radiación solar y, al estar suspendida sobre la calle (*balconaje volado*), resguarda a los transeúntes de la lluvia o del sol (recuérdense las galerías voladas y en celosía de Canarias que se introducirían en el Caribe y, de aquí, tal vez, a Filipinas). El modo de cierre de esta galería es muy original. El vano está cerrado por grandes ventanas correderas compuestas de paneles divididos en forma de damero por pequeños listones de madera. En cada casilla están engastadas finas láminas pulidas de la concha *Placuna placenta*. Estas pequeñas placas de nácar de 5 cm de lado llamadas *capiz* o *conchas*, reemplazan los cristales.

Ofrecen la ventaja de filtrar mucho mejor los rayos solares y de resistir las sacudidas sísmicas. Estos tableros, llamados *conchas*, se cierran o abren para tamizar lo mejor posible la luz y aprovechar la mínima brisa para refrescar la casa. Otros dispositivos de ventilación pasiva permiten completar el juego sutil de las *conchas*.

El tejado, por último, tiene cuatro vertientes. La fuerte pendiente y el gran alero protegen la cimentación, los muros y las aberturas de la luz directa y de las filtraciones de las aguas pluviales. La pendiente del tejado permite también acondicionar amplias cámaras bajo-cubierta (sobrados) donde el aire caliente puede circular más fácilmente. La cubierta está formada por teja árabe.

La superposición de un primer nivel macizo de mampostería y de un piso ligero de madera es muy original y este modelo resulta sin duda de un mestizaje entre los métodos de construcción españoles (la utilización de la piedra, el tejado de teja árabe, la planta, el *patio*, etc.) y asiáticos (la planta baja deshabitada, el tejado de pendientes muy pinas, la ligereza del piso, los pilares clavados, las *conchas*...). Este modelo está perfectamente a punto a finales del siglo XVIII y continúa, en lo esencial, al ser adoptado en el siglo XIX (ZIALCITA-TINIO, 1980) (ver figs. 6 y 7).

2. UN SIGLO DE CRECIMIENTO URBANO (FINES DEL SIGLO XVIII A FIN DEL XIX)

2.1. El contexto económico

El historiador Horacio de la Costa había propuesto calificar los años 1760-1860 de «formative century» y, en materia de la historia del urbanismo, esta fórmula nos parece particularmente acertada. En efecto, los decenios que siguen inmediatamente a la ocupación inglesa de la Guerra de los Siete Años están marcados por una serie de cambios y de reformas que marcan claramente la entrada en el siglo XIX.

En el ámbito económico, el reformismo borbónico tiene consecuencias positivas para las Filipinas. Se trazan grandes planes de desarrollo económico, se crean nuevas estructuras (Consulado de Manila

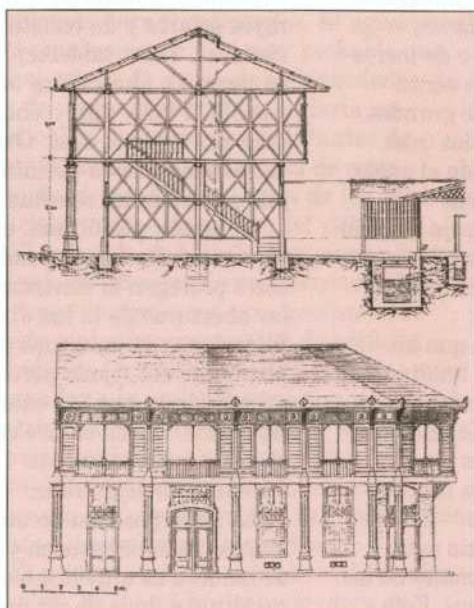


FIGURA 6: Sección transversal y alzado del inmueble de Ceferino de León, en Santa Cruz, según permiso de construcción de 1893.

Esta casa de entramado de madera sigue perfectamente las ordenanzas de edificación decretadas después del terremoto de 1880: el esqueleto está formado por pies derechos de madera sólidamente anclados al suelo, la cubierta es metálica, el pórtico contribuye a estabilizar la gran caja de madera del primer piso. Una bella estancia burguesa ocupa la esquina del edificio, entre la puerta de la derecha (que se abre a unos despachos) y la puerta cochera que da al patio interior de manzana. La puerta de la izquierda y otras dos más dando a la otra calle (no representadas) dan acceso a tres dependencias accesorias. Las cocinas y letrinas de estas viviendas están en el patio de manzana (Fuente: *Philippine National Archives, Construcciones de casas, Planos n° 5*).

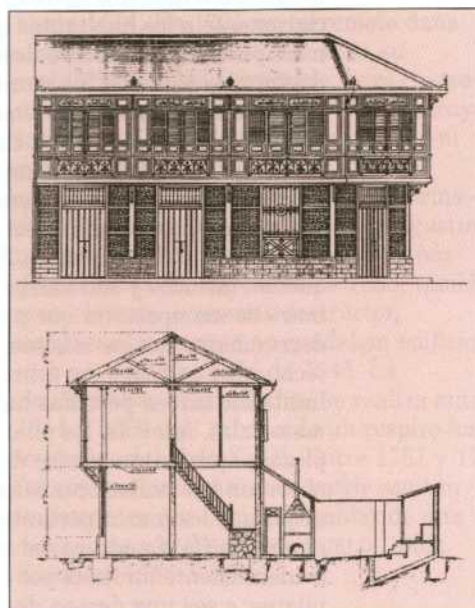


FIGURA 7: Alzado y sección transversal de un inmueble en Santa Cruz, con permiso de construcción del 18/03/1895.

La casa se compone de cinco habitaciones de dos niveles independientes. Como en la mayoría de las casas de Manila, las casas en esquina de la manzana son las más lujosas. La sección es una ilustración perfecta del sistema de pilotes de madera, los muros de la planta baja son un simple aparejo de piedra y ladrillo. La cocina está aislada en el patio. Nótese la fosa de aguas fecales, el famoso y malsano *pozo negro* de las casas de Manila (Fuente: *Philippine National Archives, Construcciones de casas, Planos n° 5*).

en 1769, *Sociedad de Amigos del País* en 1781, *Real Compañía de Filipinas* en 1785) y, si bien los beneficios efectivos de este voluntarismo están a menudo muy alejados de los objetivos, no lo es menos que el cuadro económico se modifica radicalmente por la apertura gradual de las Filipinas al comercio extranjero. A partir de 1789, el puerto de Manila queda, *de facto*, abierto a los navíos extranjeros. Estos últimos no se sienten atraídos por las sedas chinas (van a aprovisionarse a Cantón), sino por las producciones filipinas. Esta mutación esencial se

acentúa con la desaparición en 1813 del Galeón de Manila (que efectúa su último viaje en 1815) y con la independencia de la Nueva España: la colonia a partir de ahora debe encontrar en su propio seno las bases de su prosperidad.

Gradualmente Manila abandona el comercio de almacén para convertirse en el gran puerto de exportación de los productos filipinos: productos provenientes de la cosecha o de la pesca destinados a los chinos (nidos de golondrinas, holoturias, aletas de tiburón, cera o caparazones de tortuga ...), arroz e índigo (en la primera mitad de siglo),

tabaco, café, azúcar y abacá (3). Esta reorientación no es fácil y el volumen de intercambios, en valor, sólo encuentra niveles comparables a los excelentes últimos años del Galeón a mediados de los años 1850.

El despegue es mucho más evidente en la segunda mitad del siglo, en particular después de la apertura en 1869 del canal de Suez. A comienzos de los años 1870 el comercio exterior filipino da un impresionante paso hacia adelante: en tres décadas se triplica, pasando de un total de alrededor de 20 millones de pesos (\$) a más de 60 millones. La balanza comercial es positiva entre 1869 y 1896, con tres excepciones solamente (1872, 1880, 1882), registrando en 1895 un excedente récord de más de 11 millones de pesos. En 1846, las exportaciones de azúcar representan un valor total de un poco más de un millón de pesos, en 1893, éstas alcanzan prácticamente 17 millones de pesos (29.090 toneladas en 1850 contra 251.791 en 1892). A principios de los años 1880 las Filipinas son el tercer productor mundial de azúcar (200.000 Tm), detrás de Cuba (530.000 Tm) y Java (300.000 Tm). La progresión es igual de rápida para el abacá: 386.314 \$ en 1846 y 14.516.717 \$ en 1893. La concentración de las exportaciones sobre un pequeño número de productos es muy clara: después de 1867, el azúcar, el abacá, el tabaco y el café representan más del 87% de las exportaciones totales (en valor), a excepción solamente de 5 años sobre los 25 para los cuales disponemos de datos precisos. El azúcar y el abacá se disputan la primera plaza, mientras que la tercera plaza del tabaco se mantiene estable. A finales del siglo XIX, las exportaciones de café descienden bruscamente mientras que la exportación de la copra (4), con un futuro prometedor, está en constante progresión.

En los veinte últimos años de la dominación española, las Filipinas quedan tocadas por el hundimiento de la cotización de las materias primas, en particular del azúcar, pero el volumen del tráfico continúa su ascensión. A las importaciones de los bienes de equipo, los productos manufacturados y los productos alimenticios dominan ampliamente. En

1890-1894, el textil representa el 46,75% del total de las importaciones, el arroz el 7%, los vinos y licores el 6,5%, los bienes de equipo el 6% (LEGARDA, 1955: 6-7, 209-10, 220-4). El tráfico de viajeros conoce un crecimiento comparable. A mediados del año 1840, poco menos de 1.500 personas entraron o salieron de las Filipinas por Manila (1.055 entradas y 406 salidas); en la víspera de la revolución de 1896 son 71.716 (39.239 entradas y 32.387 salidas). El flujo y reflujo incesantes de los emigrantes chinos son los principales responsables de este despegue.

A lo largo de todo el siglo XIX, la participación de la metrópoli en el comercio exterior filipino continúa siendo muy mediocre. En 1894, España absorbe solamente el 8,6% de las exportaciones del Archipiélago, frente al 26,2% del Reino Unido, el 22,3% de los Estados Unidos y el 20,4% de China (LEGARDA, 1955: 8). Más aun que en las Antillas españolas, la metrópoli ha abandonado claramente el comercio exterior de su colonia en manos de las otras potencias occidentales. A comienzos de los años 1890, la adopción de una tarifa muy proteccionista permite al textil catalán entrar en competición con el textil inglés, y la metrópoli se convierte en el primer importador de las Filipinas, pero esta recuperación es muy artificial y frágil (LEGARDA, 1955: 9, 246, 275-6, 336-54).

Las Filipinas dejan de ser poco a poco el «fin del mundo». Desde 1854, se establece un servicio de correo mensual con Hong Kong. Pero la verdadera ruptura es la apertura del canal de Suez y la sustitución de los navíos de vela por los de vapor: mientras que un navío de vela emplea entre 3 y 6 meses para unir la metrópoli con la colonia por el cabo de Buena Esperanza, los vapores de las líneas regulares efectúan el trayecto como máximo en un mes. Los precios de flete bajan otro tanto. La primera línea regular y directa entre Barcelona y Manila se establece en 1873. Por último, la instalación de la línea telegráfica entre Hong Kong y Manila, inaugurada el 2 de mayo de 1880, permite también a los europeos situados en Filipinas contactar

(3) *Abacá*: (de origen tagalo) m. Planta de la familia de las musáceas, de unos tres metros de altura, que se cría en Filipinas y otros países de Oceanía, y de cuyas hojas se saca

un filamento textil que se utiliza para la industria (DRAE) [n. t.].

(4) *Copra*: f. Médula del coco de la palma (DRAE) (n. t.).

rápida con la metrópoli y tener informaciones rápidas sobre el estado de los mercados mundiales.

2.2. El desarrollo económico de Manila

2.2.1. El puerto

El puerto de Manila es el primero en beneficiarse del desarrollo de la agricultura comercial de Filipinas. Las casas comerciales extranjeras, gracias a sus capitales, sus conocimientos técnicos y sus conexiones internacionales, ponen en marcha los nuevos circuitos comerciales que permiten poner en contacto, por un lado, las regiones productivas y la capital y, por otro, Manila y los principales centros de la economía mundial. Los extranjeros, cuya presencia es tolerada desde finales del siglo XVIII, comienzan a establecerse a partir del año 1820. Los británicos (*Holliday, Wise and Co., Ker and Co.*) y los americanos (*Peele Hubbell and Co.; Russell, Sturgis and Co.*) son lógicamente los más poderosos: los anglosajones dominan ampliamente el comercio exterior de la colonia. El papel de los empresarios españoles, ya sean de origen criollo, como la familia Roxas, o peninsulares, como las familias Balbás y Castro o Inchausti, no debe subestimarse: saben dar pruebas de un gran dinamismo y una polivalencia extrema, desde el negocio del armamento o de la industria hasta las infraestructuras urbanas.

Algunas cifras pueden resumir la expansión del tráfico del puerto de Manila en el siglo XIX. En 1834, 173 barcos de altura atracaron en el puerto de Manila, con un total de 51.802 toneladas de arqueos y 299 de capacidad unitaria media. En 1892, 342 barcos anclaron por un total de 366.205 Tm y 1.071 de capacidad media. El número de barcos se multiplica por dos, pero sobretudo el tonelaje medio se multiplica por cuatro y la navegación de vapor representa el 86% del tonelaje global de los barcos llegados a Manila. El crecimiento es también fuerte para los barcos de cabotaje.

El puerto natural de Manila tiene especiales dificultades para absorber este aumento de tráfico. La presencia de una barra, surgida de la conjunción de los aluviones del río y de las corrientes marinas,

impide el acceso de los navíos de altura a la desembocadura del Pasig, que deben atracar en una bahía frecuentemente barrida por tempestades y ciclones. Las operaciones de carga y descarga se consolidan a través de gabarras (*lorchas y cascos*). Desde mediados del siglo XVIII, los españoles construyeron malecones en la entrada del Pasig con el fin de mejorar los accesos, pero, por el contrario, parece que destruyeron el frágil equilibrio costero anterior: la barra se trasladó al extremo de los malecones y el paso toma una orientación casi norte-sur (perpendicular al eje del Pasig) muy difícil de negociar para los navíos. El dragado del canal se realiza desde los años 1790, pero limitado sin duda al encenegamiento, sin ser una solución duradera y con un coste especialmente caro. El puerto interior se compone de la estrecha desembocadura del Pasig, más allá del puente de España, y de la red de los *esteros*. Estos últimos, estrechos y tortuosos, tienen tendencia a encenagarse. El espacio es muy reducido y, al estar la orilla derecha del Pasig inutilizada por la plaza fuerte, los barcos, los muelles y los tinglados, la manipulación y el tránsito de mercancías deben concentrarse en menos de 3 km.

A finales de los años 1860 las infraestructuras portuarias están totalmente saturadas. La importancia de las funciones portuarias para la economía de Manila y de las Filipinas en general es tal, que la construcción de nuevas infraestructuras se convierte en una prioridad; Manila es, en 1875, el tercer puerto español detrás de La Habana y Barcelona. El ingeniero civil Eduardo López Navarro realiza, en 1882, un soberbio proyecto comparable a los realizados en los grandes puertos de la península desde los años 1860 (fig. 8). Dos objetivos se destacan. Por un lado, se trata de agrandar y acondicionar el puerto del estuario mediante el calibrado y la excavación de los principales esteros y la reparación de los muelles. Por otro lado, debe construirse inmediatamente un puerto artificial al sur de la desembocadura, frente a la plaza fuerte. Con un fondeadero seguro y amplio, muelles accesibles a los navíos de altura y gran capacidad de almacenamiento, se consideraba así poder resolver definitivamente el problema del estrangulamiento de las infraestructuras.

El conjunto de estas obras debería haberse llevado a cabo en 13 años; pero, el mayor proyecto de ingeniería civil emprendido por la administración colonial de las Filipinas desembocó en un fracaso estrepitoso: en 1898 solamente alrededor del 30% del proyecto de 1882 había sido ya realizado y, más grave aún, las partes construidas fueron totalmente inútiles. Dificultades técnicas (falta de materiales de construcción en los alrededores, tifones...) explican en parte este fracaso, aunque la *Junta de Obras del Puerto de Manila* tenía los medios financieros y técnicos para superarlos. De hecho, esta *Junta* había dispersado, sin duda, demasiado sus esfuerzos y, a diferencia de sus homólogos de la península, no dispuso ni de la autonomía suficiente para evitar hundirse en la lentitud de los procesos administrativos coloniales ni tuvo el beneficio del apoyo sin fisuras de los negociantes-armadores.

Los últimos años de la dominación española no fueron, por ende, del todo negativos. El puerto interior mejora sensiblemente y las relaciones entre Manila y el interior se benefician por la inauguración del canal de la Reina, en 1866, que prolonga el estero de Binondo hacia el norte y, sobre todo, de la apertura en 1892 de la línea de ferrocarril entre Manila y Dagupán, en la provincia de Pangasinán, a 195 km al norte de la capital.

2.2.2. Las industrias

Si Manila es ante todo una ciudad comercial y de servicios, las actividades portuarias son el origen de las actividades industriales o semi-industriales, tales como la preparación y embalaje de los productos de exportación que llegan a Manila en bruto o semielaborados. El azúcar se clasifica, reprocessa y envasa en las *farderías* (a

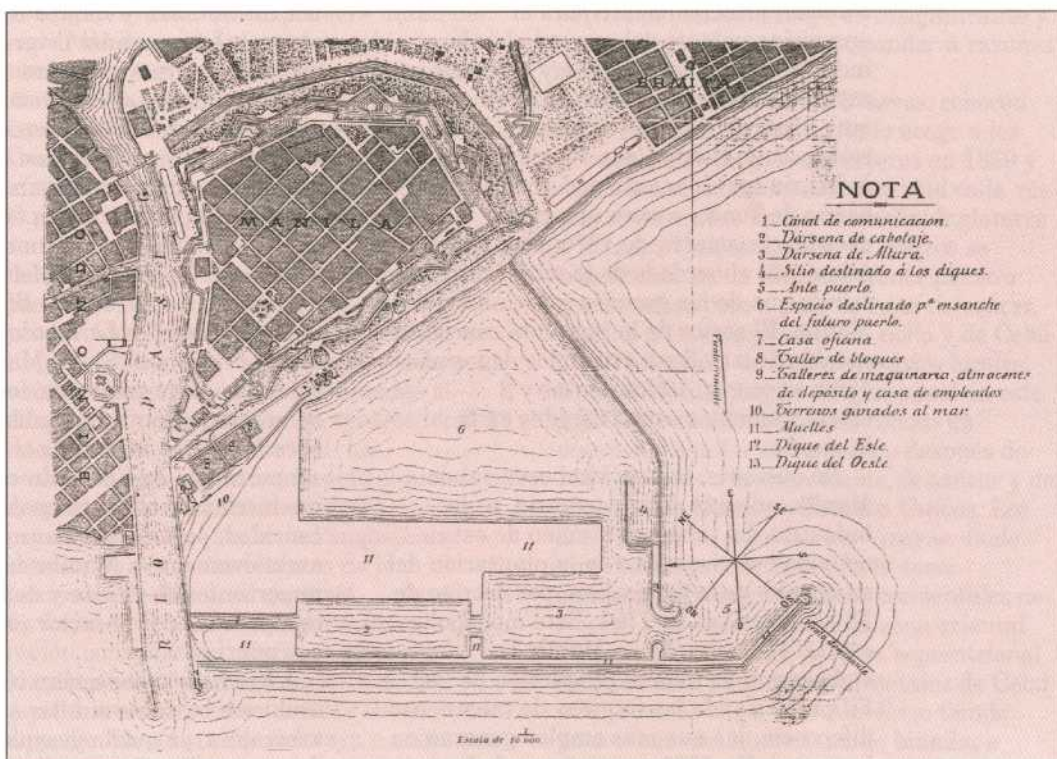


FIGURA 8: Plano del futuro puerto de Manila de Eduardo López Navarro (1882).

Fuente: Junta de Obras del Puerto de Manila. Memoria que manifiesta el estado actual y progreso de las obras que ejecuta la Junta de Obras del Puerto desde el año 1881 hasta fin de 1887, redactado por el Ingeniero D. José GARCÍA MORÓN, Manila, Est. Tip. Lit. Chofre y Cia., 1888.

menudo controladas por los chinos) y, a partir de los años 1850, aparecen las primeras azucareras modernas en la ciudad (San Miguel) o en las ciudades-satélite próximas a Manila (Mandaluyong, Malabón). Las balas de abacá son prensadas para que ocupen el menor espacio posible en los barcos, pero una parte de las fibras se transforma en el mismo lugar, en las numerosas cordelerías de la periferia, ya que el secado de las cuerdas requiere grandes espacios, como en Santa Mesa (Sampaloc) o en San Pedro Makati. Los establecimientos de descascarillado del arroz (*pilanderías*), los aserraderos (San Miguel), las fábricas de aceite y jabones, las unidades de extracción de la esencia de las flores de Ilang-Ilang, son también numerosos en Manila. En todas estas ramas coexisten pequeñas empresas con métodos arcaicos y unidades mucho más modernas, que utilizan el vapor.

Manila cuenta también con un considerable número de talleres donde trabajan principalmente para el aprovisionamiento del mercado local: industria de carrocerías (muy próspera y reputada), pequeña metalurgia (en general muy arcaica), joyería y artesanía de tipo religioso (en Santa Cruz o Quiapo). La industria textil, antaño poderosa en el barrio de Tondo, conoce una clara decadencia a partir de 1870; pero el tejido y sobre todo el bordado de la *piña* continúa siendo una de las grandes especialidades de Manila. El sector de la imprenta conoce un notable desarrollo: a principios de los años 1880, se censan 10 imprentas y 2 establecimientos especializados en la litografía.

No obstante, la actividad esencial de Manila, además de la portuaria, es la industria del tabaco. El origen de esta actividad se remonta a la implantación del monopolio de la tabacalera, por decreto de 13 de diciembre de 1781. Este monopolio estatal centralizaba en Manila la elaboración de toda la producción de las Filipinas siendo las fábricas de tabaco, con diferencia, las que más empleo generaban en la ciudad. En 1880, en vísperas de la supresión del monopolio (*desestanco*), tres unidades de producción emplean a 10.500 personas (9.000 mujeres y 1.500 hombres, las cifras se estabilizan desde mediados de

siglo). Dos ciudades próximas a Manila, Malabón (8.000 cigarreras) y Cavite (3.000 mujeres) completan el dispositivo. Estas fábricas están situadas al borde de los ríos para facilitar el manipulado y, como prácticamente todas las operaciones se realizan a mano, su estructura se resume en grandes naves donde se alinean las mesas.

La supresión del monopolio de la tabacalera, que ocurre en 1881, da un nuevo impulso a esta rama industrial. Los pequeños talleres, en particular los chinos, se multiplican pero, sobre todo, el *desestanco* conlleva la inyección de un volumen de capital hasta entonces desconocido en Filipinas y la creación de grandes empresas. La *Compañía General de Tabacos*, fundada en 1881 en Barcelona gracias a la asociación del capital español y francés, es sin ninguna duda la estrella de la industria del tabaco de la colonia: su moderna fábrica, *La Flor de la Isabela*, se instala en el barrio de Concepción, al este del Intramuros, y emplea hasta 5.000 obreros. La compañía diversifica rápidamente sus actividades: en 1892 abre una destilería (*La Clementina*) y una refinería de azúcar, se lanza al negocio inmobiliario y participa en los servicios como los transportes urbanos o el alumbrado público. Otras fábricas hacen la competencia de una forma eficaz a la *Compañía General de Tabacos* como *La Alhambra*, *La Germinal*, *El Oriente*, o incluso la célebre *La Insular*, fundada en 1883 por Joaquín Santa Marina en Binondo. En todas estas empresas, los esfuerzos para su mecanización son notables y la mano de obra local está formada por especialistas «importados» de Cuba. En resumen, la producción crece tanto en calidad como en cantidad, pero el *desestanco* beneficia exclusivamente a Manila: las tres fábricas importantes de Cavite y de Malabón no son recuperadas por el sector privado y cierran sus puertas.

La industria bodeguera conoce una evolución bastante similar a la de la tabacalera, ya que la desaparición en 1864 del monopolio sobre los alcoholes locales (*vino* de nipa y *coco*) y del ron conlleva un florecimiento de empresas dinámicas que perduraron, parte de ellas, hasta nuestros días. Algunas nacieron en la época del

monopolio, como la célebre *Destilería y Licorería de Ayala y Cía.*, nacida en 1834 de la asociación del criollo Domingo Roxas y de su yerno peninsular Antonio Ayala, otras aprovechan la desaparición del monopolio para crear destilerías modernas (*Inchausti y Cía.*, *Benito Mójica y Cía.* etc.). Otro criollo, Enrique María Barretto de Icaza, decide lanzarse a la aventura completamente nueva de la cervecería. En 1890, abre una fábrica ultramoderna, la fábrica de cerveza de *San Miguel*, cuya producción conoce un éxito inmediato.

2.3. Renacimiento de los centros regionales y permanencia de la primacía de Manila

2.3.1. Desarrollo de los puertos competidores de Manila

El siglo XIX está marcado por un reequilibrio, aún tímido, en el seno de la jerarquía urbana. En la primera mitad del siglo Manila es el único puerto abierto al comercio internacional, por lo tanto es la única ciudad que se beneficia del crecimiento del tráfico marítimo. Controlando de forma exclusiva la recogida, almacenamiento y redistribución de las exportaciones e importaciones, Manila consigue un *hinterland* de las dimensiones del Archipiélago. Los puertos de las provincias que podrían exportar sus producciones agrícolas de su *hinterland* o importar directamente mercancías europeas o asiáticas se encuentran devaluadas al rango de simples almacenes, centros locales de absorción y redistribución. La centralización económica impide el pleno despliegue de las relaciones entre provincias. Así, el arroz de Pangasinán, consumido por los habitantes de la península de Bikol, no se envía directamente de la región productora a la región consumidora, sino que pasa por Manila donde los intermediarios de la capital retienen evidentemente su comisión de peaje. La centralización raya a veces con el absurdo: llegado el caso, la península de Bicol importa materiales de construcción de Manila, cuando ella misma es productora y exportadora de este tipo de materiales ... (OWEN, 1984: 132-134, 208).

En una segunda fase, de 1855 a 1898, se abren nuevos puertos a barcos extranjeros, estableciendo así otros tantos competidores virtuales a la primacía comercial de la capital. En 1855, la administración colonial autorizó a los barcos extranjeros a dirigirse a tres nuevos puertos: Iloilo, en la isla de Panay, Zamboanga, en la de Mindanao, y Sual, al norte de la provincia de Pangasinán (Luzón). En 1860, se abre a su vez el puerto de Cebú, seguido, en 1873, de los de Legazpi (en la provincia de Albay), Taclobán (en la isla de Leyte) y, a finales de los años 1870, Joló (ver fig. 1). El impacto de esta liberalización está bien comprobado. Desde 1884 los puertos de Legazpi, Taboclán y Sual deben cerrarse, ya que el insignificante tráfico internacional no justifica el mantenimiento de sus servicios aduaneros. Estos puertos parece sufrieron su excesiva proximidad a Manila y, cuando se abren al comercio internacional, el comercio de sus respectivos *hinterlands* ya estaba orientado hacia la capital. La actividad de Zamboanga es insignificante y su conservación parece responder a razones de orden político.

Los dos puertos de las Visayas, conocen un verdadero desarrollo. Iloilo acoge a los primeros navegantes extranjeros en 1859 y exporta directamente una cantidad cada vez mayor de azúcar hacia Australia, Inglaterra o Estados Unidos. La isla de Negros se transforma en un inmenso frente pionero que se cubre poco a poco de caña de azúcar, gracias a los inmigrantes de Iloilo y de Cebú y a la iniciativa de los empresarios locales, sin que Manila juegue ningún papel en este gran éxito económico. Cebú conoce un desarrollo similar de su tráfico después de 1860, gracias a la exportación de azúcar y de abacá hacia Europa y Estados Unidos. Los dos puertos se reparten las Visayas: Iloilo absorbe las producciones de la zona occidental (Panay, las costas occidentales de Negros y de Cebú) y Cebú la zona oriental (Samar, Leyte, Bohol, la costa septentrional de Mindanao y las costas orientales de Cebú y Negros). El sur del Archipiélago tiende pues a huir del *hinterland* de Manila, a excepción de las islas de Samar y Leyte donde las áreas de influencia de la capital y de Cebú entran en competencia. Respecto al antiguo sistema, la exportación directa permite ahorrarse el transporte hasta

Manila, el transbordo, el embalaje y el seguro, siendo así las producciones de las Visayas aún más competitivas en el mercado mundial. Las Visayas conocen, por lo tanto, un verdadero despegue económico, con medio siglo de retraso con respecto al centro de Luzón (FENNER, 1985: 68-70, 107-109; CULLINANE, 1982: 284).

2.3.2. Los límites del reequilibrio

Si Manila pierde su monopolio absoluto sobre el comercio exterior filipino su primacía no es por eso puesta en duda seriamente. El reparto del comercio exterior de Filipinas entre Manila, Cebú e Iloilo es, en vísperas de la revolución, el siguiente:

Manila conserva por tanto una parte aplastante del comercio filipino, ya que los dos puertos de las Visayas representan apenas el 15% del total. Destaca también un marcado desfase entre importaciones y exportaciones: Manila domina de forma absoluta sobre las primeras, aunque el reparto entre las provincias de las importaciones desembarcadas en el puerto de Manila se organice, desde entonces, partiendo de los almacenes regionales de

Cebú y de Iloilo y ya no directamente desde la capital. En cambio, Cebú e Iloilo llegan a arrebatarse, en vísperas de la revolución de 1896, un poco menos de la cuarta parte de las exportaciones: Cebú compite con Manila en el dominio del abacá, gracias a la proximidad de las plantaciones de Leyte, y las exportaciones de azúcar están todavía mejor repartidas ya que Iloilo, con el 57,5% de las exportaciones de azúcar, adelanta claramente a Manila (el 39,5%; Cebú: el 3%).

La estructura del comercio exterior de Manila es pues mucho más completa que la de los otros dos puertos, lo que supone un triunfo considerable para la capital: Manila dispone de múltiples posiciones para desviarse en caso de crisis según afecten a la producción o a la comercialización de unos u otros productos. La caída de las cotizaciones del azúcar, por ejemplo, afecta más directamente y más fuertemente a los puertos de Iloilo o de Cebú que al de Manila. Al prolongarse la crisis entre 1890 y 1896, el papel de Cebú como almacén regional tiende por tanto a decrecer en provecho de Manila, ya que los empresarios se repliegan, en tiempo de crisis, a posiciones más «seguras» y menos dependientes de la coyuntura (FENNER, 1985: 134-135, 142; MAC COY, 1982: 297-358)

PUERTO	Porcentaje del TRÁFICO TOTAL	Porcentaje de las IMPORTACIONES	Porcentaje de las EXPORTACIONES
Manila	83,8	92	77,5
Iloilo	11,8	7,5	15
Cebú	4,4	0,5	7,5

FIGURA 9: Tabla con el reparto del tráfico global, de las importaciones y de las exportaciones entre los tres principales puertos filipinos a mediados de la década de 1890.

Fuente: *El Archipiélago filipino, 1900*, t. I: 304-5, 312 y ss. Government Printing Office, Washington.

De hecho, no son suficientes simples medidas administrativas para modificar unos circuitos comerciales, implantados al menos desde medio siglo antes, mientras los centros de poder económico permanecieran centralizados en Manila. Por supuesto, intermediarios chinos y unas agencias de sociedades comerciales se instalaron en los prósperos puertos de las Visayas, pero se quedaron, con muy raras excepciones, como simples agentes que ejecutaban las órdenes enviadas desde

Manila. Asimismo, la capital era la única plaza bancaria y financiera de la colonia: los bancos ingleses establecieron agencias en Iloilo en 1883, pero parecían vegetar y, por su parte, el *Banco Español Filipino* no abre ninguna sucursal en Iloilo hasta 1897 ¡cerca de cuarenta años después de su fundación!. Los empresarios de las provincias dependen estrechamente de los servicios facilitados por la capital donde se concentran las agencias de corretaje, los aseguradores o los servicios de

contabilidad. Manila es la única ciudad que dispone de una economía portuaria completa y coherente, ya que las actividades comerciales dan lugar a la creación de un polo industrial relativamente importante: en 1903 Manila cuenta con 876 *manufacturing establishments* (la definición es amplia, ya que las panaderías están en primer lugar) frente a solamente 128 de la provincia siguiente... (DOEPPESS, 1972: 788; FENNER, 1985: 85, 109, 113 y 1981: 45-46; OWEN 1984: 209, 245; WICKBERG 1965: 76-77).

Resumiendo, el medio siglo de ventaja ganado por Manila en el campo económico se revela determinante: si bien la segunda mitad del siglo aporta algunos correctivos a la hegemonía de Manila, no se trata más que de retoques y no de modificaciones radicales. Cuando se tienen en cuenta otros sectores de actividad la conclusión es la misma. La administración colonial conoce un importantísimo desarrollo, pero sigue estando hipercentralizada. La Audiencia de Manila sigue siendo el único Tribunal de Apelación hasta finales del decenio de 1880, hasta que las otras dos *audiencias* en Cebú y Vigán, se abren finalmente. La tutela de las almas, con la creación en 1865 de un nuevo obispado en Jaro, es la más descentralizada.

La primacía de Manila es también evidente en el campo de la cultura, permaneciendo la capital como el centro de difusión de la cultura hispánica. La primera publicación periódica, por ejemplo, aparece en Manila desde los años 1810, mientras que habrá que esperar hasta los años 1880 para que la prensa haga acto de presencia en las provincias: el primer diario provincial se publica en Ilocos Sur a comienzos del año 1884 (*El Eco de Vigán*), seguido inmediatamente por *El Porvenir de Visayas* (Iloilo, 1885) y por el *Boletín de Cebú* (1886). En el campo de la enseñanza, la hegemonía de Manila es incontestable: la participación de Manila es abrumadora en la enseñanza secundaria filipina: en 1894 las tres cuartas partes de los 5.490 alumnos de instituto cursan sus estudios en Manila, frente el 9% en Jaro, el 7,5% en Cebú, el 3,5% en Dagupán, el 3% en Nueva Cáceres y el 2,5% en Vigán. En el campo de la enseñanza técnica, sólo la ciudad de Iloilo dispone de una escuela de oficios. Los hijos

de los plantadores ricos o negociantes de Cebú pueden seguir los cursos del seminario de San Carlos (a partir de 1867), pero esta institución no entrega diplomas y los estudiantes de instituto deben ir a Manila a examinarse. En cuanto a la enseñanza superior, las cosas son todavía más sencillas ya que Manila tiene el monopolio.

2.3.3. Promociones y decadencias en el seno de la jerarquía

Aparte de los puertos abiertos al comercio internacional y de Manila, la evolución de las ciudades intermedias se conoce muy mal. No hay duda alguna en lo que respecta a la difusión de la urbanización global, como testimonia la multiplicación del número de municipios para su promoción al rango de *pueblo autónomo* (y en general de parroquias) de aldeas (*visitas* o *barrios*) suficientemente poblados. Los primeros datos estadísticos relativamente fiables del censo americano de 1903 confirman esta expansión: los filipinos contaban entonces con 219 ciudades de más de 2.000 habitantes y 19 de más de 5.000. La tasa de urbanización sería al inicio del siglo XX del 13,1%, cifra verdaderamente destacable, puesto que Indonesia o Birmania no alcanzarían un nivel comparable hasta 1950 y Tailandia hasta 1960 (PERNIA, 1976: 6; reed, 1967: 58).

La jerarquía urbana experimenta modificaciones importantes en relación a la época moderna. Una ciudad importante como Cavite conoció un lento declive debido a la proximidad de Manila, pero también a factores geográficos. La ciudad y la base naval se establecen sobre un tómbolo que separa dos bahías y, a partir de la mitad del siglo XVIII, esta lengua de arena es roída inexorablemente por las tempestades. A pesar de las múltiples tentativas de consolidación, Cavite se inunda regularmente y en el momento de la mordiente derrota naval de 1898 el traslado del arsenal y de la base a la magnífica bahía de Subig estaba aún en fase de proyecto.

El desarrollo de la agricultura comercial conlleva la selección, en el mismo tejido urbano instalado a finales del siglo XVI, de

un cierto número de ciudades que se especializan en la recogida, almacenamiento y tratamiento de materias primas vegetales.

Así, el boom de la industria azucarera que conoció la provincia de Pampanga es el origen del desarrollo de San Fernando y Ángeles que se convierten en los centros comerciales de la región, mientras que ciudades como México o Bacolor, antaño más importantes, conocieron una decadencia relativa porque estaban peor situadas en comparación con las zonas de producción y a los grandes ejes de comunicaciones (LARKIN, 1972: 100-101). La provincia de Pangasinan es otro buen ejemplo de estas modificaciones de las redes regionales. La fuerte inmigración de los ilocanos impulsa la fundación de nuevos centros, como Sual en 1805. A finales de siglo la apertura de la línea ferroviaria favorece el desarrollo del puerto de Dagupan, final de la línea, en detrimento de Lingayen (CORTÉS, 1990:13-14, 54-56). Más próximo a Manila, la línea ferroviaria tiende a limitar el hinterland de ciudades como Bulacán o Guagua (DOEPPERS, 1972: 786). En la península de Bicol, la expansión del abacá es el origen del renacimiento de Nuevo Cáceres, de la notable expansión de la conurbación de Legazpi-Albay-Daraga, pero también de la primavera de pequeñas ciudades costeras que no tienen más que temer a terribles incursiones de los piratas musulmanes (DERY, 1991: 116-128).

Sin embargo, estas ciudades dependen estrechamente de la coyuntura de los campos circundantes, los cuales están sometidos a la incertidumbre de las fluctuaciones del mercado mundial de materias primas. De este modo, ciudades como Lipa o Taal, en la provincia de Batangas, gozan de una prosperidad increíble en el decenio de 1880 gracias al cultivo del café: una plaga destruye las plantas en todo el mundo, trayendo consigo un alza súbita de las cotizaciones. La fiesta dura poco: los cafetales filipinos también son alcanzados por la plaga y las exportaciones de café se hunden literalmente a comienzos de los años 1890, trayendo consigo la decadencia de ciudades que conservan todavía hoy las huellas de esta edad de oro, como muestra la magnífica y desproporcionada iglesia de Taal.

2.4. El crecimiento demográfico

A pesar de la deficiencia de nuestras fuentes en esta materia, el crecimiento demográfico de las ciudades de Filipinas no plantea ninguna duda. El caso de Manila es especialmente interesante. A finales de los años 1810, la ciudad se calcularía en cerca de 80.000 habitantes, entre 115.000 y 125.000 a mediados de siglo, y entre 240.000 y 275.000 habitantes (si se tiene en cuenta la población flotante) en 1892. Los veinte últimos años del periodo español están marcados por un fortísimo crecimiento, y si el mismo ritmo de crecimiento se hubiera mantenido después de 1892, la población de Manila en el momento de la revolución de 1896 podría haber alcanzado los 300.000 habitantes. Este incremento, por otra parte tardío pero muy potente, sorprendió a los contemporáneos. El censo americano de 1903 prevé para la ciudad de Manila un total de 219.928 habitantes e incluso 213.683 si nos ceñimos a los límites urbanos del periodo español, pero los turbulentos años comprendidos entre 1896-1903 y las condiciones en que se realizó el censo podrían explicar quizás este desfase con relación a las últimas cifras del periodo español.

En el crepúsculo de la dominación española, la distribución étnica de la población urbana se establece de la siguiente manera:

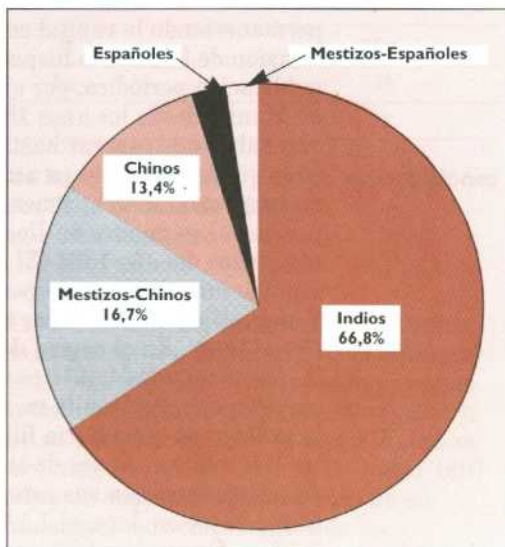


FIGURA 10: Gráfico de la composición étnica de la población urbana de Manila en 1896.

(i) Un cierto número de hechos destacados resaltan en este gráfico cuyas tendencias ya eran muy notables a comienzos del siglo XIX. En primer lugar, los españoles eran una ínfima minoría inmersa en medio de las poblaciones de origen asiático, aún cuando la comunidad española llegara a crecer, ya que sólo contaba con alrededor de 2.000 miembros a comienzos de siglo. La apertura del canal de Suez no parece haber acarreado un fuerte crecimiento del número de emigrantes españoles, sino más bien una evolución en el tipo de emigrantes, tendiendo la comunidad española a ser cada vez más «volátil»: los funcionarios, los militares, incluso los empresarios pasan algunos años en Manila, pero estas *aves de paso* no buscan instalarse en Filipinas y menos aún integrarse en el país. La comunidad extranjera es también muy reducida, estando los británicos con diferencia a la cabeza, lo que refleja la importancia de sus intereses económicos en el Archipiélago. Debido a la frágil implantación europea en Filipinas desde el siglo XVI, los mestizos españoles son muy poco numerosos. Si bien consiguen mantener su peso demográfico en valores absolutos, no representan más que el 1,3% de los habitantes de Manila a finales de siglo, frente al 4,75% en 1818. A finales de siglo, este grupo de mestizos españoles tiende a desaparecer: una parte queda tácitamente asimilada a los españoles y la gran mayoría es a menudo confundida con los mestizos de origen chino.

(ii) La comunidad china goza, en cambio, de un peso importante dentro de la población urbana (el 13,4% en 1896) y su número crece considerablemente en el siglo XIX: eran poco menos de 6.000 en 1818, frente a los 40.000 en 1898. Sin embargo, Manila no es ni una ciudad europea ni una ciudad china: los *indios* y los *mestizos de Sangley* aplastan literalmente con su peso la estructura étnica de Manila. Dos habitantes de cada tres son *indios* y un habitante de cada cinco es mestizo chino.

(iii) Manila, con alrededor de 300.000 habitantes en 1896, constituye un conjunto urbano nada despreciable, sobre todo para ser una ciudad colonial: es la tercera o la cuarta ciudad española en el momento en

que España pierde la mayor parte de su Imperio, detrás de Madrid y Barcelona, pero quizás delante de La Habana y sin ninguna duda delante de Sevilla, Valencia o Málaga.

(iv) La primacía de Manila es aplastante. En el momento del censo de 1903, las dos poblaciones que siguen a Manila en la jerarquía urbana, en perfecta equivalencia con la jerarquía portuaria, son Iloilo y Cebú. Iloilo (de hecho la población formada por los ayuntamientos de Iloilo, Molo, Jaro y La Paz) tendría entre 25.000 y 30.000 habitantes. A comienzos del siglo XX, Iloilo no es más que la sombra de ella misma, ya que habría contado hasta con 71.000 almas en 1857 y con 43.300 en 1878. Cebú, con alrededor de 20.000 habitantes en 1903, ha conocido un crecimiento más regular que Iloilo (10.078 habitantes en 1834, 13.000 en 1860) (DOEPPERS, 1972: 789; CULLINANE 1982: 258; MAC COY, 1982: 308; MOJARES, 1983: 21, 123). En estas dos ciudades, la composición de la población es como la de unas «pequeñas Manilas», ya que se encuentra una potente comunidad china, algunos comerciantes extranjeros y, sobre todo, una población española relativamente más nutrida y mucho más «completa» que en los siglos precedentes, con negociantes o representantes de profesiones liberales.

(v) Solamente otras cinco ciudades sobrepasan quizás el umbral de los 10.000 habitantes a principios del siglo XIX: la conurbación Legazpi-Daraga-Albay, Tambobong, Laoag, Nueva Cáceres y Cavite (DOEPPERS, 1972: 789; REED, 1972: 311; OWEN, 1984: 204-205). La imprecisión de estas cifras impide calcular una tasa de primacía: retengamos simplemente que la población de Manila representa 5 o 6 veces el total de las poblaciones de Cebú y de Iloilo. Sobre la base de 7.635.426 filipinos en 1903, Manila representaría, con 300.000 habitantes, el 4% de la población total y la cuarta parte de la población urbana del Archipiélago (PERNIA, 1976: 6).

La composición étnica de la capital contrasta singularmente con la de las provincias, donde la población está casi únicamente constituida por *indios*. En efecto, fuera de Manila, los *peninsulares* sólo son 2.717 a mediados de los años 1870

(utilizamos aquí los datos de CAVADA, 1876) Si no tenemos en cuenta los españoles de la provincia de Cavite (son esencialmente personal de la base naval), llegamos a un total realmente ridículo de ... 1.316 españoles en 39 provincias, es decir, una media de 39 colonos por provincia. La única provincia que cuenta con más de cien individuos es Iloilo (114), debido a su relativa importancia comercial. La mayoría de estos españoles son funcionarios, algunos oficiales y curas de las órdenes regulares. Los españoles de origen filipino se concentran también en Manila: solamente el 40% vive en provincias, los grupos más importantes son los de las provincias de Cavite (633), Ilocos Sur (334), Negros (294), Pampanga (212) y Leyte (203). El caso de los extranjeros apenas merece ser mencionado: son 101 fuera de la provincia de Manila, concentrándose en Cebú (21) y en Cavite (14). Son agentes de las "antenas" comerciales extranjeras presentes en las Filipinas y, más raramente, propietarios de plantaciones. Del mismo modo, el grado de concentración de la comunidad china de las Filipinas en Manila es muy elevado, aun cuando tiende a disminuir en el transcurso del siglo XIX. En 1870, Manila cuenta con 226 extranjeros europeos o americanos, Iloilo y Cebú solamente con 18 cada una (DOEPERS, 1972: 788).

3. LOS ESFUERZOS DE ORDENACIÓN

3.1. El viraje de finales del siglo XVIII

El final del siglo XVIII está marcado por un interés renovado de las autoridades coloniales por la ciudad. A partir de 1711 disponen de personal altamente cualificado, ingenieros militares cuya obra en Filipinas, como en las otras partes del Imperio, es fundamental. La generación de gobernadores generales «ilustrados» de finales de siglo parece también mucho más sensible a los problemas urbanos que sus predecesores y aprovechan la tutela que ejercen sobre los ayuntamientos para incitarles a mostrarse mucho más dinámicos. De esta forma las autoridades coloniales deciden pavimentar las aceras y las calzadas del intramuros con la ayuda de granito chino o instalan los primeros faroles de alumbrado público en

1797, en la plaza mayor y en la calle del Parián. Se plantan jardines en la plaza mayor. La publicación de numerosos *Bandos de Buen Gobierno* ilustra también esta política voluntarista, aun cuando se queden muy a menudo en letra muerta.

Las modificaciones de finales del siglo XVIII tienen consecuencias importantes para Manila, que no es el caso de las restantes ciudades muy mal conocido fuera de las fortificaciones. En primer lugar, el refuerzo de las defensas de la capital, tras el doloroso episodio del ataque inglés, conlleva una ruptura esencial en la morfología, ruptura que todavía hoy es fácilmente visible en los planos actuales del área metropolitana de Manila. En efecto, las tropas inglesas, durante el asalto de 1762, pudieron escudarse tras los edificios construidos prácticamente en contacto directo con el recinto amurallado, en particular en las iglesias. Para impedir en el futuro una sorpresa negativa de este tipo, los edificios de los suburbios son trasladados más allá de un glacis o explanada defensiva (zona polémica). Esta zona *non aedificandi* refuerza la oposición entre la ciudad abierta y la ciudad fortificada. El trazado de las murallas no es modificado, pero en cambio se llevan a cabo un número considerable de mejoras en el conjunto de fortificaciones. Los antiguos fosos se mejoran gracias a esclusas (compuertas) que permiten conservar el nivel de agua, incluso con la marea baja, y se excava una nueva zanja a lo largo de la playa. El intramuros se convierte así en una gran isla, con el islote del fuerte Santiago, completamente al noroeste, que impide el acceso al río y bate la playa, haciendo imposible todo desembarco en las proximidades de la ciudadela (DÍAZ-TRECHUELO, 1959: 123-148).

La expulsión de los suburbios construidos en contacto con las murallas acarrea también una masificación de edificaciones en los barrios de la ribera derecha (en particular en Sampaloc): los antiguos *pueblos* de la ribera derecha (Tondo, Binondo, San Miguel, Quiapo y Sampaloc) forman desde entonces un conjunto sin solución de continuidad apreciable. En la orilla izquierda, Ermita y, más al sur, Malate están claramente separadas de la plaza fuerte y, al este del intramuros, se funda un *pueblo* de traza muy pura, San Fernando de Dilao o

Paco, para realojar a una parte de los habitantes desterrados [cfr. figuras 4 y 5].

3.2. ¿La renovación de los Ayuntamientos?

El siglo XIX está marcado por la difícil renovación de los Ayuntamientos (5). En efecto, a finales del siglo XVIII y en las primeras décadas del siguiente siglo, los municipios de las ciudades fundadas a finales del siglo XVI dejan de existir, a excepción de la de Manila. Incluso en la capital, el funcionamiento de la municipalidad no es nada satisfactorio.

Las disfuncionalidades internas son numerosas. Con la desaparición del galeón de Manila, el sistema de venta de cargos municipales ya no puede funcionar y el reclutamiento de concejales es cada vez más difícil. Los *regidores perpetuos* son gradualmente sustituidos por 12 concejales y dos alcaldes elegidos por el gobernador por una duración de dos años: los cargos municipales se vuelven obligatorios, honoríficos y gratuitos. Además, la plataforma de captación de concejales es muy reducida, perteneciendo la inmensa mayoría de ellos a los círculos de los negocios, del comercio y de armamentos (6). La municipalidad también ha adquirido en la época moderna una serie de defectos que le cuesta sobremanera corregir, estando el concejo municipal muy mal preparado para resolver los nuevos problemas urbanos a los que se enfrenta. De esta manera, los concejales tuvieron la malhadada costumbre de defender mejor los intereses económicos de la *República* de los *vecinos* (y mediante esta oblicuidad, también sus propios intereses) que la del conjunto urbano en su integridad y en su materialidad. Del mismo modo, el cuidado y los considerables créditos acordados para la preparación de festejos parten, sin duda, de una buena intención, pero el marco de crecimiento de la ciudad plantea problemas mucho más urgentes (en el siglo XVII los festejos representaron la primera partida presupuestaria, con más de

un tercio de los gastos; cfr. ALVA RODRIGUEZ, 1997: 103-128).

Las relaciones entre el municipio y los escalafones superiores o rivales de la administración colonial fueron muy conflictivas. El Ayuntamiento tiene a mal renunciar al papel político-económico que había desempeñado en los siglos anteriores, principalmente gracias a sus responsabilidades en la organización del comercio del Galeón. Por el hecho de la tendencia cada vez más centralizadora de los Gobernadores generales, esta voluntad de autonomía política acarrea numerosos conflictos de poder. A nivel estrictamente territorial, la jurisdicción del Concejo Municipal de Manila se reduce como una piel de escualo en el transcurso del siglo XIX y acaba por abarcar, a mediados de siglo, únicamente el ámbito de la plaza fuerte. El Gobernador de la provincia es el principal beneficiario de este traspaso de poder y la administración de los antiguos suburbios, convertidos en elementos esenciales para el funcionamiento de la aglomeración urbana, se disocia de la administración de la plaza fuerte. Por último, el Ejército es un poder urbano competitivo extremadamente molesto, ya que goza del derecho a controlar la urbanización en el ámbito de la *zona polémica* militar de 1.500 varas (alrededor de 1.254 m), en torno al camino de ronda.

La segunda mitad del siglo está felizmente marcada por una evidente mejora del funcionamiento del municipio de Manila. En primer lugar, los límites de su jurisdicción se hacen concordar con los de la aglomeración urbana, desde 1859 sobre los barrios de la orilla derecha (Binondo, Tondo, Quiapo, Santa Cruz, Sampaloc y San Miguel) y en 1884 sobre los tres barrios de la orilla izquierda (Ermita, Malate, Paco). A finales de los años 1850, las relaciones con las autoridades centrales mejoran gracias al nombramiento del gobernador de la provincia como *corregidor* y vicepresidente del Concejo municipal. Ciertamente, esta reforma refuerza la centralización, pero la geografía del poder se aclara a partir de ahora. Del mismo modo, el poder

(5) Resumen aquí a HUETZ DE LEMPS, 1997a, que contiene más detalles y una comparación con otras ciudades coloniales de la región y de La Habana.

(6) He podido encontrar la profesión de 278 de los 407

concejales censados entre los años 1810-1898; con 233 representantes, el porcentaje de las profesiones mencionadas es abrumador (cfr. HUETZ DE LEMPS, 1994: 289-92, 1014-29).

competencial del Ejército se desvanece poco a poco. La composición del concejo se diversifica sensiblemente, reflejando así la evolución de la comunidad española, y el municipio se abre, en el último cuarto de siglo, hacia nuevos contenidos, en particular hacia las profesiones liberales e intelectuales. En conjunto, los concejales de fin de siglo parecen realmente interesados por sus tareas administrativas y demuestran una apertura de espíritu, de un sentido de la iniciativa y de una cultura técnica sin parangón con sus predecesores. Las actas de las reuniones del Concejo municipal dan prueba de este nuevo período de actividad y de esta especialización en los problemas de la administración municipal.

Quedan, no obstante, importantes zonas oscuras en vísperas de la Revolución de 1896. La excesiva centralización (no sólo respecto a la administración central de la colonia sino también de la metrópolis) frena indiscutiblemente las iniciativas del ayuntamiento: la autonomía presupuestaria, en particular, es muy insuficiente, malgastando el ayuntamiento mucha energía en la elaboración de interminables expedientes para obtener los créditos necesarios para la terminación de las obras emprendidos. *In extremis*, el Real Decreto del 19 de enero de 1894 suaviza un poco esta tenaza: la figura del *corregidor* se suprime y el alcalde se convierte en un verdadero regidor, ya que dirige el ejecutivo al ser el vicepresidente del concejo; el control del gobierno general no desaparece, pero queda limitado a los asuntos más importantes; y, en fin, se concede una relativa autonomía presupuestaria al ayuntamiento. A pesar de esta reforma, los recursos siguen siendo insuficientes porque el Tesoro colonial no quiere ni entregar a la ciudad las tasas o los impuestos que podrían lógicamente revertir a él, ni crear nuevas contribuciones dentro de un contexto político cada vez más tenso.

Por último —y se trata sin duda de la disfunción más grave— el Ayuntamiento sigue siendo todavía un coto cerrado de la comunidad española, no estando ligadas a la gestión de la ciudad las poblaciones asiáticas, mientras que una parte de los *indios* y sobre todo de los mestizos chinos había realizado una notable ascensión social y había podido aspirar, por su fortuna, su cultura y sus capacidades, a sentarse al lado

de los españoles. Las poblaciones asiáticas de los antiguos suburbios de la capital siguen administradas como comunidades indígenas del medio rural. Ahora bien, especialmente en Manila, el *municipio indígena* funciona muy mal: por una parte, los recursos humanos y financieros son insuficientes y, por otra, el poder y prestigio asociados a estos cargos ya no atraen a las elites indígenas (para más detalles sobre estas estructuras políticas y su funcionamiento, ver HUETZ DE LEMPS, 1997b). El vínculo entre estas comunidades y el ayuntamiento de Manila sigue siendo todavía muy impreciso. En la práctica, las reformas y las mejoras votadas por el Concejo municipal para éstas tienen enorme dificultad para convertirse en realidad, a falta de un ejecutivo eficaz.

Los últimos años de la dominación española son también fructíferos para las grandes ciudades de provincias. En efecto, el ministro de ultramar Manuel Becerra, por el Real Decreto de 12 de noviembre de 1889, autoriza al Gobernador general a crear *Ayuntamientos* en todas las capitales de provincia y en todas las *poblaciones* cuya importancia demográfica y económica justificara tal innovación. De hecho, sólo un puñado de ciudades se beneficia de la reforma de Becerra: Albay, Batangas, Nueva Cáceres, Cebú, Vigán e Iloilo. Estos municipios se enfrentan a dificultades similares a las que conoce por la misma época el de Manila, ya que están calçadas de este modelo. No obstante, estos seis nuevos concejos municipales parecen tener una coloración mucho más pluriétnica que el de Manila. En Cebú, por ejemplo, cerca de la mitad de los concejales entre 1890 y 1898 son mestizos chinos y mestizos españoles, mientras que en la misma época el único miembro del ayuntamiento de Manila que no fuera español es Luis Rafael Yangco; si bien es cierto que la escasa población española en las provincias conlleva una apertura casi obligatoria de los concejos municipales a las otras capas étnicas (CULLINANE, 1982: 278).

3.3. La lucha contra las catástrofes naturales.

En un aspecto, al menos, el siglo XIX no significa una ruptura con relación a los siglos anteriores: la fragilidad de la ciudad frente a

las amenazas naturales. En efecto, durante el último siglo de la presencia española en el Archipiélago van a sucederse catástrofes de gran importancia que constituyen otros tantos puntos de inflexión de la historia urbana. La importancia de estos desastres rebasa ampliamente la simple suma de vidas y de bienes perdidos. Justifican otras tantas oportunidades de modificar las soluciones inventadas desde el siglo XVI, en particular en el campo de la arquitectura y de los modos de construcción. Más aún, la escala de las destrucciones ofrece la ocasión de replantear profundamente la morfología de la capital y así aprovechar una situación de tabla rasa para imponer una nueva distribución de las actividades y de las categorías socio-étnicas dentro del espacio urbano.

3.3.1. *El progreso de la arquitectura antisísmica*

El modelo de la casa mestiza descrito en la primera parte se difunde por las provincias desde que las élites locales, enriquecidas por el desarrollo agrícola del Archipiélago, tienen los medios financieros para invertir en materiales de piedra y el deseo de mostrar su éxito adoptando la arquitectura de mampostería. En general, las soluciones de las casas de Manila son recuperadas con algunas variantes que se encuentran principalmente en la decoración de las fachadas. La parte de piedra se puede reducir, ya que las canteras son escasas en las cercanías de la ciudad (como en el caso de Iloilo) o, al contrario, penetrar en los pisos (como en las casas de Bustos, provincia de Bulacán, donde los pilares de esquina se levantan hasta el tejado y están ricamente decorados). Las muy bellas casas de Vigan son todavía más originales. Incluso, cuando la solución de la estructura portante con muros de madera se conserva, muros de ladrillo de 60 cm de grueso se elevan desde los cimientos hasta el tejado. Se refuerzan con anchas pilastras. La galería en voladizo, típica de las casas filipinas, desaparece. Por último, el alero del tejado es mucho más corto que en las casas de Manila y la fachada, revocada de yeso, está encalada en blanco. El conjunto es de un aspecto muy compacto (ZIALCITA-TINIO, 1980: 29, 179-203).

La arquitectura evoluciona sensiblemente durante el siglo XIX con motivo de la invención de nuevos dispositivos antisísmicos. En efecto, Manila se ve afectada por dos seísmos de grandísima magnitud en el siglo XIX: 1863 y 1880. En los dos casos, los estragos son inmensos y una parte considerable de los edificios públicos y privados son irremediamente destruidos o muy gravemente dañados: sólo los tres edificios del Estado permanecen en pie, después del temblor de tierra de 1863. La reconstrucción después de 1863 es lenta y las autoridades municipales y centrales no aprovechan la ocasión para emprender reformas. En cambio, después del seísmo de 1880, tanto los particulares como los poderes públicos demuestran un verdadero dinamismo para borrar rápidamente las huellas de la catástrofe, decidiendo el poder colonial regular la construcción a fin de limitar los daños en el futuro.

Los ingenieros y los arquitectos españoles realizan un notable trabajo científico después de los desastres de 1863 y 1880. Según ellos, la magnitud de los destrozos se explica por la negligencia de los propietarios, públicos o privados, por los frecuentes vicios de la construcción, pero, sobre todo, por graves errores de concepción. Muy frecuentemente, el modelo de casa con pies derechos independientes de los muros (*harigues*) no se aplica. La planta superior y sobre todo la cubierta descansan no sobre los postes independientes sino sobre los muros del nivel inferior, a través de pilares intermedios de mampostería, de madera o de ladrillo. Las soluciones propuestas por los expertos preconizan el retorno a la solución de los pies derechos y del muro-cortina. Se introducen, no obstante, algunas mejoras. Para la construcción de los muros del primer nivel, se rechaza la piedra en beneficio del ladrillo y, después de 1880, del mortero hidráulico. Los arquitectos también aconsejan multiplicar los refuerzos con barras o con pilares de hierro. Algunos sueñan incluso con reemplazar totalmente los materiales tradicionales por el hierro. El 15 de agosto de 1891 se inaugura uno de los edificios más originales de la actual Manila: la iglesia de Nuestra Señora del Carmen de San Sebastián (Quiapo). Este edificio neogótico, cuyos planos fueron dibujados por el ingeniero Genaro Palacios, está íntegramente construido en hierro: las

piezas exentas fueron fabricadas y montadas por ingenieros belgas e ingleses, a partir de 1888. El coste tan elevado de esta experiencia incapacita sin embargo repetirla para otros edificios. El metal ofrece también una solución al problema clave del aligeramiento de la techumbre y del armazón. Los expertos españoles preconizan pues reemplazar sistemáticamente las tejas por chapa ondulada galvanizada.

Las conclusiones de los arquitectos se publican en forma de Decreto el 18 de agosto de 1880 y, a partir de esta fecha, los propietarios sólo reciben autorización para construir o para reparar sus bienes inmuebles nada más que cuando los métodos de construcción estén conformes con dichas normas. Es evidente que algunos propietarios no aprecian en absoluto estas nuevas exigencias. Las cubiertas de tejas, por ejemplo, se prohíben, salvo en el caso de los edificios de una sola planta, aislados y no residenciales. Los edificios en buen estado pueden sin embargo conservar este tipo de cubierta si el ensamblaje del armazón es suficientemente resistente y la inclinación del tejado no es demasiado acusada. Las cubiertas metálicas tienden por tanto a reemplazar poco a poco las cubiertas de tejas, en detrimento de la estética de la ciudad (ver fig. 6).

Los edificios construidos después de 1863 son, en general, mucho menos monumentales que sus predecesores (con excepción de las

iglesias) y, aunque están bien concebidos para resistir los seísmos, carecen de majestuosidad. La tendencia es particularmente clara en los edificios públicos y un número importante de administraciones son de hecho alojadas en los edificios de viviendas ligeramente acondicionadas (ver figs 11 y 12).

En los últimos años del siglo un nuevo tipo de casa —en la que la proporción de madera se hace predominante, incluso exclusiva— está cada vez más de moda. Este fenómeno «espontáneo» no escapa a ciertos contemporáneos:

«Los principales (barrios) están formados por casas de materiales fuertes y cada zona tiene un sello característico especial que indica la época en que se ha formado o por lo menos en que ha tomado desarrollo. Y obsérvese que cuanto más modernos son los edificios, más se emplea en ellos la madera, tan abundante y buena en el archipiélago y más escasea la mampostería y aún la cimentación.» (José ROCA de TOGORES. *Estudio...* p. 51)

En estos edificios modernos, el primer nivel de mampostería, punto débil del edificio tradicional, tiende a desaparecer. La madera se emplea sistemáticamente ya que permite un mejor aislamiento y una mejor regulación térmica del edificio y porque se presta a más fantasía, tanto a nivel de la estructura general del edificio como a las múltiples decoraciones exteriores, sin



FIGURA 11: Edificio de estilo mestizo: fachada del Colegio de San Juan de Letrán.

Fuente: *Album de vistas de la Universidad y colegios de Santo Tomás, San Juan de Letrán, San José y Santa Catalina, Manila, 1887*, Biblioteca Nacional.



FIGURA 12: Uno de los escasos inmuebles de fines del siglo XIX aún en pie.

En la esquina de las calles Asunción y Peñarrubia, en San Nicolás; foto del autor.

recargar ni debilitar el conjunto del edificio. El estilo desnudo, si no austero, de las casas tradicionales de Manila cede progresivamente el lugar, a final del siglo, a una decoración ecléctica y a menudo exuberante. Las fachadas se cubren de un verdadero encaje de madera y hierro blanco, de fundición en los aleros o en los guardapolvos del tejado. Este «carnaval de estilos» desdibuja la antigua monotonía de la proporción piedra-madera, particularmente en la periferia donde estas casas modernas se elevan a menudo en medio de grandes jardines. Este tipo de casa es, a veces, calificado de «antillano». Las analogías entre este nuevo tipo y las viviendas de plantadores de Cuba o Las Antillas francesas son innegables, especialmente, la planta única elevada y la galería abierta. (ZIALCITA-TINIO, 1980: 225-231).

3.3.2. *La lucha contra los incendios y la separación entre materiales fuertes y ligeros.*

Los ciclones azotan frecuentemente también la capital pero los habitantes, ya vivan en casas vegetales o en casas de mampostería, saben por experiencia que no se puede hacer gran cosa frente al desencadenamiento de los elementos. En cambio, los incendios tienen enormes consecuencias sobre la ciudad. En efecto, a comienzos del siglo XIX, las casas vegetales y los edificios construidos de fábrica se mezclan en el espacio urbano, a excepción del intramuros, íntegramente construidos en materiales fuertes. La grandísima combustibilidad de las casas vegetales pone por tanto en peligro el patrimonio inmobiliario de la capital que, en el espíritu de los españoles, se limita a los edificios de fábrica, ya que la *casa de caña y nipa* está considerada como un alojamiento temporal, una «casa para nada» como subraya el vocabulario frecuentemente utilizado para designarla (*casuchos, chozas o cobachos*). La solución puesta en práctica por las autoridades coloniales es sencilla: separar lo más rotundamente posible las construcciones vegetales de los edificios construidos de fábrica, de manera que un incendio originado en una zona no pueda afectar a otra y que sea más fácilmente localizado (ver figs. 13, 14 y 15).

En la primera mitad del siglo, el ayuntamiento intenta acabar con las chozas de paja o pallozas de Binondo y de Santa Cruz, dos barrios que se convierten, con el desarrollo de las funciones portuarias, en el corazón económico de la capital. A partir del año 1830, una parte de las chozas de paja de Binondo son trasladadas lentamente a la isla de San José (Trozo) con una gran vía cortafuegos de 65 m de ancha que separa Binondo del barrio vegetal de Tondo a lo largo de un kilómetro a partir de la playa. Sin embargo, los progresos son muy lentos en parte porque el ejército no ve con buenos ojos el desarrollo de los edificios de mampostería en «su» zona militar.

Los grandes incendios de los años 1860 ofrecen la oportunidad a las autoridades municipales de poner en práctica la política de segregación. Entre 1863 y 1869, los barrios de pallozas son devastados por inmensos incendios (7) que amenazan inevitablemente los edificios de mampostería del centro y sobre todo despejan los terrenos codiciados por los notables del municipio para sus propios intereses o los de su categoría socio-étnica. La oportunidad de una nueva distribución del suelo es aprovechada esta vez: la resistencia de los militares se desmoronó, la tendencia de las actividades económicas y de los colonos a salir de la plaza fuerte se intensificó y el número de construcciones de mampostería es insuficiente para hacer frente al desarrollo de las actividades portuarias o al alojamiento de las clases acomodadas y occidentalizadas.

Dos disposiciones pueden ilustrar las vastas operaciones de expulsión de las pallozas llevadas a cabo en los años 1860 y 1870. El barrio de San Nicolás, que depende de la población de Binondo, es el primer barrio de caña y nipa reformado íntegramente y su ordenación adquiere el valor de modelo para los otros. San Nicolás era, hasta el incendio de 1863, un barrio muy popular que pescadores y marinos habían ganado al mar pacientemente y que debía a este nacimiento espontáneo la total anarquía de su tejido urbano. Este conjunto desordenado de chozas de paja despertó muy

(7) San Nicolás y Trozo arden en 1863; Ermita, Tondo, Santa Cruz y Quiasig en 1865; Trozo y Meysig en 1866; San Miguel en 1869.



FIGURA 13: Bella casa de madera y paja en Paco.

Del album fotográfico de vistas y tipos de Filipinas, Biblioteca Nacional, Madrid.



FIGURA 15: Pallozas al borde del estero de Paco

De Vistas de Manila, Biblioteca Nacional, Madrid.



FIGURA 14: Casa de materiales ligeros y mixtos en Tondo.

De Vistas de Manila, Biblioteca Nacional, Madrid

pronto los apetitos de los negociantes y de los propietarios de casas de mampostería: se beneficiaba en efecto de una situación propicia para la implantación de actividades ligadas al puerto. Después del siniestro, las

autoridades españolas prohíben a los indígenas la reconstrucción de sus casas de madera en San Nicolás, debiéndose desterrar hacia la periferia (San José, el norte de Tondo y el norte de Santa Cruz) donde les

han reservado un sitio. Al término de las largas obras de ordenación y colonización de los edificios de mampostería, San Nicolás se convierte en un barrio exclusivamente reservado a las *casas de materiales fuertes*, cuya trama es todavía hoy perfectamente legible.

Los años 1860 ven también la fundación de la Divisoria (8): como su propio nombre indica, se trata de un ancho cortafuegos (50 m) entre los barrios reservados a las construcciones de mampostería, de este lado de la Divisoria, y los barrios de pallozas al otro lado, por entonces empujados a la periferia (para más información, ver HUETZ DE LEMPS 1998b).

3.4. Las grandes infraestructuras

3.4.1. Las comunicaciones urbanas

Las relaciones intraurbanas plantean serios problemas a las autoridades municipales. La flota de carruajes, a los cuales los *manileños* profesan un verdadero culto, aumenta constantemente: el número de los coches privados son aproximadamente 500 a comienzos de siglo, de 1.500 en los años 1850 y de 2.045 en 1889, sin contar con los 1.170 coches de alquiler. Algunas causas estructurales explican también el crecimiento del tráfico en los barrios del centro. La disociación entre el domicilio y el lugar de trabajo es cada vez más fuerte: las zonas residenciales de los indígenas más pobres o de las familias más ricas tienden a desplazarse hacia la periferia; si bien, todos deben dirigirse cada día al centro de la capital para ejercer su actividad profesional. El emerger de Binondo en tanto que centro comercial de Manila, la permanencia de una parte de las administraciones en la plaza fuerte o su implantación en la periferia, alrededor de Malacañang, acarrearán una multiplicación de los desplazamientos, muy particularmente entre las dos orillas del río.

El cruce del Pasig sigue siendo problemático. A parte de la bandada de *bancas* que franquean el río, el puente hecho en 1629-1630 entre la plaza fuerte y Binondo soporta la totalidad del tráfico terrestre

entre las dos orillas hasta mediados de siglo. Es dañado por el seísmo de 1824 y el de 1863 acaba con esta venerable construcción. Un puente de barcas le sustituye provisionalmente hasta 1875, fecha en la que el *ponte de España* se inaugura sobre el emplazamiento del primero. Su estructura, un tablero de hierro y madera colocado sobre pilares de mampostería, no está desprovista de elegancia. Más arriba, el *ponte colgante*, inaugurado en 1852 es un gran logro de la arquitectura metálica, pero se utiliza poco porque es de peaje. Un tercer puente se abre más arriba en 1880 (*ponte de Ayala*), que pone en contacto San Miguel y la orilla izquierda, a la altura de Paco tomando como apoyo la isla de la Convalecencia. No obstante, el puente de España sigue soportando lo fundamental del tráfico. Este último y sus accesos están cada vez más atascados en el último cuarto de siglo: a finales de los años 1850, 1.256 coches cruzaron cada día el *Ponte Grande* sobre el Pasig. En 1886, aproximadamente 8.000 vehículos cruzan a diario el puente, en 1895 son 11.281, es decir, 9 veces el total de los años 1850. En los últimos años del siglo, las autoridades coloniales deciden finalmente poner en marcha un nuevo puente entre Arroceros y Santa Cruz, que es terminado por los americanos en 1901.

La red viaria también se satura rápidamente. En primer lugar, la viabilidad es en general muy mala, a pesar de los considerables esfuerzos del ayuntamiento: las calles están a menudo impracticables durante la estación de las lluvias y el peatón se asfixia por el polvo durante la estación seca. El lugar explica en parte estos fallos: la ausencia de pendiente complica especialmente el trabajo de los ingenieros y la violencia de las lluvias delata los mínimos fallos de concepción. Los materiales de revestimiento son escasos. El granito chino tiene un coste prohibitivo y se reserva para los principales ejes del intramuros y para algunas calles comerciales de Binondo (al comienzo de los años 1890, sólo 20.000 m² están pavimentados de los 1.800.000 m² de vía pública con que cuenta la población). El revestimiento de las otras calles del centro consiste en un sencillo empedrado, a veces

(8) Las obras comienzan en 1865, el tramo entre el mar y la plaza de Santa Ana se habilita desde 1868. La última parte,

entre Santa Ana y Malacañang se realiza posteriormente y es más pequeña (calle San Rafael).

recubierto por una capa de cemento. Debe ser objeto de continuas y costosas reparaciones sin satisfacer realmente a los usuarios. En la periferia, las calles están simplemente allanadas y, en la estación de las lluvias, se transforman inevitablemente en barrizales.

Todavía más grave, las autoridades municipales no logran reformar una red viaria anárquica nacida de la unión espontánea de los arrabales de la época moderna: a excepción de la plaza fuerte, las calles de los suburbios son poco numerosas, poco jerarquizadas, estrechas y tortuosas (9). El Ayuntamiento tomó conciencia de la necesidad de clarear el tejido urbano, pero la comparación de los mapas de comienzos y de finales de siglo subraya la insignificancia de los progresos y la ausencia de grandes aberturas en el extramuros. La Divisoria no fue concebida como una vía de circulación: su dirección oeste-este pone en contacto a los suburbios entre ellos, mientras que el eje principal de los desplazamientos en el seno de la aglomeración es norte-sur, entre el centro comercial, artesanal e industrial de las márgenes del río y la periferia residencial. Los escasos años comprendidos entre la reforma de 1894 y la revolución están marcados por una renovación de la actividad: la avenida *Reina Regente* atraviesa a Tondo y dos nuevas vías vienen a clarear el tejido urbano de Ermita.

No se aprovecha la oportunidad nacida de las grandes catástrofes. La organización de los barrios incendiados o trasladados a la periferia se replantea de nuevo después de cada desastre, pero no incluyen la rectificación de las antiguas vías y la apertura de nuevas calles dentro de una visión global de la aglomeración, en parte porque los sin techo deben ser realojados lo más rápidamente posible. Pequeños dameros se colocan sin jerarquización alguna de las vías y sin que se organicen alrededor de ejes de circulación principal. En los barrios de casas de madera de la periferia, el ayuntamiento consigue algunos resultados

(red viaria ortogonal y calles de alrededor 10 m de ancho), aun cuando los planes de parcelación no sean respetados e incluso aunque las manzanas compactas de casas estén atravesadas por un dédalo de pasajes estrechos y cenagosos. La accesibilidad de los barrios del centro, por el contrario, no mejora apenas, mientras que los planos de alineaciones fueron adoptados en la primera mitad del siglo, como por ejemplo en Binondo en 1833. Este fracaso se explica por la falta de civismo de los propietarios que, no solamente no respetan las alineaciones sino que, en el transcurso de las reconstrucciones, roen poco a poco los espacios públicos. A falta de catastro, las autoridades municipales se preocupan por perseguir a los contraventores. Las autoridades coloniales disponen del arma de la expropiación, pero su puesta en práctica choca con problemas insuperables en el centro de Manila: la mala voluntad de los propietarios, la lentitud de los procesos de expropiación y, sobre todo, los fabulosos precios del suelo en el centro impiden contemplar nada que no sean mejoras puntuales e insuficientes.

Los últimos años del siglo están marcados sin embargo por algunas mejoras espectaculares que dan a Manila un aire de modernidad, sin que por ello, corrijan los problemas de fondo. Desde los años 1860 los transportes públicos se ponen en funcionamiento y omnibuses privados tirados por caballos aseguran conexiones en horarios fijos entre el centro y las periferias alejadas. La introducción de los tranvías a tracción animal es mucho más ambiciosa: nace del encuentro entre los proyectos de un ingeniero español, León Monssour (1878) y el dinamismo del empresario criollo Jacobo Zobel de Zangróniz. La concesión se obtiene en 1881 y la *Compañía Anónima de Tranvías de Manila* está financiada con capital filipino y madrileño. La primera línea se termina en 1883, y en 1889 el conjunto de la red (10.300 m, cuatro líneas centradas en la plaza de San Gabriel en Binondo) se abre al público. Las técnicas son rudimentarias, los coches

(9) A comienzos de la década de 1880, las calles de Binondo son tan estrechas como tortuosas, lo mismo que eran en el año 1850. La calle de Joló, que permite al sur de la ciudad comunicarse con Tondo y, más allá, con el centro de Luzón, sólo tiene 7 m de ancho, las transversales son raras y las manzanas tienen entre 200 y 350 m de lado. Las calles de San Jacinto y Nueva zigzaguean entre el Pasig y la iglesia de Binondo. Las plazas del Padre Moraga y de Cervantes, en la salida del puente

de España, merecen apenas este nombre. Las calles se articulan sin que sea posible definir ninguna larga perspectiva. Aparte de estos ejes principales, las manzanas se separan por sombríos callejones. La calle de la Escolta, que es a la vez un eje de circulación importante y el símbolo de la occidentalización y de la modernidad de la capital, tiene una sucesión de entrantes y salientes, sobrepasando en ciertas partes los 16 m de ancho, mientras que otras no alcanzan apenas los 5,5 m.

un poco agobiantes y las vías del tranvía entorpecen un poco más las calles. No obstante, globalmente estos *tranvías de sangre* son una verdadera mejora: gracias a tarifas módicas transportan, de julio de 1895 a junio de 1896, a 9.700.734 viajeros, es decir, más de 800.000 por mes.

La modernización del alumbrado público es todavía más espectacular. A comienzos de los años 1870, el alumbrado fue instalado en los barrios del centro, pero los *faroles* que funcionan con aceite de coco no alumbran apenas. En 1877-1878 el ayuntamiento, siguiendo el ejemplo de las ciudades de la Indochina francesa, comienza a sustituir el aceite de coco por el petróleo y los proyectos del alumbrado de gas se multiplican, pero las tarifas propuestas son excesivas y los empresarios carecen de capital. El «hada electricidad» permite salir del paso: el alumbrado eléctrico del puerto se coloca en 1887 y la adjudicación de la electrificación de la capital tiene lugar en 1892. Desde agosto de 1895 las primeras farolas de la sociedad *La Electricista* alumbran las calles principales del centro. El alumbrado que se pone en funcionamiento es ultramoderno y, a finales de siglo, la red se extiende en 50 km. Lo mismo ocurre con la pavimentación, por la que las vías del centro administrativo y comercial son las privilegiadas y, en cambio, los barrios periféricos de materiales ligeros siguen estando desfavorecidos: en el mejor de los casos, estas zonas sólo disponen de alumbrado con petróleo. Manila sigue pues, con un desfase notablemente pequeño, las innovaciones técnicas europeas y americanas del último cuarto del siglo XIX.

La ordenación de los *paseos* y de los espacios verdes es, por último, una inquietud constante de un ayuntamiento dispuesto a responder a la demanda social de las elites en este campo. Desde finales del siglo XVIII el Ayuntamiento aprovecha hábilmente las exigencias militares que prohíben toda construcción sobre el frente de tierra para acondicionar un paseo en Bagumbayán que también lleva el nombre de la *luneta*, la obra avanzada de la plaza fuerte. A finales de los años 1840, el ayuntamiento habilita con esmero, a la orilla del río y al este de la plaza fuerte, el *paseo de Magallanes*, pero el público lo rechaza sin razones aparentes. En cambio, el paseo del *Malecón del Sur* (en la

desembocadura del río) es muy apreciado y permite, a partir de finales de los años 1860, descongestionar el acceso al de la Luneta. En los últimos veinte años del siglo, los paseos de moda están situados en la periferia de la ciudad, en Sampaloc y en Santa Mesa, hacia las «alturas» donde se disfruta de una brisa «fresca» y de una naturaleza menos aprestada. A pesar de los ciclones, los árboles, a menudo ceibas, son plantados en las avenidas, a partir de 1854. El Jardín Botánico, instalado en 1859 en la zona de los Arroceros acaba por rodear la plaza fuerte con un cinturón verde, en gran parte conservado hasta nuestros días. En la orilla derecha, en cambio, el tejido urbano es especialmente compacto. Es cierto que las placitas se urbanizan sistemáticamente, pero su tratamiento las reduce a simples *squares*.

3.4.2. El alcantarillado

El saneamiento de la capital se convierte progresivamente en la segunda mayor preocupación del ayuntamiento. Las grandes epidemias de cólera (1820, 1863, 1882, 1888-1889) jugaron un papel considerable en esta toma de conciencia de la importancia de las medidas de sanidad pública. Sin embargo, desde los años 1820 hasta finales de los años 1860, la falta de medios humanos, financieros y técnicos impide toda reforma de envergadura. A partir de 1870, el crecimiento notable del número de facultativos —debido a la llegada de médicos europeos y a la apertura en Manila en 1871 de las Facultades universitarias de Medicina y de Farmacia— permite una mejor distribución asistencial de la población, iniciándose incluso, en los últimos años de la dominación española, los primeros intentos de asistencia sanitaria generalizada. A partir de 1866 el «médico titular» de la provincia se encarga de organizar el conjunto de la política de sanidad pública. Y, lo más importante, en 1885 se implanta en Manila la asistencia médica gratuita para los indigentes con dieciséis médicos funcionarios. Seis comadronas (en 1887) y la apertura de dos dispensarios (*casas de socorro*) completan este dispositivo muy innovador a pesar de los numerosos fallos de funcionamiento.

Las iniciativas se multiplican a partir del

inicio de los años 1880: publicación de recomendaciones en materia de higiene doméstica, multiplicación de las campañas de vacunación, mejora de los establecimientos hospitalarios y la especialización creciente de los hospitales (se construye un manicomio, por ejemplo, a mediados de los años 1890), apertura del cementerio general de la Loma de Santa Cruz en 1882, que sustituye en parte a los cementerios parroquiales enclavados en el tejido urbano, reglamentación de la venta de los productos alimenticios y vigilancia de las normas sanitarias gracias a la apertura de un laboratorio municipal en 1888, sensible mejora del estado sanitario de los lugares de venta con la puesta en marcha en 1891 de un nuevo matadero en Tondo o la apertura de mercados próximos a la periferia para completar los dos grandes mercados más antiguos de la *Quinta* y de la *Divisoria* (abiertos en 1860 y 1862, respectivamente). El estado sanitario de las poblaciones urbanas se ha beneficiado sin duda de estas innovaciones y las autoridades municipales ya no permanecen impotentes frente a las epidemias.

El contraste entre la capital, donde el cuadro médico es correcto, y las provincias, donde el único médico es en general el médico titular, es asombrosa, aun cuando los pueblos del conjunto del Archipiélago pueden, a partir de 1894, contratar a uno o varios médicos municipales.

El saneamiento del ambiente urbano plantea problemas más bien espinosos a las autoridades coloniales. La infraestructura sanitaria de la ciudad se convierte sin embargo en una prioridad en las administraciones centrales y municipales cada vez más claramente influidas por las corrientes higienistas europeas. Así, la construcción de una traída de aguas se convierte en uno de los temas más polémicos. En efecto: Manila, que está bañada por un medio acuático, carece paradójicamente de agua potable. Las fuentes de aprovisionamiento son insuficientes y de mala calidad: el agua de los pozos es salobre

y sucia, la capacidad de las cisternas es insuficiente y, si bien los más ricos pueden recurrir a los servicios de los portadores del agua de manantial, la inmensa mayoría de la población debe beber el agua del río y de los esteros. Desde 1733 un antiguo capitán del Galeón, Francisco de Carriedo, había legado 10.000 pesos al concejo municipal con el fin de que hiciese fructificar estos fondos y construyese en el momento adecuado una traída de aguas potables. Ahora bien, en el siglo XIX, el grado de polución de las aguas fluviales aumenta inexorablemente a medida que la población de la cuenca del Pasig y las industrias contaminantes van creciendo.

En la primera mitad del siglo, los ingenieros militares multiplican los proyectos de traída de agua potable, pero los obstáculos naturales (lejanía de los recursos y débil desnivel de los alrededores de Manila) y, sobre todo, la falta de determinación de las autoridades municipales bloquean la tramitación de los proyectos. En 1867 el ingeniero civil Genaro Palacios, miembro de la Inspección General de Obras Públicas creada el mismo año, retoma el expediente y presenta un anteproyecto en 1872. Gracias al impulso de dos Gobernadores generales muy dinámicos, Domingo Moriones y Fernando Primo de Rivera, las obras comienzan en 1878 y la primera fuente pública se inaugura, en pleno júbilo general, en julio de 1882 (10). La traída de aguas es una mejora considerable para la vida cotidiana de los habitantes, en especial de los más humildes, para la lucha contra los incendios o para la limpieza de las calles, pero no aporta una solución definitiva a los problemas de abastecimiento de la capital. Como sucede a menudo en la historia de las ciudades, el crecimiento urbano, particularmente fuerte en los últimos años de la dominación española, anula en parte los beneficios de la nueva infraestructura y el rendimiento se revela rápidamente insuficiente para unos costes de explotación elevados. Además, los barrios periféricos, poblados en su mayoría por indígenas, están evidentemente mal equipados. Más grave aún, el agua no sólo no

(10) El agua del río San Mateo, un afluente del Pasig, es captada, filtrada y después elevada con ayuda de máquinas elevadoras de vapor. De allí, un acueducto subterráneo la conduce hasta un depósito en San Juan del Monte, localidad 18 m más alta que Manila, lo que permite una distribución por gravedad al conjunto de la ciudad. El coste total de un poco

menos de 550.000 pesos fue financiado por el fondo Carriedo, una tasa sobre la carne y una subvención del tesoro colonial. La red de distribución se completa de 1882 a 1896. Además de las fuentes públicas o decorativas, las tomas-fuente y de las bocas de incendio, los principales establecimientos públicos y algunos privilegiados se benefician de una distribución a domicilio.

es de una calidad irreprochable, sino que está lejos de ello debido a la polución de las aguas usadas por los numerosos suburbios situados aguas arriba del punto de captura (11).

El ayuntamiento se empeña también en la construcción de una verdadera red de saneamiento y de recogida de las aguas fluviales. Los archivos muestran claramente que el ayuntamiento invirtió dinero en el transcurso del siglo intentando dotar a Manila de una infraestructura de saneamiento, pero las obras se resumen en la dotación de pequeñas porciones de calles, sin un plan coherente de conjunto. La situación de Manila, es cierto, plantea una serie de constricciones geográficas del terreno: las pendientes son nulas, la capa freática aflora y numerosas zonas de la aglomeración están ocupadas por zonas pantanosas que se llenan y se vacían al ritmo de las mareas, aun cuando no estén unidas directamente con los esteros. Ahora bien, los mecanismos de limpieza natural de este medio funcionan cada vez peor en el siglo XIX debido a la contaminación creciente: los esteros o los fosos de la fortaleza, verdaderos colectores a cielo abierto, se colmatan poco a poco y se convierten en cloacas inmundas. La infradotación sanitaria de las casas de Manila es en parte responsable de este fenómeno; pero, a falta de una red de alcantarillado consistente, el ayuntamiento no puede obligar a los propietarios a costearlo. En 1896 Carlos de las Heras y Crespo, ingeniero municipal, publica un *Ante-proyecto de saneamiento de Manila* que propone mejorar la red de los esteros para hacer con ellos el almacén de la futura red y aterrizar vastas zonas de la aglomeración urbana para permitir una escurrentía de las aguas por gravedad. Es comprensible que el ayuntamiento hubiera vacilado ante la magnitud de la tarea y su coste total de un poco más de un millón de pesos ...

3.5. La ausencia de planificación

Las autoridades municipales y centrales a veces han sabido dar prueba de un dinamismo real y de un sentido de la

innovación, pero el conjunto de las obras de ordenación urbana se dirige paso a paso, sin que ningún plan rector venga a darle una coherencia de conjunto a las remodelaciones parciales, sin que las necesidades reales y futuras de la ciudad sean tenidas en cuenta. Sin un plano de urbanización (de alineaciones, de reforma interior o de ensanche) las autoridades españolas no pueden aprovechar las catástrofes y, en especial, los incendios para reestructurar la ciudad.

Esta ausencia de planificación, aunque fuera rudimentaria, es llamativa, ya que las autoridades españolas disponían del modelo de la legislación de Ensanche (de 1864 y 1876) exportado a las Antillas españolas. A despecho de la pesantez administrativa y cultural y a pesar de la falta de autonomía que sufre el ayuntamiento hasta 1894, la idea de una planificación de las necesidades y de la elaboración de un proyecto global que tuviera en cuenta todas las mejoras que aportar y definiera prioridades para la instalación de infraestructuras, se abría lentamente camino. Los concejales municipales o los funcionarios más realistas y algunos periodistas o ingenieros como Carlos de las Heras y Crespo se daban cuenta de que el ayuntamiento despilfarraba sus medios financieros y humanos en una desordenada agitación, sin prever la aportación de mejoras apreciables y duraderas, mientras que el fuerte crecimiento de la capital tiende continuamente a aumentar la extensión de las enfermedades urbanas:

«(el ayuntamiento) no obedece (...) a plan fijo sino a la manera de ver de cada Corregidor o cada sucesión de Municipales, a emprender estudios de trazados parciales y apertura de calles y a empresas costosísimas a que sus recursos no alcanzan y producen el desconcierto, la alarma y el grito de los propietarios, unos reclamando daños y perjuicios, otros denunciando informalidades si no atropellos; la misma Municipalidad se ve ahogada en un mar de papeles, planos, de recursos de alzada, con una deuda considerable por indemnizaciones, y a su vez acrecenta el trabajo inconsideradamente y distrae de atenciones más útiles a la superioridad de las Islas (...)»

(11) En los últimos años de la dominación española, el ayuntamiento considera la idea de captar el agua más arriba y de construir un nuevo acueducto, mucho más largo y, por lo

tanto, más costoso. Los americanos tendrán el mérito de realizar este proyecto muy rápidamente, ya que la nueva traída de aguas se inaugura en 1908 (Maramag, 1988: 236-7).

En 1893, el concejal Urbano Ramírez denuncia con brio el carácter desordenado de la ordenación urbana y reclama la elaboración de un 'plan general de urbanización y ensanche', basado en el modelo de los de Madrid y Barcelona, que tendrá fuerza de ley. Al final de tan brillante exposición, el ayuntamiento decide por fin ... levantar un plano completo y preciso de la aglomeración!.

La necesidad de una planificación es aún mas claramente expresada por José Roca de Togores:

Manila es, desde hace demasiado tiempo una aglomeración "abandonada" y no podrá levantarse "a la altura de las capitales de Europa y América" sin un "(...) plan vasto, general, al que se subordinen todas las parcialidades, a fin de que resulte un todo ordenado y armónico" —y concluye— "lo primero, lo más urgente y necesario es la formación de un anteproyecto de reformas que comprenda y abrace los planes generales de alcantarillado, rasantes, alineaciones, apertura de nuevas vías, parque plazas y jardines (...)" (ROCA DE TOGORES, 1895: 32-4)

José Roca de Togores no se preocupa solamente del presente sino que se proyecta resueltamente en el futuro anticipando las futuras extensiones espaciales: el ayuntamiento debe solicitar beneficiarse de la *Ley de Ensanche* de 1876 que le permitiría tomar en sus manos las amplias zonas rurales periurbanas, obligar a sus propietarios a someterse al interés general y obtener un soporte financiero para preparar su urbanización (cfr. *ibidem*: 55-56). Por desgracia esta loable intención fue publicada sólo un año antes de la revolución de 1896...

3.6. Las ciudades de Filipinas la víspera de la derrota de 1898: la importancia de los contrastes.

3.6.1. Los contrastes sociales

El siglo XIX estuvo marcado por una evolución capital en el reparto de la población en el espacio urbano. En efecto, la tradicional separación entre las diferentes categorías étnicas desaparecería progresivamente para dar paso a una segregación social netamente marcada; tendencia que se acentuaría, por otra parte,

en los inicios del siglo XIX (cfr. MARAMAG, 1988: 473-4).

Así, tenemos que las clases acomodadas tienden a agruparse en zonas específicas sea cual fuere el grupo étnico de origen. Los españoles dejaron, a partir de finales del siglo XVIII, cada vez de forma más masiva el interior de la fortaleza intramuros. Desde 1817, el 40% de los 1.750 españoles (criollos o peninsulares) censados en los *Estados de la Población* de 1817 viven fuera de los muros (35% en Binondo y 5% en Santa Cruz, San Miguel y Malate). En 1841, la comunidad blanca del extramuros cuenta con 1.984 personas contra las 1.801 en el intramuros. Al final del siglo, la fortaleza no encierra más que un tercio de la comunidad española:

Inversamente, la plaza fuerte abriga a las comunidades asiáticas, cada vez más importantes. En 1892, los *Indios* y los mestizos chinos representan el 83% de la población de este barrio que algunos historiadores filipinos continúan hoy describiéndole como exclusivamente reservado a los españoles de finales del siglo XIX... De hecho, sólo la comunidad china continua, por deseo propio y no por obligación, viviendo agrupada. En 1892, cerca de 3 chinos sobre 4 vive en Binondo (71,75%) pero Binondo no es por tanto simplemente un barrio chino y los chinos se reagrupan de hecho en un pequeño número de calles donde se rodean de filipinos y eventualmente de españoles (DOEPPERS,

Parroquias	Efectivos	% del total
Intramuros	3.540	32,5
Paco	154	1,5
Ermita	105	1
Malate	70	0,5
Binondo	5.000	46,0
Santa Cruz	206	2
Quiapo	1.514	14,0
Tondo	36	0,25
Sampaloc	163	1,5
San Miguel	92	0,75
Total	10.880	100,00

FIGURA 16: Reparto de los españoles en el espacio urbano de Manila en 1892

Fuente: AMM Planos de Almas

1986). En una ciudad como Cebú, se constata fenómenos de hecho similares: El Parián, antiguo barrio comercial chino, se convierte poco a poco en un barrio residencial donde viven ricos mestizos chinos y a estos últimos se les une un número creciente de españoles (MOJARES, 1983: 29).

La política de expulsión de las chozas de paja del centro estableció una línea de ruptura muy importante entre los barrios del centro (de este lado de la Divisoria) y los de la periferia donde se amontonan los jornaleros o las cigarreras de la capital, en general muy pobres y casi exclusivamente indios y mestizos de sangley.

El reparto de categorías sociales no puede sin embargo estar resumido en una simple oposición entre un centro «rico» y una periferia «pobre». En efecto, los tugurios son muy numerosos en el centro: viviendas colectivas sub-equipadas y muy deterioradas (*posiciones y accesorias*) pero también verdaderos barrios de chabolas que se levantan discretamente a espaldas de las parcelas, en las ruinas de los edificios destruidos por los seísmos o en los «ángulos muertos» del centro (las playas, las orillas de los esteros, las zonas pantanosas donde nadie quiere estar, etc.). Por el contrario las casas muy *chics* se construyen en la periferia. Algunas calles de San Miguel (calle Real, calle General Solana), donde el Gobernador general se ve forzado a establecer su residencia principal tras la destrucción de su palacio del intramuros en 1863, constituyen buenos ejemplos de estos agrupamientos de viviendas «antillanas» muy costosas y con enormes jardines en donde se rodean de altos funcionarios y ricos hombres de negocios españoles, mestizos, anglo-sajones o chinos. En la víspera de la revolución de 1896 se encuentran «bolsas de riqueza» del mismo tipo en Sampaloc, Ermita o Malate.

3.6.2. Arcaísmos y modernidad.

El rasgo dominante de las ciudades de Filipinas en la víspera de la salida de los españoles es, sin duda, la existencia de contrastes muy marcados. Contrastes entre los escalafones superiores de la jerarquía urbana (Manila, por supuesto, pero también Iloilo o Cebú) que presentan, al menos en algunos barrios, un rostro resueltamente

moderno, dinámico y fuertemente occidentalizado, y las ciudades provinciales donde la vida continua desarrollándose según los ritmos y en un marco urbano que no difieren en nada de los siglos precedentes. La diferencia parece acrecentarse en los últimos años de la dominación española y las grandes ciudades de Filipinas están lejos de ser las metrópolis decadentes de una potencia colonial en el ocaso:

«El gas y la luz eléctrica alumbran a Manila y el viajero que retornara de aquel archipiélago en el año 1880, hoy se vería agradablemente sorprendido por la evolución que en todos los ordenes ha sufrido el país» (POLO DE LARA, 1897: 32)

Este dinamismo, esta modernidad no concierne sin embargo más que a zonas bien delimitadas de Manila, Cebú o Iloilo. Se abre un foso entre, por una parte, la calle de la Escolta donde se cruzan los cables de la luz eléctrica y el teléfono, los suntuosos carruajes y los distinguidos que van de compras a las tiendas europeas; y, por otra parte, las calles de Tondo, oscuras, cenagosas y polvorientas rodeadas de pallozas tradicionales mas o menos deterioradas y minúsculas tiendas regentadas por chinos (los sari-sari). Cualesquiera que sean las infraestructuras (electricidad, redes de saneamiento, conducción de agua potable...) se marca la misma diferencia entre los barrios donde viven y trabajan las capas mas acomodadas y las barriadas de pallozas. Esta diferencia también se encuentra en una escala mas limitada en Cebú o Iloilo (MOJARES, 1983: 119) y no se escapa a ciertos observadores:

«Se encuentra aquella población en los momentos de convertir su antiguo modo de ser al moderno, y así se contempla hoy el raro contraste de una esbelta edificación, vecina de otra que formaron los bejucos, las cañas y cogón; las calles medio limpias, y muchas bastante sucias, vense cruzadas por elegantes modernizados y por antiguos defensores del cómodo vivir indígena.» (POLO DE LARA, 1897: 31)

En el mismo centro de Manila, el contraste es cada vez más sorprendente entre los barrios de la orilla derecha (Quiapo, Santa Cruz y sobre todo Binondo), donde se concentran los centros de poder económico y los lugares de moda (tiendas europeas, cafés, restaurantes etc.), y el corazón histórico del

Intramuros cuyas sobrias y un poco lúgubres calles atraen cada vez menos paseantes, con excepción de los estudiantes que se concentran en los centros de enseñanza o de las grandes fiestas religiosas: la vieja ciudad "aprisionada entre baluarte, impasible y fría rechaza la ola civilizadora que es estrella en sus playas y que avanza y se desparrama por todos los otros barrios de la capital" (semanario *La Semana*, t. III, n° 104, 11/09/1982; ver también HUETZ DE LEMPS, 1998c)

4. RUPTURAS Y PERMANENCIAS DEL SIGLO XX

4.1. El período de dominación americana

La entrada simbólica de las tropas americanas en el intramuros, el 13 de agosto de 1898, no estuvo precedida por feroces combates (los enfrentamientos entre el 1 y el 13 de agosto produjeron sólo 40 muertos de los que 6 eran americanos). La administración americana tomó el control de una ciudad prácticamente intacta. El estado de cosas que describieron los americanos tras su entrada en 1898 fue bastante crítico para la administración española, en particular en el campo sanitario y en las comunicaciones urbanas: malas infraestructuras en las casas, ausencia o ineficacia de las redes colectivas de saneamiento, contaminación de las aguas de los esteros y de los fosos que rodean el intramuros, mala calidad de la traída de aguas, ausencia de un gran hospital moderno, tasas de vacunación insuficientes, omnipresencia de tugurios, escaso número de puentes, lentitud del sistema de los *tranvías de sangre*, etc. Indudablemente esta constatación corresponde a una realidad, pero conviene siempre precaverse del espíritu crítico con el que la administración americana pone todo su interés en resaltar las faltas y borrar los éxitos de los esfuerzos españoles por la ordenación. En efecto, el objetivo de los Estados Unidos y su principal argumento de propaganda colonial es afirmar que se quedaron con las Filipinas para llevar a la población el progreso y la modernidad. Las ciudades y sobre todo Manila debían ser el escaparate y el modelo de este desarrollo

colonial. En estas condiciones, cuanto más ensombrecida esté la situación antes de 1898, más extraordinarios parecen los progresos realizados gracias a la «tutela benévola» americana. Por último, el esfuerzo que realizaron con los equipamientos urbanos no fue totalmente altruista, ya que se trataba, al menos en un primer momento, de adaptar y preparar las ciudades, en particular Manila, para la llegada de millares de americanos que se supone estaban habituados a unas condiciones de vida más confortables y menos peligrosas para la salud.

Es innegable que el cambio de soberanía se tradujo en una aceleración de las reformas. En bastantes aspectos la situación mejoró considerablemente en los primeros años del siglo XX y la lista de proyectos urbanos realizados en solo algunos años es larga. Sin embargo, en determinado número de asuntos, los americanos se enfrentaron, como sus predecesores los españoles, con datos geográficos insolubles: la construcción de una red eficaz de saneamiento se enfrenta, por ejemplo, a la débil pendiente del emplazamiento de Manila y al afloramiento de freáticos.

Más aún, la ruptura con el período de administración española no está siempre tan marcada como las fuentes americanas hacen suponer. En efecto, en la mayor parte de los casos las realizaciones se corresponden exactamente con los proyectos, con los *expedientes* mas o menos avanzados durante los años 1890: construcción de un cuarto puente entre Santa Cruz y Arroceros, instalación de tranvías eléctricos, construcción de un nuevo puerto, colmatación de los fosos del Intramuros, mejora de la traída de aguas tanto en cantidad como en calidad, drenaje de ciertas zonas pantanosas, etc. Más que en las ideas y formas de abordar la ciudad (excepto, puede ser, una mayor sensibilidad de las consecuencias de los problemas sociales relativos a la ciudad por parte de los americanos), la ruptura es notable en el ámbito de la eficacia y de los medios financieros y técnicos puestos en marcha: en 1895-1896 los gastos municipales de la ciudad de Manila se elevaron de 668.994 pesos, lo que constituye el montante máximo del período español. En 1900-1901 el total alcanza 1.427.515 pesos, 2.598.500 pesos en

1901-1902 y 5.184.731 pesos en 1904... La democratización y la 'filipinización' gradual de la vida municipal marcan también una mayor ruptura en relación con el período español.

La administración americana ha decidido también integrar los esfuerzos en un proyecto global y planificado de desarrollo de la población de Manila. Cuestión que también estaba, ya lo hemos dicho, a la orden del día al final del período de la dominación española. El célebre arquitecto y urbanista americano Daniel H. Burnham, uno de los pioneros de la escuela de Chicago y uno de los principales animadores del movimiento del «City Beautiful», se encarga gratuitamente de esta tarea después de una corta estancia de 6 semanas en Filipinas, desde diciembre de 1904 a la mitad de enero de 1905.

El plano propuesto por Burnham es fundamental en más de un aspecto (ver fig. 17). En primer lugar por los juicios que trae sobre la ciudad existente. En efecto, incluso aunque comparte algunas de las críticas formuladas por sus contemporáneos, Burnham da prueba de un gran respeto por la vieja plaza-fuerte española. Este sentimiento se explica en primer lugar por la antigüedad del intramuros (en la escala cronológica de la historia de Estados Unidos...) y los autores americanos se obstinan en calificar la vieja ciudad de «medieval», mientras que la inmensa mayoría de los edificios son posteriores al sismo de 1880 y, en la mejor hipótesis, al de 1863. Burnham defiende también lo pintoresco de las calles estrechas (siempre para los americanos...), silenciosas y austeras. Precisamente, subraya que la arquitectura mestiza, nacida fruto de tres siglos de colonización española, es estética en su simplicidad y sobre todo que es un verdadero modelo de adaptación a las constricciones climáticas. El consejo de Burnham y de algunos otros funcionarios americanos fue escuchado y el intramuros fue conservado en su estado (los fosos pestilentes fueron simplemente colmatados y se abrieron nuevas puertas para facilitar el tráfico y «ventilar» la plaza-fuerte); un poco como un gigantesco museo que permitiera a los filipinos medir la importancia del progreso conseguido bajo la dominación americana. El intramuros conserva por lo

demás las marcas de la época española durante la primera mitad del siglo XX: el aspecto de las casas, las costumbres de la población se mantuvieron intactas, una parte importante de la población hablaba y leía en castellano y los colegios o las universidades ofrecían, al menos en parte, una enseñanza en español (cfr. AGONCILLO, 1975). Con todo, este barrio histórico continúa perdiendo su importancia en favor de los nuevos barrios: los centros de enseñanza emigran uno tras otro. La trasferencia en 1927 de la venerable universidad de Santo Tomás (fundada en 1619) a Sampaloc es el mejor símbolo de esta lenta decadencia.

Para el conjunto de la aglomeración, Burnham dibuja un plano simple y eficaz donde reutiliza un cierto número de ideas avanzadas para los planos de Washington, Cleveland o San Francisco, teniendo en cuenta los imperativos del entorno tropical y de las supuestas costumbres de los manileños. La mejora de las comunicaciones urbanas es uno de los puntos más importantes: los esteros deben estar arreglados para servir de ejes para el transporte económico de las mercancías y, sobre todo, el conjunto de la red viaria debe ser reformado con la apertura de anchas diagonales que vienen a sobreponerse a los dameros existentes y así comunicar los barrios entre sí. Se ordenaron grandes rotondas en la intersección de estos nuevos ejes y el conjunto del dispositivo converge hacia un centro cívico y cultural establecido cerca de la bahía, al sur del intramuros. El interés puesto en las zonas de recreo y ocio es la segunda originalidad del plano de Burnham, juzgándolo indispensable debido al clima. Las fuentes, los jardines y los parques suburbanos debieron multiplicarse. La colmatación de los fosos del intramuros permite, por ejemplo, transformarlos en un parque circular. Hay dos espacios especialmente privilegiados. En primer lugar, las orillas del Pasig se convertirían en un paseo umbroso, y sobre todo, el plano Burnham preveía reordenar totalmente el frente del mar aprovechándose del pólder del nuevo puerto para construir clubes privados, hoteles de lujo y ampliar los espacios verdes accesibles a todos. A partir de este complejo recreativo una gran avenida sombreada y en parte ordenada para los peatones, alargaría la orilla y se prolongaría, poco a poco, hasta Cavite.

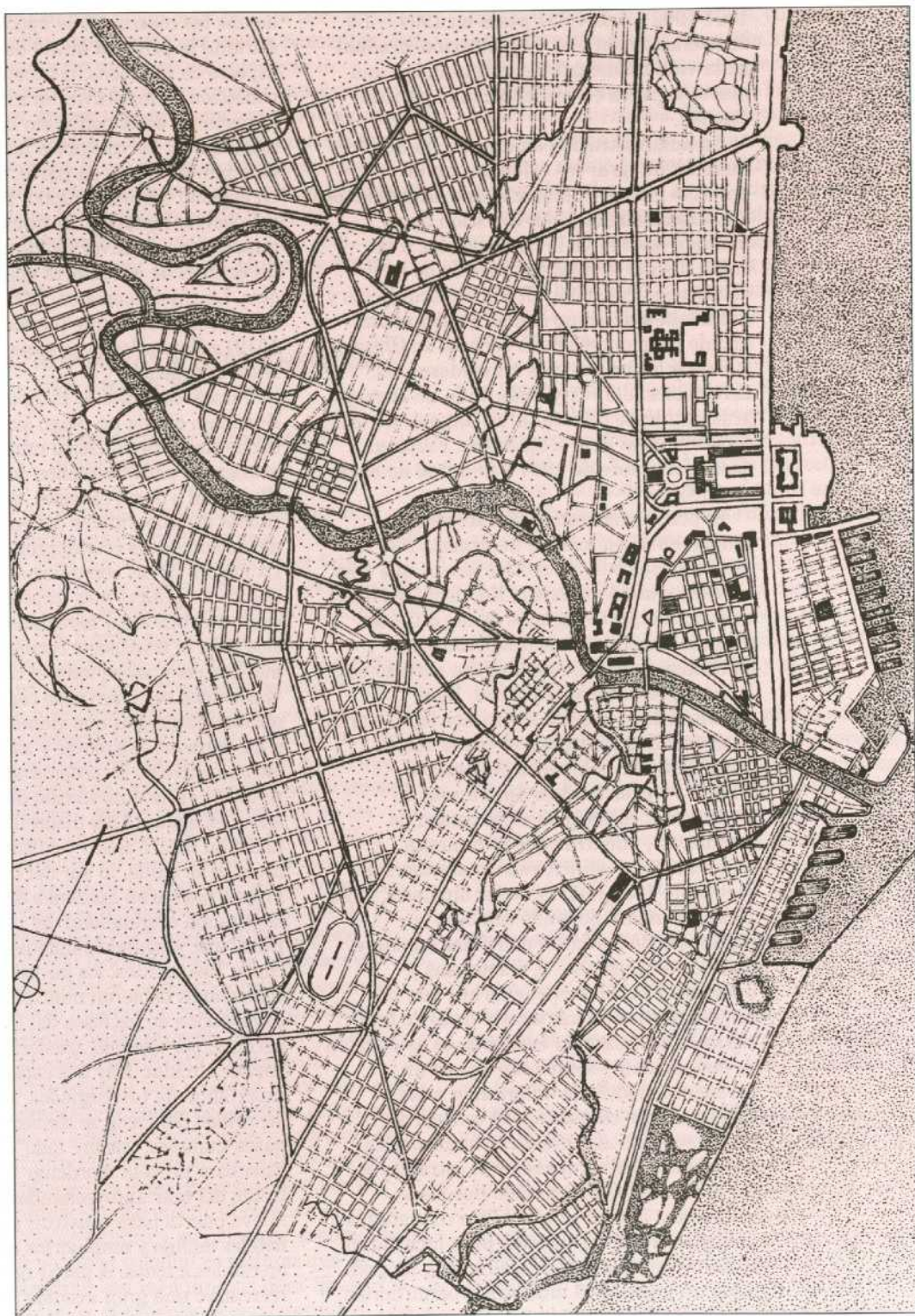


FIGURA 17: Plan General de Manila, de D. H. Burnham (1905).

El plano de Burnham tenía algunos defectos que se encontraban por otra parte en sus otros proyectos: se olvidaba del problema crucial del alojamiento de la población, no tenía en cuenta las perspectivas de crecimiento, no hacía un tratamiento de los alrededores, olvidaba las actividades económicas y las zonas reservadas a la industria, etc. Una pequeña parte de sus proyectos han sido realizados: la construcción de la avenida al borde del mar (bulevar Dewey, hoy bulevar Roxas), apertura de una parte de los grandes ejes (como la avenida Taft). Los éxitos más destacados estarían en el activo del arquitecto elegido por Burnham, William E. Parsons, que supo inspirarse en los modelos hispano-filipinos para construir edificios funcionales y elegantes por sus proporciones (el Hospital General Filipino, Hotel Manila, el Club Militar y el Naval, etc.) (cfr. HINES, 1972; KLASSEN, 1986: 143-181).

Algunos rasgos de la urbanización de las Filipinas, ya notables al final del período español, tienden a acentuarse en la primera mitad del siglo: progresión continua de las tasas de urbanización en un contexto de fuerte crecimiento global intercensal de la población (21,6% en 1939, 27% en 1948); permanencia de la primacía aplastante de Manila en la red urbana, aunque el índice de primacía (relación de la ciudad más importante con respecto a las 3 ciudades siguientes en el orden jerárquico) se estanca: es 4,03 en 1903 y 3,57 en 1939 (PERNIA, 1976: 10).

La creación *ex nihilo* de la ciudad de Baguio es, sin embargo, una innovación especialmente espectacular del período de la dominación americana. De nuevo, este proyecto se sitúa en la prolongación del período español puesto que los españoles abrieron, en los últimos años de su dominación, un sanatorio para los militares, después para los civiles en las montañas del centro de Luzon, en Trinidad (distrito de Benguet) en las cercanías de la actual Baguio. El establecimiento, aunque modesto, tuvo un éxito real, pero los planes de desarrollo se pararon por el inicio de la revolución y el enorme problema de la accesibilidad a la futura ciudad. Los planes americanos son mucho más ambiciosos ya que se trata de hacer de Baguio la capital de verano del gobierno colonial, un centro de

convalecencia y un lugar de esparcimiento para los funcionarios, los militares y los colonos americanos. Burnham se encarga de dibujar los planos de este símbolo de valores urbanos metropolitanos donde todo se hizo para el confort y aclimatación del blanco. Burnham retoma los principios tomados en la obra de Manila (grandes perspectivas, centro cívico, parque central ...) tratando de ordenar lo mejor de una localización accidentada. Los gigantescos trabajos de apertura de la carretera que conducía a Baguio (Kennon Road) están terminados en 1905 y desde 1910 Baguio es una capital regional en plena expansión (cfr. REED, 1976: 39-61, 119-128).

4.2. Después de la independencia

Los destrozos de la Segunda Guerra Mundial en las ciudades de Filipinas marcan trágicamente la entrada en un nuevo período de la historia urbana del Archipiélago. Manila fue bombardeada y arrasada en diciembre de 1941 por los propios americanos, especialmente los barrios de la orilla izquierda y en particular del intramuros, pero, sobre todo, en el momento de la reconquista a los japoneses en febrero de 1945. Cerca de tres siglos de historia urbana se desvanecieron como humo, con raras excepciones, como la indestructible iglesia de San Agustín. Esta pérdida irremediable, junto con las transformaciones gigantescas que conocieron las ciudades de Filipinas después de su independencia en 1946, explican la decepción que experimenta hoy en día todo visitante en su primer encuentro con Manila.

Las tasas de urbanización continúan su inexorable progresión: la tasa es del 25% en 1950, del 30% en 1960, del 33% en 1970 y de un poco más del 37% en 1980 (DENIS, 1986: 588; PERNIA, 1976: 7-8). La primacía de Manila sobre la red urbana filipina continúa y, además de reafirmarse, sale reforzada por el esfuerzo de desarrollo industrial después de la independencia: el índice de primacía alcanza 4,91 en 1960 y 5,31 en 1970 (PERNIA, 1976: 10). Hoy en día la Manila metropolitana produce un tercio del producto nacional bruto y recibe el 70% de los bienes importados. Uno de cada seis filipinos vive en esta población (frente a cerca del 5% en 1903), lo que representa el 40% de la población urbana

total de la República de Filipinas (frente al 25,7% en 1903 y el 30% en 1960) (PERNIA, 1976: 11; NAERSSSEN-LIGTHART-ZAPANTA, 1966: 168; STINNER, 1981: 5).

En las escalas inferiores del orden jerárquico, el notable desarrollo de las ciudades de Mindanao ocasionó grandes mutaciones. A partir de los años 1950, los frentes pioneros de la gran isla del sur del Archipiélago sirvieron como desahogo del excedente demográfico de las Visayas e, incluso si las migraciones fueron esencialmente de aldea a aldea, los puertos, los centros administrativos y los polos industriales de Mindanao conocieron un gran crecimiento: Cebu volvió a conseguir su segunda plaza en el orden jerárquico (con 807.818 habitantes en 1980), pero Bacolod (262.415 hab., en 1980) e Iloilo (244.827 hab.) fueron sobrepasadas por Davao (610.375 hab.) y Zamboanga (343.722 hab.) Ciudades como Cagayan de Oro, General Santos o Surigao City están actualmente en plena expansión. (COSTELLO, 1992: 41).

La gestión de la aglomeración metropolitana de Manila es hoy en día el problema más importante que las autoridades filipinas deben resolver. La Gran Manila ha conocido, en efecto, una progresión fulgurante: la ciudad contaba con 1.840.000 habitantes en 1957, cerca de 5 millones en 1975, cerca de 6 en 1980 y cerca de 8 en el censo de 1990 (7.930.867 hab.) La población actual se estima en alrededor de 10 millones de habitantes, pero, de todas formas, los límites administrativos de la región metropolitana no corresponden ya a los límites reales de la población (NAERSSSEN-LIGTHART-ZAPANTA, 1996: 184). La Gran Manila aumenta cada año alrededor de 100.000 habitantes de hecho de crecimiento natural y alrededor de 100.000 inmigrantes vienen a amontonarse en los barrios pobres. Apenas inauguradas las nuevas infraestructuras (transportes, seguridad, salud, alojamiento) ya son desbordadas. La acumulación de hombres, actividades y vehículos da lugar a una contaminación del aire y del agua que, en algunos barrios, sobrepasa los límites de lo soportable. Mas grave aún, Manila se convierte en el escaparate del mal desarrollo de Filipinas: alrededor del 40% de la población puede ser considerada pobre y la tasa de paro alcanza alrededor del 30% (cfr. NAERSSSEN-LIGTHART-

ZAPANTA, 1996: 168). El chabolismo, los okupas están por todas partes y conviven con los símbolos del resurgimiento económico de una parte de la población, como Makati o los centros comerciales ultramodernos (*Araneta Center* en Cubao o *Megamall* en Mandaluyong, por ejemplo).

La joven República de Filipinas no ha resuelto los problemas urbanos que a menudo arrancan sus raíces del período colonial español. La ausencia de planificación del crecimiento es sin duda el hecho más notable. Las autoridades filipinas han tenido la mayor dificultad al tratar de poner en marcha las instituciones capaces de coordinar los esfuerzos de las diferentes ayuntamientos entre ellas y los proyectos de éstas últimas con los del gobierno central. Los esfuerzos de planificación han sufrido mucho: el primer plan de ordenación de la capital fue, por ejemplo, publicado en 1954, cuando la reconstrucción de Manila estaba en lo esencial ya terminada ... Hubo que esperar hasta 1975 para que un gobierno metropolitano coherente viera la luz (la *Metro Manila Comission* con Imelda Marcos como primera gobernadora) y para intentar hacer trabajar juntamente las 4 *cities* y las 13 *municipalities* de la Región Capital Nacional (636 km²). Esta comunidad urbana tiene, sin embargo, la máxima dificultad para funcionar, ya que carece de recursos humanos y financieros. Los proyectos tropiezan también con la indiferencia de la población que, a menudo, prefiere soluciones informales a las decisiones que vienen de arriba. Por último y más importante, las relaciones entre el poder central y el gobierno metropolitano plantean un problema que se remonta, de hecho, al siglo XIX. La solución de la estrecha centralización ha prevalecido durante los años de Marcos, pero algunas de las realizaciones más importantes (como el gran bulevar del cinturón EDSA) no pueden hacer olvidar los proyectos faraónicos y la escandalosa corrupción que les acompañó. La solución de la descentralización es también peligrosa ya que vuelven, demasiado a menudo, a confiar la gestión de la ciudad a clanes familiares muy poderosos que tienen la desfachatez habitual de confundir sus propios intereses con los de Manila (NAERSSSEN-LIGTHART-ZAPANTA, 1996).

La solución más eficaz sería sin duda

alguna conseguir detener la expansión de la primacía de Manila desconcentrando las actividades, pero los esfuerzos anteriores no han sido apenas concluyentes. Ya en 1913, Aguinaldo sugirió la posibilidad de establecer la sede del gobierno en Baguio; de 1946 a 1978, la capital oficial de Filipinas fue transferida a Quezon City, pero esta ciudad, desde su lanzamiento en 1936, estaba incluida de hecho en la aglomeración de Manila. Más recientemente, la salida de los americanos de sus bases ha abierto nuevas posibilidades. El presidente Ramos lanzó la ordenación de un nuevo polo de crecimiento en la base de Clark (*Clark Special Economic Zone*). Uno de los candidatos, desafortunado en la elección presidencial, Sergio Osmeña, había propuesto transferir las administraciones centrales a este sitio (cfr. *Far Eastern Economic Review*, 5 de marzo 1998). Es todavía pronto para medir las eventuales consecuencias de este ambicioso proyecto

sobre el freno en el crecimiento metropolitano.

La gravedad y amplitud de los problemas urbanos a los que los filipinos tienen que enfrentarse explican que relativamente poco tiempo y dinero se consagrasen a la preservación y la restauración del patrimonio histórico de las ciudades del Archipiélago. Los vestigios de la época española son más numerosos de lo que se cree, aunque estén muy dispersos; un simple paseo por Quiapo, San Miguel, Paco o San Nicolás permite convencerse de ello. Aparte de Manila, una ciudad como Vigan es una verdadera joya de la arquitectura hispano-filipina. La voluntad de preservar estos últimos testimonios existe en una parte de las élites filipinas y no se puede más que esperar que una ayuda internacional venga a apoyar estos esfuerzos.

Traducción del francés: Cristina García Herrero

Revisado: Paloma Pozuelo Guilló, Josefina del Río Zamudio y Javier García-Bellido

BIBLIOGRAFÍA

- AGONCILLO, Teodoro A (1975): 'The Last Years of Intramuros', *Archipelago*, II: 23: 15-22.
- AGUILAR, Filomeno V. (1994): 'Beyond Inevitability: The Opening of Philippine Provincial Ports in 1855', *Journal of Southeast Asian Studies*, 25: 1: 70-90.
- ALVA RODRIGUEZ, Inmaculada (1997): *Vida municipal en Manila (Siglos XVI-XVII)*, Univ. Córdoba, 437 p.
- CAMAGAY, Maria Luisa T. (1982a): 'Une ville coloniale en Asie du Sud-Est: Manille', *Urbi*, VI: 65-70.
- (1982b) *Le développement urbain de Manille au XIXe. siècle*, tesis doctoral, EHESS, Paris, IV+ 292 p.
- CAOLI, Manuel A. (1988): *The Origins of Metropolitan Manila. A Political and Social Analysis*, New Day, Quezon City, XIX+ 280 p.
- CAVADA Y MÉNDEZ DE VIGO, Agustín de la (1876): *Historia geográfica, geológica y estadística de Filipinas*, imp. Ramírez y Giraudier, Manila, 2 tomos (8 + 419 y 4 + 521).
- CORDERO-FERNANDO, Gilda, ed. (1978): *Turn of the Century*, Quezon City, Vera Reyes, GCF Books, 264 p.
- CORTES, Rosario M. (1990): *Pangasinan 1801-1900: The Beginnings of Modernization*, New Day, Quezon City, XVI+175 p.
- COSTELLO, Michael A. (1992): 'The Demography of Mindanao', en TURNER, MAY & RASPALL TURNER, eds: *Mindanao: Land of Unfulfilled Promise*: 31-60, New Day, Quezon City, XIV+268 p.
- CULLINANE, Michael (1982): 'The Changing Nature of the Cebuan Urban Elite in the 19th. Century', en MAC COY & DE JESUS, eds; *Philippine Social History. Global Trade and Local Transformations*: 251-96, Ateneo de Manila University Press, Quezon City, XII+479p.
- DENIS, Jacques (1986): 'Urbanisation et développement en République des Philippines', *Annales de Géographie*, 531: 587-615.
- DEPARTMENT OF HISTORY (1974): *Manila since Independence*, National Historical Commission, Manila, IV+117 p.
- DERY, Luis C. (1991): *From Ibalon to Sorsogon. A Historical Survey of Sorsogon Province to 1905*, New Day, Manila, XX+328 p.
- DIAZ-TRECHUELO, María Lourdes (1955): 'Manila

- española. Notas sobre su evolución urbana», *Estudios Americanos*, IX: 44: 447-63.
- (1959): *Arquitectura española en Filipinas, 1565-1800*, Escuela Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 562 p.
- (1961): «Las fortificaciones de Manila en la edad moderna», *Revista de Historia Militar*, 8: 27-46.
- (1985): «Fortificaciones en las Islas Filipinas (1565-1800)», en *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*: 261-80, CEHOPU, Madrid, 364 p.
- (1987): «El urbanismo colonial en Filipinas», en Gabriel ALOMAR, ed.: *De Teotihuacán a Brasilia. Estudios de historia urbana iberoamericana y filipina*: 339-49, Instituto Estudios de Adm. Local, Madrid, 488 p.
- DOEPPERS, Daniel F. (1972): «The Development of Philippine Cities Before 1900», *Journal of Asian Studies*, XXXI: 4: 769-92.
- (1984): *Manila 1900-1941. Social Change in a Late Colonial Metropolis*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City, XI + 194 p.
- (1986): «Destination, Selection and Turnover Among Chinese Migrants to Philippine Cities in the Nineteenth Century», *Journal of Historical Geography*, XII: 4: 381-401.
- (1991): «Metropolitan Manila in the Great Depression: Crisis for Whom?», *Journal of Asian Studies*, L: 3: 511-35.
- DULDULAO, Manuel D. (1988): *Images of Manila*, Oro Books Inc., Manila, 263 p.
- FENNER, Bruce L. (1981): «Business Partnerships in Nineteenth-Century Cebu City», *Filipinas*, 2: 43-56.
- (1985): *Cebu under the Spanish Flag 1521-1896. An Economic and Social History*, San Carlos Publications, Cebu City, 201 p.
- FORONDA, Marcelino A. (1986): *Insigne y Siempre Leal: Essays on Spanish Manila*, De La Salle University, Manila, 157 p.
- & BASCARA, Corbelio R. (1992): *Manila* MAPFRE, Madrid, 309 p.
- GARCÍA, José (1982): «Notas para la historia de la iglesia y convento de Recoletos de Manila», *Recollectio*, V: 145-88.
- HART, Donn V. (1961): *The Philippine Plaza Complex: A Focal Point in Cultural Change*, Yale University, New Haven, V+54 p.
- HERAS Y CRESPO, Carlos de las (1896): *Ante-proyecto de saneamiento de Manila*, Chofre y Cía, 61 pp.
- HINES, Thomas S. (1972): «The Imperial Façade: Daniel H. Burnham and American Architectural Planning in the Philippines», *Pacific Historical Review*, XLI: 33-53.
- HOLLENSTEINER, Mary R. (1969): «The Urbanization of Metropolitan Manila», en Walden F. BELLO & Alfonso de GUZMAN, eds.: *Modernization: Its Impact in the Philippines*: 147-74, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- HUETZ de LEMPS, Xavier (1994): *Manille au XIXe. siècle: croissance et aménagement d'une ville coloniale (1815-1898)*, tesis doctoral, Université Michel de Montaigne, Bordeaux III, 4 vol., 1082 p.
- (1997a): «La difficile rénovation de l'Ayuntamiento de Manille au XIXe. siècle», en Antonio García-Abásolo, ed.: *España en el Pacífico*: 167-78, Dirección General de Relaciones Culturales, Córdoba, XII+348 p.
- (1997b): «La crise de la commune indigène à Manille au XIXe. siècle», en *El Lejano Oriente español: Filipinas (s. XIX)*. Actas de las VII Jornadas Nacionales de Historia Militar. 419-42, Cátedra «General Castaños», Capitanía General de la Región Militar Sur, Sevilla, XVI+954 p.
- (1998a): «Les Espagnols et l'océan Pacifique au XVIIIe. siècle», en J. P. POUSSOU, Ph. BONNICHON & X. HUETZ de LEMPS: *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIIIe. siècle*: 283-363, SEDES, Paris, 368 p.
- (1998b): «*Materiales Ligeros versus Materiales Fuertes*: The Conflict Between Nipa Huts and Stone Buildings in 19th. Century Manila», Actes de l'International Conference on the Centennial of the 1896 Philippine Revolution, Manila, 1996 (en prensa).
- (1998c): «From the Fortified Town to the Agglomeration: The Shifts in Meaning of the Term Manila in the Nineteenth Century and the Emergence of a New Urban Territory», Actes de la IIIe. Conférence Européenne d'Etudes Philippines, org. Institut de Recherche sur le Sud-Est Asiatique, Aix-en-Provence, 1997, Ateneo de Manila University Press (en prensa).
- IRA, Luning B. & MEDINA, Isagani R. (1977): *The Streets of Manila*. Quezon City, G.C.F. Books, 251 p.
- JESUS, Edilberto C. de (1982): «Control and Compromise in the Cagayan Valley», en MAC COY & de JESÚS, eds. *Philippine Social History. Global Trade and Local Transformations*: 21-37, Quezon City: Ateneo de Manila University Press, XII+479p.

- JOAQUIN, Nick (1984): *Nick Joaquin's Almanac for Manileños*, MR and MS Publications, Manila, 336 p.
- KLASSEN, Winand (1986): *Architecture in the Philippines. Filipino Building in a Cross-Cultural Context*, University of San Carlos, Cebu City, XIV + 435 p.
- KOLB, Albert (1978): *Gross Manila: die individualität einer tropischen millionenstadt*, F. Hirt, Hamburg, 95 p.
- LARKIN, John A. (1972): *The Pampangans. Colonial Society in a Philippine Province*, University of California Press, Berkeley (Reprinted Quezon City, Phoenix Press, 1975), XVIII+340 p.
- LAYA, Jaime C. & GATBONTON, Esperanza B. (1983): *Intramuros of Memory*, Ministry of Human Settlements, Manila, IX+172 p.
- LEGARDA, Benito F. (1955): *Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth Century Philippines*, Ph.D, Univers. Harvard, 493 p.
- MAC COY, Alfred W. (1982): «A Queen Dies Slowly: The Rise and Decline of Iloilo City», en MAC COY & de JESUS, eds. *Philippine Social History. Global Trade and Local Transformations*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, XII+479 p.
- MARAMAG, Ileana (1988): *An Urban History of Manila 1898-1934*, Ph.D, University of the Philippines, Quezon City, VIII + 775 p.
- MEDINA, Isagani R. (1989): «The Social, Economic and Cultural Life in Manila in the 19th. Century», en W.V. VILLACORTA, I.R. MEDINA & M.L. CRUZ, eds.: *Manila. History, People and Culture*: 408-16, De La Salle University, Manila, 426 p.
- MERINO, Luis (1983): *El Cabildo Secular: aspectos fundacionales y administrativos*, Intramuros Administration, Manila, IX+367 p.
- (1987): *Arquitectura y urbanismo en el siglo XIX: introducción general y monografías*, Intramuros Administration, Manila, VII+404 p.
- MOJARES, Resil B. (1983): *Casa Gorordo in Cebu. Urban Residence in a Philippine Province*, Ramon Aboitiz Foundation, Cebu, VIII+148 p.
- MYRICK, Conrad (1971): «The History of Manila from the Spanish Conquest to 1700», en GARCIA, MAURO & RESURRECCION, eds. *Focus on Old Manila. A Volume Issued to Commemorate the Fourth Centenary of the City of Manila*: 1-254, Philippine Historical Association, *Historical Bulletin*, vol. XV: 1-4, 482 p.
- NAERSSSEN, Ton VAN, & LIGTHART, Michel, & ZAPANTA, Flotilda N. (1996): «Managing Metropolitan Manila», en Jürgen RÜLAND, ed.: *The Dynamics of Metropolitan Management in Southeast Asia*: 168-206, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, XVI+260 p.
- ORTIZ ARMENGOL, Pedro (1958): *Intramuros de Manila de 1571 hasta su destrucción en 1945*, Cultura Hispánica, Madrid, 242 p.
- OWEN, Norman G. (1984): *Prosperity without Progress. Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City, 311 p.
- E. P. PATANÑE (1975): «Manila: A Cultural Geography», en MESA, Pompeyo de, & VILLAFLORES, Isaias, *Intramuros and Beyond*: 3-13, Letran College, Manila, VIII+164 p.
- PERALES, Francisco (1941a): «Influencia de la arquitectura española en Filipinas», *Hispanidad*, vol. II: n° 12, sin paginar.
- (1941b): «Arquitectura hispana en Manila», *Hispanidad*, II: 17: 21-25.
- PERALTA, Jesus T., & SALAZAR, Lucila A. (1974): *Pre-spanish Manila. A Reconstruction of the Pre-history of Manila*, National Historical Commission, Manila, 85 p.
- PERNIA, Ernesto M. (1976): *Urbanization in the Philippines: Historical and Comparative Perspectives*, East-West Center, Honolulu, 38 p.
- POLO DE LARA y RUIZ, Enrique (1897): *Estudios coloniales. Islas Filipinas. Tipos y costumbres*, Imp. de la Andalucía Moderna, Sevilla, 279 pp.
- REED, Robert R. (1967a): «The Colonial Origins of Manila and Batavia: Desultory Notes on Nascent Metropolitan Primacy and Urban Systems in Southeast Asia», *Asian Studies*, V: 3: 543-62.
- (1967b): «Hispanic Urbanism in the Philippines: A Study of the Impact of Church and State», *University of Manila Journal of East Asiatic Studies*, XI: 1-222.
- (1972): «The Primate City in Southeast Asia: Conceptual Definitions and Colonial Origins», *Asian Studies*, X: 3: 283-320.
- (1976): *City of Pines: The Origins of Baguio as a Colonial Hill Station and Regional Capital*, Univ. California, University Press, Berkeley, XIV+129 p.
- (1978): *Colonial Manila: The Context of Hispanic Urbanism and Process of Morphogenesis*, Univ. California Univ. Press, Berkeley, XXII+189 p.

- ROCA DE TOGORES Y SARAVIA, José (1895): *Estudio sobre la urbanización de Manila*, Imp. de los Amigos del País, Manila, 88 p.
- RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Isacio (1985): «El Convento de San Agustín de Manila. Casa edificada sobre roca», *Archivo Agustiniano*, LXIX: 3-115.
- SAENZ, J. L. (1991): «Primer centenario de la iglesia de San Sebastián de Manila. Avatares de una gesta», *Boletín de la Provincia de San Nicolás de Tolentino*, LXXXI: 693: 31-99.
- SANCHEZ GOMEZ, Luis Angel (1990): «Estructura de los pueblos de Indios en Filipinas durante la época española», en Florentino RODAO, ed.: *España y el Pacífico*: 81-116, Agencia Española de Cooperación Internacional y Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, 344 p.
- SIVARAMAKRISHNAN, K. C. & GREEN, Leslie (1986): *Metropolitan Management. The Asian Experience*: 245-64, Oxford University Press, Oxford.
- STINNER, William F. & BACOL-MONTILLA, Melinda (1981): «Population Deconcentration in Metropolitan Manila in the Twentieth Century», *The Journal of Developing Areas*, 10: 3-16.
- TORMO SANZ, Leandro (1971): *Lucban. A Town the Franciscans Built*, Historical Conservation Society, Manila, IV+204 p.
- de la TORRE, Visitación R. (1981): *Landmarks of Manila 1571-1930*, Filipinas Foundation, Manila, 224 p.
- TRYSTRAM, Jean-Paul (1984): «Une capitale en pleine expansion: Metro Manila», *Archipel*, XXVIII: 29-52.
- WICKBERG, Edgar (1964): «The Chinese Mestizo in Philippine History» *Journal of Southeast Asian History*, V: 1: 62-100.
- (1965) *The Chinese in Philippine Life 1850-1898*, Yale University Press, New Haven, XIV+280 p.
- ZARAGOZA, Ramón M^a (1990): *Old Manila*, Oxford University Press, Singapour, IX+77 p.
- ZIALCITA, Fernando, & TINIO, Martin (1980): *Philippine Ancestral Houses 1810-1930*, G.C.F. Books, Quezon City, 262 p.