

## Museo Castillo de la Real Fuerza a tres meses de su apertura

Por: Ivalú Rodríguez Gil, Jorge Ernesto Echeverría Cotelo y Antonio Quevedo Herrero<sup>1</sup>

Fotografías: Ken Woods, Roger Arrazcaeta, Joseph Trujillo, Jorge Echeverría y Antonio Quevedo.

Artículo publicado en: *Dirección de Patrimonio Cultural* 22/09/2008  
[http://www.ohch.cu/noticias/info.php?id\\_noticia=20080922131227&cat=noticias](http://www.ohch.cu/noticias/info.php?id_noticia=20080922131227&cat=noticias)

Desde su apertura al público el pasado 6 de junio, el Museo Castillo de La Real Fuerza, enclavado en el Centro Histórico de la capital, ha tenido una excelente aceptación; prueba de ello es la cifra de 22 508 visitantes en estos tres meses. Fue incluido además en las novedades del programa *Rutas y Andares para Descubrir en Familia* 2008, como visita especial otorgada a los



ganadores del primer premio de este proyecto cada vez más solicitado, y también en el Festival Lecturas *Frente al Mar*, organizado por la Unión de Jóvenes Comunistas, el Instituto Cubano del Libro y la Oficina del Historiador como cierre del verano en la ciudad.

Entre los años 2003 y 2008, varias entidades pertenecientes a la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana unieron sus empeños en una obra sumamente compleja: la Empresa de Restauración de Monumentos desarrolló en la emblemática fortaleza una ardua y especializada rehabilitación a partir del proyecto concebido por la Dirección de Arquitectura Patrimonial, mientras la inversión estuvo a cargo de la Dirección de Inversiones. Se manejó el principio de mínima intervención y solamente se añadieron los portones de acceso al patio y el puente por la Avenida del Puerto –diseñado este último por

---

<sup>1</sup> Antonio Quevedo Herrero es director del Museo Castillo de La Real Fuerza, Ivalú Rodríguez Gil museóloga del Museo de Arqueología y Jorge Ernesto Echeverría Cotelo, especialista principal del Museo Castillo de La Real Fuerza.

Pedro Díaz Rodríguez con barandas de acero y cristal–, que representa al antiguo puente de madera por donde entraban en el siglo XVII las riquezas procedentes de las flotas. También fue necesario trabajar en la cubierta, donde se empleó un mortero a base de cal y fragmentos de cerámicas para lograr una adecuada impermeabilización, aspecto fundamental en la restauración de fortificaciones. Por último, se abrieron las claraboyas de los baluartes San Felipe, San Luis, San Gerónimo y San Juan, con la finalidad de lograr una mejor circulación del aire en los interiores de la fortaleza.

La Dirección de Patrimonio Cultural (OHCH) se responsabilizó con el proyecto museográfico y museológico, que mantuvo como línea principal el concepto, ya aplicado en museos precedentes, de no afectar los muros de sillares y respetar sus espacios interiores. Se utilizaron postes de madera con brazos de metal y fijos al piso, que recuerdan los mástiles de las embarcaciones (diseño de Pedro Díaz Rodríguez), para sostener los paneles informativos. En el diseño de vitrinas se conservó la propuesta de 2002 de Jorge Joao Lueiro Calzada para el Museo Castillo de San Salvador de La Punta, que lo antecedió en estas temáticas, consistente en bases de madera con urnas de cristal. En el actual hay un mayor espacio expositivo y seguridad frente a huracanes y penetraciones del mar, lo que ha permitido desarrollar con mayor extensión las materias abordadas en La Punta, que permanece como museo de sitio en el cual se conserva la sala monográfica, además de poderse recorrer los sugerentes espacios interiores de la singular fortaleza construida por el ingeniero militar Bautista Antonelli.



El museo de La Fuerza, dedicado en primer lugar a resaltar los valores patrimoniales del propio castillo, exhibe como pieza más importante la escultura original de la Giraldilla, mandada a fundir al habanero Jerónimo Martín Pinzón por el gobernador Juan Bitrián de Viamontes, entre 1630 y 1634. La sala monográfica es el espacio fundamental, para el cual se realizó una maqueta de la fortaleza a escala de 1:100 por el maquetista Lázaro García Driggs, cuya obra ilustra la evolución constructiva de este edificio y se basó en el plano de 1691 *Plaza de Armas y alrededores*, atribuido al ingeniero Juan de Síscara. Complemento indispensable resultan

las piezas procedentes de excavaciones efectuadas por el Gabinete de Arqueología en la edificación, gracias a las cuales se recuperaron objetos relacionados con la vida y funciones del castillo entre los siglos XVI y XVIII; en el conjunto resaltan las balas de hierro, las de plomo, una de piedra, curiosos dados de hueso para juegos y las monedas macuquinas de 1 real y ½ real de plata, acuñadas en la ceca de México bajo los reinados de Felipe II y Felipe V. La cronología histórica y la gráfica apoyan este discurso a partir de reproducciones de planos, grabados y fotos con la imagen de La Real Fuerza desde 1567 hasta el año 2000.

Los antecedentes de la navegación en nuestra área geográfica se plasman en la recreación en madera de una canoa aborigen, obra del escultor Aramís Jústiz Perera, inspirada en los dibujos reconstructivos de las culturas agroalfareras hechos por el pintor, dibujante y etnólogo José R. Martínez, en cuyas reproducciones en sala se aprecian las labores de ejecución de estas muy navegables canoas. En vitrina contigua, una pequeña pero muy representativa colección de herramientas (gubias y hachas petaloides) para trabajar la madera, que fueran usadas por las comunidades aborígenes cubanas. Un excelente modelo de la nao capitana *Santa María* construido por Alberto Crusellas en 1930, representa los inicios de las rutas transoceánicas, junto a otro modelo de esta nao y de las carabelas *La Niña* y *La Pinta*, de autor desconocido, que están basados en los que realizara en 1963 el investigador José M. Martínez-Hidalgo para el Museo Marítimo de Barcelona. De igual manera se hace referencia a las primeras autorizaciones para la construcción de barcos en Cuba, y como objetos tempranos españoles hallados en la ciudad, se exhibe un conjunto de mayólicas del siglo XVI.

La construcción naval habanera del siglo XVII tiene como muestra al modelo naval del galeón *Nuestra Señora de Atocha* (1620-1622), obra del modelista naval Juan Carlos Zuloaga Izquierdo, quien desarrolló igualmente cuatro despiezos y un corte de sección de la embarcación para explicar de manera didáctica los diferentes elementos que la conforman y el aprovechamiento de sus espacios interiores. Un hito significativo del siglo XVIII, etapa cumbre de las construcciones navales en Cuba, es la fundación en 1748 del Real Arsenal de La Habana, cuya decadencia y cierre definitivo se produjeron a finales del siglo XIX, y su importante producción se ilustra con el modelo del navío de línea *El Real Fénix* (1749), construido por Nelson García Guanche en 2006. Esta nave, de nombre oficial *San*

*Alejandro*, contaba con 80 cañones y fue capturada por los ingleses en 1780, cuando tenía treinta años de explotación, por lo cual constituye un ejemplo de durabilidad y calidad. Otra excepcional maqueta es la de la *Machina*, fechada en 1922 y de autor desconocido, elaborada con maderas pertenecientes a esta grúa situada desde 1740 en las cercanías del muelle de San Francisco para arbolar barcos, que fuera desactivada en 1903. Como representante máximo de las construcciones navales durante el siglo XVIII el museo exhibirá el modelo del navío de línea *Santísima Trinidad*, confeccionado a escala de 1:25, por un equipo de modelistas cubanos, con el auspicio de la ONG Amigos del *Santísima Trinidad* y la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, y el apoyo del Museo Naval de Madrid. Actualmente se encuentra en fase de elaboración, y este minucioso trabajo se puede apreciar en el Museo Castillo de San Salvador de La Punta.

El museo de La Fuerza añade en su discurso los resultados de las investigaciones en el campo de la arqueología subacuática acometidas por la empresa cubana Carisub S.A., que ha localizado un importante grupo de pecios en el litoral norte de la provincias de Pinar del Río y Ciudad de La Habana, con una cronología que va desde el siglo XVI hasta el XIX. Mediante valiosos ejemplos como los



discos y las barras de oro y plata, forma en que se transportaba la materia prima de las minas americanas hacia la metrópoli, se comprende la importancia de estos hallazgos, tanto por su valor material, como por la información que aportan, a través de las diferentes marcas estampadas, al conocimiento de las zonas de producción minera, destinatarios, indicativos de la fineza del metal, registros oficiales de la Corona y pago de impuestos. Sobresalen en esta colección joyas de oro con un acabado exquisito como las grandes cadenas procedentes del pecio Fuxa (primer tercio del siglo XVII) y los anillos y pendientes del pecio Inés de Soto (siglo XVI), que plantean la hipótesis de su posible manufactura por parte de experimentados orfebres asiáticos asentados en las Filipinas o por los hábiles maestros americanos. Como referencia de estos últimos se expone una orejera encontrada en el pecio Inés de Soto perteneciente a la cultura sinú de Colombia.

Complementan lo anterior, temáticas como la vida a bordo, en la que resaltan los aguamaniles del pecio Fuxa, posiblemente elaborados en Hispanoamérica, sin descartarse su fabricación española, y cuya exigua cantidad hace pensar en su empleo por la oficialidad y no como parte del cargamento. También se muestran dos excepcionales baldes de madera (colección Museo de la Ciudad), pertenecientes al crucero de la Armada Española *Sánchez Barcáiztegui*, hundido en 1895 cuando salía del puerto habanero, al ser impactado por el vapor *Mortera*.



En el espacio destinado a los instrumentos de navegación aparecen tres astrolabios, uno de ellos español y fechado en 1555, procedente del pecio Inés de Soto, y otro portugués del pecio Francisco Padre con fecha de fabricación entre 1600 y 1625. Los acompañan un escandallo del siglo XVII, sextantes, octante, cuadrantes solares, binoculares, catalejos y una brújula de los siglos XVIII al XIX, algunos de ellos confeccionados por prestigiosos fabricantes como los ingleses George Adams y H. Hughes and Sons. Una parte de estas piezas fueron cuidadosamente preservadas por el importante estudioso de las temáticas navales en Cuba, doctor Francisco Pérez de la Riva, y el primer Historiador de la Ciudad, doctor Emilio Roig de Leuchsenring.

Culmina el recorrido la sala de modelismo naval, donde se conservan modelos como el del trasatlántico español *Juan Sebastián Elcano*, botado al agua el 18 de noviembre de 1926 en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval para la Compañía Trasatlántica Española, y que fuera destinado a la línea Mediterráneo-La Habana-Nueva York. Los consorcios navieros confeccionaban estas maquetas para mostrarlas en las agencias de viajes, y hasta la actualidad constituyen una de las grandes atracciones de cualquier museo naval que las posea. Este espacio cuenta asimismo con el modelo del navío francés *Le Saint-Géran*, construido en 1737 en los astilleros de Lorient, que formaba parte de la flota de la Compañía Francesa de las Indias Orientales y naufragara en 1744 en la costa norte de Islas Mauricio; el *Scottish Maid*, fabricado en 1839 en los astilleros escoceses de los hermanos James y Alexander Hall, considerado el antecedente de los

veloces Clipper; el vapor construido para Cuba por la firma escocesa de David J. Dunlop y Cia. de Port Glasgow, *Julia*; el *Guayabo*, confeccionado por el modelista Santiago Martínez Barbería, primer balandro monotipo de la clase star construido en Cuba y que se perdiera en el ciclón de 1926; la goleta *Bluenose* –símbolo de la provincia de Nueva Escocia, realizada por el modelista Eugene Schwartz en 2007 y regalada por el pueblo canadiense–, que estuvo basificada en La Habana entre 1942 y 1946; y la nave experimental de papiro *Ra II*, obsequiada al Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz por el doctor Thor Heyerdahl. La más reciente pieza de la colección es el navío *San Ildefonso*, botado al agua el 22 de enero de 1785 en el Arsenal de Cartagena, que sirvió de prototipo a otras siete embarcaciones realizadas en El Ferrol, Cartagena y La Habana. Tiene además el valor histórico de haber trasladado a España en 1799 como pasajero al Libertador Simón Bolívar, entonces joven estudiante. Este modelo, construido en 2008 por Yosniel y Yosnaldy Bouza Miranda, fue presentado en la Casa Simón Bolívar por el Historiador de la Ciudad de La Habana, doctor Eusebio Leal Spengler, durante las conmemoraciones por el aniversario quince de esta prestigiosa institución. En su conjunto, estas embarcaciones nos hablan del desarrollo alcanzado por la navegación a lo largo de su historia.

Como una evocación al Museo Nacional de Armas que desde 1977 hasta 1989 ocupara este lugar, en la explanada del castillo se exponen cañones y morteros de ordenanzas del siglo XVIII y el gran cañón Rodman (fabricado en los Estados Unidos en la segunda mitad del siglo XIX), catalogado como una de las piezas más atrayentes para los visitantes de aquel momento. Emplazada en el foso se aprecia la instalación *Entre cielo y tierra*, conjunto de carapachos de quelonios recreados en cerámica por la artista Amelia Carballo en 2008, que recuerda al Museo Nacional de la Cerámica Contemporánea Cubana acogido por este espacio entre 1990 y 2003. La obra se inspira en el gran consumo de estas especies que hubo en nuestra ciudad en la etapa colonial, corroborado por restos hallados en las excavaciones arqueológicas, y a la vez resulta un llamado a su protección, pues, a pesar de encontrarse en veda, siguen siendo cazadas por pescadores furtivos, por lo cual la imagen lograda por la artista se corresponde con la que con lamentable frecuencia se puede observar en algunas playas desiertas de nuestro archipiélago.

En sentido general, el museo resalta la importancia de la bahía habanera para la fundación de la villa en sus márgenes, y que se vincula estrechamente con la historia del

castillo, parte del primer sistema defensivo que la protegió del peligro representado por Francia para España en el siglo XVI; almacén, desde 1602, de los valores transportados por las flotas de Nueva España y Tierra Firme durante su estancia en La Habana, y residencia de los gobernadores y capitanes generales de la Isla. Muy cerca se iniciaron las construcciones navales en la ciudad, de lo cual da fe el solar que ocupa la casa de don Pablo Pedroso en Baratillo núm. 101, esquina a Obrapía, donde las pesquisas arqueológicas revelaron los restos de una grada anterior a 1603. Del mismo modo, durante la primera mitad del siglo XVII el importante constructor naval habanero Francisco Díaz Pimienta poseía un astillero, en el lugar donde hoy se unen las calles de Tacón y Empedrado, conocido como Boquete de los Pimienta. En 1722 se inician las obras del primer arsenal oficial establecido en La Habana, en los terrenos situados entre el castillo y el muelle de San Francisco. Así se enfrenta la ciudad a la bahía y se rescata un pasado mariner que va desde la etapa aborigen hasta el Real Arsenal.

De una manera didáctica, con el apoyo de imágenes y una sintetizada explicación a través de hermosos y funcionales paneles diseñados por Iván Acosta González, los visitantes se informan de este fragmento importante de la historia. Es un tema que, lejos de estar agotado, se va enriqueciendo con el aporte de historiadores, arqueólogos y modelistas navales. En este periodo el museo fue visitado por prestigiosas personalidades de la política y la cultura, entre las que se cuenta el doctor Tabaré Vázquez, presidente de Uruguay; el prestigioso arquitecto español Rafael Moneo; el señor Mounir Bouchenaki, director del Centro Internacional de Estudios para la Conservación y la Restauración de Bienes Culturales (ICCROM) y la delegación española de alto nivel presente en Cuba con motivo del aniversario 75 del vuelo Sevilla-Cuba-México del avión Cuatro Vientos. Las visitas guiadas atendidas durante este período aportaron sugerentes recomendaciones, como la de abrir el espacio a la divulgación de temas medioambientales relacionados con la bahía y el litoral en general, que se agregarán a los previstos ciclos de conferencias, cursos sobre arqueología subacuática, construcción naval e historia y arquitectura de las fortificaciones. Este nuevo museo se suma a las diferentes instituciones del orbe dedicadas a preservar el patrimonio arqueológico subacuático y naval de ciudades que fueron y son importantes enclaves marítimos, y constituye una significativa contribución del Estado cubano a los esfuerzos que realiza la UNESCO para la protección del patrimonio subacuático, al ser

Cuba el Estado número 17 en firmar la Convención sobre Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (UNESCO 2001).

### **Bibliografía**

ARRAZCAETA DELGADO, ROGER, ALESSANDRO LÓPEZ PÉREZ Y CÉSAR ALONSO: “Un galeón perdido en las aguas de Cuba”, en Revista Mar y Pesca, La Habana, núm. 308, 1998, pp. 28-33.

ARRAZCAETA DELGADO, ROGER, ALESSANDRO LÓPEZ PÉREZ, ANTONIO QUEVEDO HERRERO, IVALÚ RODRÍGUEZ GIL Y GUSTAVO FALCÓN MENDOZA: “Arqueología de una grada de construcción naval en Boca de Jaruco”, en Gabinete de Arqueología, La Habana, núm. 1, 2001, pp. 4-13.

COLECTIVO DE AUTORES: Naufragio en Inés de Soto. Un hallazgo de cuatro siglos, Carisub, S. A., Corporación CIMEX, S. A., La Habana, 1998.

ECHEVERRÍA COTELO, JORGE ERNESTO Y ANTONIO QUEVEDO HERRERO: “Instrucción temática del Museo Castillo de La Real Fuerza”, 2008 (inédito).

ORTEGA PEREYRA, OVIDIO: El Real Arsenal de La Habana. La construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1998.

ROIG DE LEUCHSENRING, EMILIO: Los monumentos nacionales de la República de Cuba. Fortalezas coloniales de La Habana, Junta Nacional de Arqueología y Etnología, La Habana, 1960, vol. III.

## Galería de imágenes.



Prospección arqueológica en el interior (izquierda) y en los jardines del castillo (derecha)



Trabajos de restauración en el interior del castillo (izquierda) y en la planta alta (derecha)



Cañón Rodman en proceso de restauración (izquierda ) y restaurado (derecha)



Trabajos de montaje museológico



Arqueólogos de Carisub S.A. trabajan en el pecio Fuxa, costa norte de Pinar del Río, Cuba



Hallazgos de discos de oro en el pecio Inés de Soto, costa norte de Pinar del Río, Cuba



Disco de oro 22 K (siglo XVI, Nueva España). Pecio: Inés de Soto



Baldes de madera pertenecientes al crucero de la Armada Española Sánchez Barcáiztegui



Astrolabio de bronce (1555, España). Pecio: Inés de Soto



Astrolabio de bronce (1600-1625, Portugal). Pecio: Francisco Padre



Vitrina de los sextantes y octante



Visita especial otorgada a los ganadores del primer premio del programa *Rutas y Andares para descubrir en Familia* 2008



Castillo de La Real Fuerza. Ancla tipo Trotsman's (1850) emplazada en sus jardines



Vista del nuevo puente



Explanada del castillo con los cañones de ordenanza del siglo XVIII



Explanada del castillo con los morteros de ordenanza del siglo XVIII



Modelo de la nao capitana *Santa María* construido por Alberto Crusellas en 1930



Despieces y corte de sección del galeón *Nuestra Señora de Atocha* realizado por Juan Carlos Zuloaga Izquierdo en 2004