

LA HABANA COLONIAL Y SUS FRONTERAS.

*COLONIAL HAVANA AND ITS BORDERS**

Haroldo Dilla Alfonso

Instituto de Estudios Internacionales (INTE)
Universidad Arturo Prat, Chile.
hdillaalfonso@gmail.com

Resumen

Este artículo explora la evolución temprana de La Habana desde su doble condición fronteriza: como avanzada del Imperio Español respecto a otros territorios y como frontera de la economía/mundo en formación. Esta relación le permitió no solo sobrevivir al final del sistema de flotas y de las transferencias anuales de recursos monetarios mexicanas (situados), sino devenir una ciudad desarrollista, articuladora del complejo agroexportador más formidable de su época, con un alto nivel de acumulación de capitales y la potenciación de una élite citadina con alta capacidad para articular variables económicas, políticas y simbólicas en función del posicionamiento de la ciudad en el sistema mundial.

Palabras clave. Cuba, Ciudad, Puerto, Frontera, Caribe.

Abstract

This article analyses the early evolution of Havana from its dual border condition: as a political border between the empires; and as a "systemic" border between the economy/world and the empire/world. This relationship allowed it not only to survive to the end of the fleets and the annual transfers of monetary resources from Mexico (situados), but to become a *developmentalist* city, center of the most formidable agro-export complex of XIX century, with a high level of capital accumulation. It implied the empowerment of the urban elite, with high ability to articulate economic, political and symbolic resources depending on the positioning of the city in the global system.

Keywords. City, Cuba, Borders, Ports, Caribbean.

* Este artículo es resultado de los estudios realizados con el proyecto FONDECYT/CONICYT 1150812. El autor desea agradecer el apoyo brindado por la Vicerrectoría de Investigación, Innovación y Postgrado de la Universidad Arturo Prat.

INTRODUCCIÓN

La Habana tuvo una infancia miserable. Entre 1514 y 1519, un conato de aldea con ese nombre fue dando tumbos por la geografía occidental cubana hasta detenerse, y consagrarse con una misa, en el costado oeste de la bahía que hoy forma parte inseparable de su paisaje. Por varias décadas fue un punto insignificante en el mapa colonial, una aldea lodosa y siempre al borde del despoblamiento que servía de retaguardia –en ocasiones al precio de la extenuación– a grandes empresas conquistadoras continentales.

Cuando en 1538 Hernando de Soto –uno de los más fervientes participantes en el suplicio de Atahualpa y gobernador de la isla– decidió buscar la fuente de la eterna juventud en La Florida, reclutó a lo largo de la colonia a dos centenares de soldados, decenas de indios cargadores, un pelotón de curas y varias decenas de caballos. Dejó a la aldea casi sin habitantes y a su esposa Inés de Bobadilla al frente de un gobierno sin súbditos. Y cuando un decenio más tarde la aldea fue atacada por un corsario francés hugonote, Jacques de Sores, el gobernador pudo alistar una tropa de 350 hombres, pero de ellos solo 35 eran españoles, y el resto, indígenas famélicos de las reducciones cercanas a la aldea. El estado de los reclutas era tan lamentable, que fueron diezmadados y puestos a la fuga por un puñado de piratas atrincherados en un fortín de madera que servía de casa de gobierno. El corsario francés se retiró cuando quiso, pero con un botín tan escuálido que debió marcar la empresa como una de las menos redituables de la época¹.

La fortuna del poblado comenzó a cambiar a fines de la década siguiente. En 1590 se le calculaban 800 vecinos. En 1604 se hablaba de 600, y de una población civil total de 2 a 3 mil habitantes. En 1630 se reportaban 1.200 vecinos, y en 1660 se indicaba una población estable de unos 8 a 10 mil habitantes². Un conteo realizado en 1754³, arrojaba para la ciudad unos 63.000 habitantes, una parte de los cuales había brincado la muralla y comenzado a construir una ciudad extramuros.

La aldea miserable que vendía pertrechos a los conquistadores de la Tierra Firme, había devenido el centro urbano de más rápido crecimiento, y una de las urbes más importantes del sistema colonial español. Sus brillos contrastaban con la opacidad del resto de la isla –reunía el 34% de sus habitantes– cuyos

¹ Marrero, Levi, *Cuba: Economía y Sociedad*. San Juan, Editorial San Juan, 1972.

² Moreno Fraguinals, Manuel, *Cuba/España, España/Cuba: Historia Común*. Barcelona, Crítica, 2002; Marrero, *Cuba: Economía y Sociedad*.

³ Navarro, Luis, *América en el Siglo XVIII*. Madrid, RIALP, 1983.

poblados más significativos apenas rebasaban los 10 mil habitantes y solo uno, Santiago de Cuba, contaba con fortificaciones propias. Como dato curioso valga mencionar que en 1754 La Habana tenía casi el doble de población que San Juan de Puerto Rico en 1900 y más de cuatro veces la que albergaba la “Ciudad Primada de América”, Santo Domingo, en 1893⁴.

El objetivo de este artículo es analizar este proceso a partir de la ocurrencia de una serie de situaciones y dinámicas fronterizas⁵. Una primera situación se derivaba de su particular ubicación geográfica al norte del Imperio Español, limítrofe con los disputados territorios norteamericanos. Y –lo que pudiera ser más relevante- al borde de una de las avenidas comerciales más importantes de la época –la Corriente del Golfo– un espacio de merodeo de todo tipo de enemigos geopolíticos. La segunda situación se derivaba de su posición como frontera entre el Imperio/Mundo y la Economía/Mundo en formación, lo que le ofreció magníficas oportunidades de ganancias diferenciales desde los tráficicos mercantiles de todos los matices legales, los cambios monetarios y la prestación de servicios especializados.

Ambas situaciones fronterizas se mezclaban en la práctica –el propio escudo temprano de la ciudad mostraba dos figuras: unas fortalezas y una llave que simbolizaba la apertura al mundo– lo que permitió a la ciudad realizar funciones de intermediación muy sofisticadas que la colocaron como una semi-periferia colonial en el sentido conceptualizado por Wallerstein⁶ y adoptado por Moreno Fragnals para La Habana al definirla como un “(...) elemento estructural necesario de la economía mundial como subsección económica, militar y nudo de comunicaciones”⁷. Es esta doble situación la que explica que La Habana haya despegado, dejando atrás a sus hermanas caribeñas más tempranas: Santo Domingo, Coro, Santiago de Cuba, San Juan de Puerto Rico. Y que cuando desaparecieron las condiciones particulares que la colocaron como

⁴ Dilla, Haroldo, *Ciudades en el Caribe*. Mexico, Flacso, 2014.

⁵ Utilizaré aquí una definición operacional de frontera como una línea que separa y pone en contacto a espacios sociales diferentes y desiguales que eventualmente desarrollan relaciones basadas en el aprovechamiento de ganancias diferenciales o de formas superiores de intercambio/cooperación. Explicada de esta manera, la noción de frontera puede ser aplicada a situaciones espaciales diferentes y servir como un recurso analítico, tal y como lo han explicado Mezzadra, S. y B. Neilson, *Border as a Method or the Multiplication of Labor*. Durham, Duke University Press, 2013. Sassen, Saskia, *Territorio, autoridad y derechos*. Madrid, Katz Editores, 2010, ha extendido el concepto “zonas fronterizas analíticas” al análisis de situaciones de reestructuraciones territoriales al calor del mercado en que los poderes de niveles diferentes (global, nacional, local) coliden.

⁶ Wallerstein, Immanuel, *El moderno sistema mundial*. Tomo I. Madrid, Siglo XXI Editores, 1999, pp. 492-493.

⁷ *Ibid.*, p. 43.

pivote comercial del Caribe Occidental, todas sus homologas de esta región –Cartagena, Veracruz, Campeche– decayeron hasta estados lastimosos, mientras que la capital cubana pudo seguir consolidando sus posicionamientos en el sistema mundial

En este punto cabe una aclaración. Aunque el relato histórico habla de cómo la élite habanera y en general la población citadina, fueron capaces de aprovechar las oportunidades del mercado en una situación fronteriza, tanto respecto a otros asentamientos territoriales como en relación con la economía-mundo en formación, ello no debe conducir a la falsa conclusión de que el crecimiento de la Habana y su metamorfosis metropolitana entre los siglos XVI y XIX fue estrictamente una obra del mercado.

Si La Habana pudo aprovechar las ventajas de su ubicación, ello estuvo fuertemente condicionado por la acción estatal y a la emergencia de todo un dispositivo institucional adecuado para sus fines. En cuanto colonia, La Habana valía, pero costaba, y el estado español transfirió recursos netos por tres siglos, como veremos más adelante, para conservar la que era una joya muy apreciada de la corona. Por otra parte, el consenso intra-élite fue vital para modelar el proyecto de ciudad vigente hasta la primera mitad del siglo XX. Ello se logró en el seno de organizaciones gremiales propias –desde fines del siglo XVIII fueron notables la Real Sociedad Económica de Amigos del País y el Real Consulado de La Habana– y del acaparamiento que hizo la naciente oligarquía habanera de los dispositivos de poderes coloniales, comenzando en el siglo XVI con el ayuntamiento.

Aunque este artículo se limita a un período temprano de la historia urbana –se detiene en los umbrales del siglo XIX– valga anotar que la proliferación de situaciones fronterizas ha sido una condición usual de Cuba y de su capital. Durante la época revolucionaria y postrevolucionaria inmediata (1959-1985), por ejemplo, la isla fue un conato de alteridad que marcó una frontera con un entorno capitalista hegemonizado por Estados Unidos. Llevado a la geopolítica se traducía en un caliente escenario de enfrentamientos entre el este y el oeste, la expresión más alarmante de lo cual fue la *crisis de los misiles* de 1962. Y en la actualidad, la antaño “Niza del Caribe” mira insistentemente al norte y pudiera constituirse en parte de lo que se ha llamado un Complejo Urbano Transfronterizo⁸ en relación con la mancha urbana del sur de La Florida y en particular respecto a Miami. Es un tipo de situación usual en la Cuenca del

⁸ Dilla, Haroldo, “Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina”. *Estudios Fronterizos, Nueva Época*. Vol.16. N° 31. 2015. pp 15-38.

Caribe, en ocasiones con resultados trágicos que la historiografía de todas las aceras ha asumido críticamente⁹.

LA CIUDAD Y SUS MURALLAS

En torno a 1519, los primeros colonos que se asomaron a la actual bahía de la Habana, no podían sospechar que estaban echando los cimientos de un cambio sustancial en el entramado de los poderes regionales. Pues, aunque era apreciable el favorable talante físico de su geografía –una bolsa amplia protegida por una entrada angosta pero suficiente, como tallada por la mano del hombre– tenía otra virtud que por entonces apenas comenzaba a ser notada por los más experimentados navegantes españoles: su cercanía a un vigoroso río marino que transportaba los barcos hacia la Península Ibérica y que ha sido conocida como la Corriente del Golfo.

Cuando España se vio acechada por los desposeídos de Tordesillas y comenzó a organizar un sistema comercial monopolístico, prestó atención a esta corriente como la vía más expedita de acceso a los puertos sevillanos. Y en consecuencia, fijó en La Habana el punto final de reunión de *las flotas*, convoyes de decenas de buques comerciales escoltados por naves de guerra capaces de disuadir a los más audaces filibusteros.

El sistema contaba con dos flotas, que podían viajar juntas o por separado: la de “Nueva España” y la de “Tierra Firme”. Ambas, salían regularmente cada año del Guadalquivir, hacían una escala de aprovisionamiento en Canarias, y se internaban en el Atlántico, aprovechando los vientos alisios. Al entrar en el Caribe, hacían otra escala de aprovisionamiento en la isla de Dominica y redirigían una parte menor de sus efectivos hacia las islas de Cuba, La Española y Puerto Rico, así como otros asentamientos menores en Tierra Firme, pero la mayor parte de la flota se dirigía a los virreinos.

La llamada Flota de Nueva España fondeaba en Veracruz, desde donde la mer-

⁹ Por ello, no es casual que figuras eminentes del pensamiento caribeño como Juan Bosch, *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe frontera imperial*. Santo Domingo, Fundación Juan Bosch, 2005, y Jorge Mañach, *Teoría de la Frontera*. San Juan, Editorial Universitaria-Universidad de Puerto Rico, 1970, vieron esta vocación fronteriza como un lastre de la historia y con un optimismo desconsiderado previeron su final. El primero, un liberal decepcionado en tránsito al radicalismo, quiso ver ese final en la victoria definitiva de los pueblos sobre los imperialismos dominantes a partir de la derrota de las agresiones norteamericanas contra la joven Revolución Cubana. Mañach fue un liberal reafirmado en sus años postreros, prediciendo una fusión virtuosa de mundos diferentes que encontraría su panacea en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Ambos se equivocaron en sus predicciones, pero nos dejaron un campo de reflexión que merecería más atención en el futuro.

cancia era transportada por tierra hacia varios puntos de la geografía mexicana. Esto incluía Acapulco, desde donde salía una flotilla de 2 ó 3 buques hacia Filipinas, llamada Galeón de Manila, que retornaban puntualmente cargados de mercancías chinas aprovechando la corriente del Kuro Siwo.

La Flota de Tierra Firme o de los Galeones, tenía como principal paradero la feria de Nombre de Dios y posteriormente de Portobelo (en la actual Panamá), según Ward "(...) la más grande feria comercial del periodo moderno temprano"¹⁰. Las mercancías eran descargadas y atravesaban el Istmo de Panamá, navegando a través del río Chagres o sobre mulas hasta la incipiente Ciudad de Panamá. Previamente, varios buques abastecían los puertos venezolanos y la flota realizaba una estancia de dos semanas en Cartagena, con el objetivo de descargar toda la mercancía dirigida a Bogotá. Eventualmente, Cartagena, que contaba a su favor con el mayor mercado de esclavos africanos, servía, debido a su ubicación natural y sus impecables fortalezas, como punto de abastecimiento y protección para la totalidad de la flota.

Al terminar sus recorridos de ida, y cargadas con las mercancías de los virreinos –que incluían impuestos reales– las flotas se reunían en La Habana entre febrero/marzo, donde normalmente pasaban un par de meses comprando abastecimientos y completando las cargas. Sin embargo, diferentes tipos de demoras podían alargar las estadías mucho más tiempo. Desde La Habana se dirigían al Canal de Bahamas, donde tomaban la corriente del Golfo hasta el Atlántico norte. En las Azores la flota era usualmente recibida por buques de guerra españoles que incrementaban el poder militar del convoy previniendo ataques enemigos. Finalmente, entraban por el Guadalquivir hasta la ciudad de Sevilla, donde se registraba todo el cargamento. El recorrido total podía durar entre un año y año y medio, según las vicisitudes climáticas, la rapidez de los despachos y otros factores que podrían demorar las partidas, en perjuicio de comerciantes y armadores y en beneficio de las ciudades huéspedes.

El sistema de flotas fue la culminación de un reordenamiento del sistema defensivo español, cuyo diseño enroló a los principales estrategias imperiales y en particular a Pedro Menéndez de Avilés. En esencia, se trataba de un proyecto defensivo heterodoxo que combinaba el patrullaje marítimo con la fortificación terrestre selectiva. Ello, inevitablemente suponía transferencias de fondos mayores para pagar fortificaciones y guarniciones militares llamadas a proteger los enclaves coloniales y los itinerarios; y de paso, ordenar el propio

¹⁰ Ward, Christopher, *Imperial Panama: Commerce and Conflict in Isthmian America, 1550-1800*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1993, p. 67.

comercio de contrabando del que la burocracia colonial resultaba el principal beneficiario. Eran “declaraciones de intenciones”, hubiera afirmado Bauman¹¹, de un poder colonial tan exclusivista como corrupto.

Estos gastos, en lo que al Caribe concierne, estaban basados en un sistema de transferencias desde Nueva España que ha sido conocido con el nombre de *situados*. Constituyó uno de los sistemas de subsidios intercoloniales más fuertes y longevos de la historia. Entre 1582 –cuando se inician– y 1814 –cuando concluyen por fuerza de la independencia mexicana– los situados traspasaron probablemente algunos miles de millones de pesos. Entre 1729 y 1799, las transferencias hacia lo que llamaban “los nódulos críticos” de la Carrera de Indias ascendieron a 216,6 millones de pesos, una fortuna colosal para la época. Marichal y Souto han argumentado que la descapitalización de Nueva España por los situados fue una de las causas del descontento que condujo a la independencia¹².

A partir de su ubicación como “nódulo crítico” de primer orden, La Habana fue la principal beneficiaria de los situados. Según Pérez Guzmán, entre 1700 y 1750 la Habana recibió 11,5 millones de pesos, cinco veces más que Santiago de Cuba y San Juan, y algo más del doble de Santo Domingo¹³. Los informes procesados por Marichal y Souto, por otro lado, indican que en la segunda mitad del siglo XVIII La Habana recibió sumas anuales entre 1,4 y 5,2 millones de pesos; mientras que, Santo Domingo y San Juan (que tenía una función defensiva vital en el Caribe Oriental) solo se beneficiaban de partidas oscilantes entre 100 mil y algo menos de 400 mil pesos anuales cada una¹⁴. Grafenstein, por su parte, afirma que entre 1779 y 1783 (la época de las reformas borbónicas) los envíos promediaron 8 millones de pesos anuales, la mitad de los cuales iban hacia la capital cubana¹⁵.

Una parte significativa de estos financiamientos era destinada a pagar salarios de burócratas y soldados, lo que generaba una inmediata reanimación de los mercados locales. Del mismo modo, tenían fines de fomento cuando se con-

¹¹ Bauman, Zigmunt, *La sociedad sitiada*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2004, p. 114.

¹² Marichal, Carlos y M. Souto, “Silver and Situados: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century”. *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 74. N° 4. 1994. pp. 587-613.

¹³ Pérez Guzmán, Francisco, *La Habana, clave de un imperio colonial*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1997.

¹⁴ Marichal y Souto, “Silver and Situados...”.

¹⁵ Grafenstein, Johanna, “El Gran Caribe y sus vínculos con la Nueva España (1783–1821)”. de la Serna, J. M. (coord.). *El Caribe en la encrucijada de su historia*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993, pp. 21–36.

sideraba que el desarrollo de una actividad económica atañía a la seguridad. Estos fueron los casos, por ejemplo, de los astilleros y de los cultivos tabacaleros de La Habana, dos rubros vitales, como luego veremos, de la economía urbana. Pero sobre todo, los situados tuvieron un efecto decisivo en las construcciones militares.

Aunque en el primer escudo de la ciudad se hace constar que “Si el señor no custodiare la ciudad, en vano vigila quien la custodia”, los habaneros hicieron todo lo posible por ayudar al *señor*, lo cual no era solamente una manera de proteger “vidas y haciendas” sino de mover ingentes masas de dinero público. La fortificación de La Habana se inició en la segunda mitad del siglo XVI y contaba con dos componentes. El primero era una muralla iniciada en 1667 y concluida a fines del siglo XVIII, un lapso de tiempo extremadamente largo para una obra de unos seis kilómetros de longitud, lo que ha sido explicado como el resultado de la corrupción y la anidación de intereses económicos en torno a la obra. No pudo evitar que La Habana fuese tomada por los ingleses en 1762 mediante un despliegue naval descomunal. Y de cualquier manera, cuando se concluyó, ya había sido abrazada por la ciudad y resultaba totalmente disfuncional. En 1863 fue demolida en medio de una orgía especulativa en el mercado inmobiliario, que se lanzó sobre su glacis para construir un nuevo centro de la ciudad, el más elegante de que dispone¹⁶.

El segundo, era una docena de fortalezas que custodiaban la ciudad. La primera de ellas –La Fuerza– fue construida a fines del XVI, y está ubicada frente a la plaza de armas. La última data de fines del XVIII, La Cabaña, y está constituida por una inmensa mole de piedra al lado este de la Bahía y reputada como el castillo colonial más grande de América. Todas fueron parte de un intenso trajín mercurial en que se amasaron muchas de las fortunas más ostentosas de la colonia.

Las murallas y los castillos, resultaron la expresión simbólica más elocuente de la vocación fronteriza imperial de la ciudad. Eran momentos en la construcción de un ethos urbano, de un símbolo de fuerza para ser aprendido por quienes estaban afuera de ella, para preservar de forma exclusiva la territorialidad del poder colonial frente a los desafectos no solo de ultramar, sino también de las ruralías. Era dentro de las propias murallas donde se ventilaban los más animados torneos entre el poder territorializado –con sus militares, burócratas

¹⁶ González, Alfredo, “Repercusiones espaciales de la fortificación colonial en La Habana”. *Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía*. N° 35. 1994. pp 225-240; Venegas, Carlos, *La urbanización de las murallas*. La Habana, Editorial Letras Cubanas, 1990.

y curas– y el poder basado en los flujos de mercancías, dinero y personas. Era dentro de ellas donde chocaban con más fuerza los imperativos exclusivistas del imperio con las tentaciones de la economía/mundo.

LAS OPORTUNIDADES DEL ENTREPÔT

Para Wallerstein, un vector clave para explicar la historia moderna, es el contrapunteo de los imperios/mundo y de la economía/mundo en la formación de un sistema mundial “(...) que posee límites, estructuras, grupos miembros, reglas de legitimación y coherencia (...) [y] su vida resulta de las fuerzas conflictivas que lo mantienen unido por tensión, y lo desgarran (...)”¹⁷. América –tras su subordinación violenta al espacio europeo– fue escenario distinguido de este contrapunteo entre el quehacer de un estado emprendedor que imponía estructuras políticas jurídicamente definidas, y un sistema burgués que priorizaba la creación de espacios económicos. Y por esa vía, “(...) incrementar el flujo de excedentes desde los estratos inferiores a los superiores, de la periferia al centro, de la mayoría a la minoría, eliminando el despilfarro de una superestructura política excesivamente engorrosa”¹⁸.

En este mismo sentido, pero abordando el asunto desde las experiencias colonizadoras, D. W. Meinig,¹⁹ ha señalado la convivencia conflictiva en América de dos modalidades de expansión europea que no es difícil relacionar con el dispositivo teórico de Wallerstein. La primera de ellas, tuvo como punto de partida el eje Lisboa/Sevilla y se desplazó hacia el suroeste. Se organizó a través de una ruta comercial desde cada metrópoli, con la célebre Carrera de las Indias como avenida emblemática. Escribe Meinig respecto a la flota española “Una ruta única (...) desde un único puerto conectado a dos portales americanos... un eje marítimo de un enorme sistema imperial que afirmaba derechos territoriales exclusivos sobre la mayor parte del mundo americano”²⁰. La segunda, se incubó en el nordeste europeo (norte de Portugal, la Vascongada, la Rochelle, Bretaña, Normandía, Países Bajos). A diferencia de la anterior, fue “(...) un comercio abierto protagonizado por infinidad de empresarios desde numerosos puertos locales (...)”²¹ y que daría lugar a otra forma de colonización ensayada preferentemente en Norteamérica

¹⁷ Wallerstein, *El moderno sistema mundial*. Tomo I. p. 490.

¹⁸ Wallerstein, *El moderno sistema mundial*. Tomo II. p. 21.

¹⁹ Meinig, Donald W., *The Shaping of America. A Geographical Perspective on 500 Years of History. Vol. 1. Atlantic America 1492-1800*. New Haven and London, Yale University Press, 1986.

²⁰ *Ibid.*, p. 51.

²¹ Meinig, *The Shaping of America*, p. 56.

y en lo que los españoles consideraban “las islas inútiles” del Caribe. Aunque al calor de esta dinámica se generaron algunos intensos procesos de asentamientos poblacionales, se trató de una tendencia que priorizaba (o tuvo que contentarse con) los pontones comerciales y productivos dispersos a los grandes asentamientos contiguos, y que resultaron vitales para el capitalismo europeo y norteamericano, principalmente en la producción del alimento calórico barato por excelencia: el azúcar.

El Caribe fue lugar de confluencia de estas modalidades y, por ende, de este contrapunteo. Desde esta perspectiva, La Habana adquirió otra connotación fronteriza: la que le permitía intermediar entre los vastos cotos económicos territoriales del imperio español y los dinámicos flujos de la economía mundo. Entre el abigarrado sistema mercantilista español y la economía capitalista que se incubaba en los almacenes de Ámsterdam y Londres. Volviendo al esquema teórico de Wallerstein, fue incorporada ventajosamente en condición de semiperiferia colonial al devenir engranaje de “(...) varias de las cadenas mercantiles que constituyen la división del trabajo corriente en la economía-mundo capitalista (...)” con la consiguiente transformación continua de las “microestructuras”²².

No se trataba simplemente de su ubicación en el borde defensivo del imperio que le proveyó de fortificaciones y soldados. Otras ciudades de la región también lo fueron, como el caso de San Juan, pero solo consiguieron a cambio una existencia mediocre siempre lindando con la carestía. Como veremos, su especificidad tampoco radicó en que participaba activamente del trasiego de mercancías en el comercio oficial. Veracruz fue un pontón comercial decisivo de la Nueva España, pero nunca dejó de ser un poblado poco interesante. Y Cartagena, que conoció un periodo de esplendor, no resistió el final de las flotas y la competencia suramericana de Buenos Aires y quedó –según un visitante– sumida en “(...) un aspecto lúgubre, de claustro”²³.

Si La Habana pudo rebasar sus murallas y sobrevivir exitosamente al final del monopolio mercantil fue debido a que actuaba como un activo *entrepôt* comercial que impactó en la generación de una genuina cadena productiva y de servicios que incluyó actividades de alta complejidad técnica para la época. Y, en consecuencia, se benefició con un activo proceso de acumulación capitalista que quedó plasmado en los elegantes palacetes que comenzaron a poblar la

²² Wallerstein, *El moderno sistema mundial*. T III. p. 180-1.

²³ Lemaitre, Eduardo, *Historia general de Cartagena*. Bogotá, Banco de la República, 1983, pp. 270.

ciudad desde finales del siglo XVII. La Habana, ha puntualizado Moreno, operó como una típica semiperiferia articuladora de flujos en función de la economía mundial²⁴. Aquel verso de Quevedo sobre los periplos del “poderoso caballero Don Dinero”, que nacía en las Indias y terminaba enterrado en Génova, pudo haber mencionado, con pleno derecho, su pérdida de inocencia en La Habana.

Alejandro de la Fuente, ha analizado el intríngulis comercial de la Habana entre 1571 y 1610, un momento vital para entender el despegue metropolitano de la ciudad en las postrimerías del siglo XVIII²⁵. Una conclusión fundamental es que en torno al estacionamiento de las flotas en la bahía, se desataba un vertiginoso tráfico comercial, hacia y desde la metrópoli, a otras colonias americanas y al interior de la isla. Y que, por consiguiente, convirtió a la Habana en el puerto de fletes menores en todo el hemisferio. Ello resultó un atractivo adicional que incrementó el tráfico de buques aislados o de flotillas, y que mantenía la actividad comercial todo el año.

Un balance del comercio que tenía lugar en la ciudad nos indica la maduración de un *entrepôt* que conectaba puertos diversos y se beneficiaba a gran escala con las ganancias diferenciales dadas por los diferentes precios de las mercancías, incluyendo del dinero²⁶. En el siglo XVII, ha anotado Moreno la mitad de las capacidades de las flotas eran rellenas en La Habana²⁷ y aunque ello constituyó un estímulo para el desarrollo temprano de un hinterland productivo, es innegable que las capacidades ociosas solo podían ser saturadas con importaciones de las colonias establecidas en la cuenca caribeña. Por lo que los comerciantes de la ciudad eran activos intermediarios de un comercio de mayor escala.

Téngase en cuenta que entre 1571 y 1610 los archivos registran que la bahía habanera recibió o expidió más de 2000 buques relacionados con la metrópoli u otras colonias de la Cuenca del Caribe. Los valores millonarios importados provenían en un 47% de otras colonias, un 45% de la metrópoli y solo un 8% de la isla. En cambio, los valores exportados iban en un 70% a Sevilla, un 18% a otras colonias y el resto a otras poblaciones de la isla. Entre los mercados

²⁴ Moreno Fraguinals, *Cuba/España, España/Cuba: Historia Común*.

²⁵ De la Fuente, Alejandro, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*. Chapel Hill, The University of North Carolina press, 2008.

²⁶ Un caso muy sugerente narrado por de la Fuente es la sobrevaluación del real a 44 maravedíes, contra 34 que era su precio normal en el imperio. Ello generó una espiral de compras de metales preciosos y otras mercancías que eran vendidas con un margen extraordinario de ganancias, hasta que por real disposición, el precio fue fijado al mismo nivel que en la metrópoli.

²⁷ Moreno Fraguinals, *Cuba/España, España/Cuba: Historia Común*.

coloniales más importantes se ubicaban México y Florida, y solo de manera marginal Santo Domingo y San Juan. Al interior de Cuba, tres villas acaparaban el 80% de los valores: Bayamo (que en la primera parte del siglo XVI había sido el principal poblado de la isla por su activo contrabando), Puerto Príncipe y Sancti Spíritus²⁸. La antigua capital, Santiago de Cuba, prefería mirar al Caribe Oriental y a su progenitora Santo Domingo. Respecto a lo que luego hemos imaginado como su espacio nacional, La Habana se comportaba como un enclave.

Cuando se revisan los productos que componían el comercio, salta a la vista la magnitud de la intermediación comercial de la ciudad. La inmensa mayoría de las importaciones transoceánicas se concentraban en tres productos: textiles, vino y esclavos; los que eran pagados mayoritariamente con plata y cueros. La plata provenía esencialmente de las importaciones inter-coloniales, principalmente México y Florida, y los cueros de otras regiones insulares. A otras colonias exportaba alimentos y textiles, pero también lingotes de plata, y al resto de la isla vendía alimentos, textiles, plata y esclavos²⁹. Un círculo perfecto al cual se iban agregando, como anotaba antes, ganancias diferenciales en materias de fletes baratos, sobrevaluaciones monetarias y especulaciones mercantiles diversas³⁰.

Este rol de intermediación regional se mantuvo durante varios siglos y sobrevivió a las flotas. En once meses de 1775, según Knight, arribaron al puerto de La Habana 183 barcos, 127 de ellos con fines comerciales³¹. El 53% provenía de las colonias españolas en América, el 28% venía de España e Islas Canarias, y un 7% de Cuba y de otros puertos extranjeros respectivamente. Fue lo que observó Alexander von Humboldt un cuarto de siglo más tarde, solo que a una escala mucho mayor y en un nuevo contexto en que La Habana ya era el centro de un creciente emporio azucarero³². Según el humanista alemán, cada año visitaban el puerto de La Habana de 1.000 a 1.200 buques mercantes –más

²⁸ De la Fuente, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*, pp. 67- 82.

²⁹ *Ibid.*, p. 67-82.

³⁰ En este período el tráfico de esclavos africanos era limitado a operaciones oportunistas, pues tanto la demanda insular como la oferta de la trata eran limitadas. La ocupación de la ciudad por los ingleses en 1762 fue un punto de clivaje, cuando decenas de miles de esclavos fueron vendidos libremente en los mercados de la ciudad. Pero ya por entonces La Habana estaba dejando de ser el ajetreado entrepôt comercial para devenir un centro coordinador de la agro-exportación azucarera. Desde el siglo XIX el tráfico de esclavos se convirtió en otro pilar de la acumulación capitalista en la isla.

³¹ Knight, Franklyn, "Origins of Wealth and the Sugar Revolution in Cuba". *Hispanic America Historical Review*. Vol. 57. N° 2. 1977.

³² Von Humboldt, Alejandro, *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*. La Habana, Editorial Cultural, 1930, p. 273.

un centenar de buques de guerra— que totalizaban unas 170.000 toneladas. Ellos acarreaban mercancías por valores entre 75 y 80 millones de pesetas, una parte de las cuales ‘vuelven a exportarse’: “La Habana (escribía) compra en el extranjero mucho más de cuanto exigen sus propias necesidades, porque cambia sus géneros coloniales por productos de las manufacturas de Europa para volverlos a vender en gran parte en Veracruz, La Guaira y Cartagena”³³.

La Habana era, sin lugar a dudas, la pieza dominante de una región económica que abarcaba al Caribe occidental y al Golfo de México, y las sometía a intercambios desiguales, en ocasiones con recurrencia a mecanismos extraeconómicos³⁴. Al respecto, resulta muy ilustrativa la relación sostenida con los asentamientos españoles en La Florida, región con la que La Habana ha tenido una complicada relación histórica que aún no termina. A pesar de los esfuerzos tempranos de Menéndez de Avilés, el poblamiento hispano de la península estaba limitado a un centro militar —San Agustín— y algunos fortines como San Marcos, San Luis y Pensacola, con suertes variables y duraciones efímeras. Realmente nunca fue posible el desarrollo colonial de la zona —los proyectos agrícolas nunca pasaron de ser parcelas de sobrevivencia— y la persistencia española se debía al interés en proteger el paso de las flotas y en contener la expansión inglesa que ya en 1607 se había establecido en lo que hoy es Virginia³⁵.

Desde el principio quedó claro para los estrategas de Madrid que la sobrevivencia física de los patéticos fortines floridanos dependía de los suministros desde la Habana. Mientras que, para los comerciantes y funcionarios habaneros, representó una excelente oportunidad para incrementar las ganancias. Era evidente que Florida se había convertido en una suerte de mercado cautivo, siempre endeudado y transfiriendo recursos a la oligarquía habanera. En consecuencia, la península devino uno de los destinos comerciales coloniales más importantes de Cuba. La isla le abastecía de comida —producida en su extensa llanura occidental o reexportada— que Florida solo podía pagar con el importe de los situados.

³³ *Ibíd.*, p. 8.

³⁴ Solo a modo de comparación, vale la pena volver la mirada a la ciudad que fue el centro legal y cultural de América en la primera mitad del siglo XVI: Santo Domingo. Fuera del circuito de travesía de las flotas, la actual capital dominicana cayó en una situación de pobreza generalizada. Su maltrecho puerto, ubicado en el lado occidental del Río Ozama, regularmente recibía dos buques anuales a lo largo de todo el siglo XVII. Y cuando en el siglo XVIII se produjo cierta reanimación, el número de buques a un promedio de 25 al año, regularmente de pequeño calado. El despegue de La Habana se había realizado a expensas de las primeras colonias españolas del Caribe Oriental, y en este sentido constituyó un temprano proceso de re-territorialización del mundo colonial hispano. Gutiérrez, Antonio, *Santo Domingo Colonial: Estudios Históricos*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2007.

³⁵ Navarro, *América en el siglo XVIII*.

De acuerdo con Cusick, al final del período que analizamos, hacia 1803, llegaron al puerto de San Agustín unos 15 buques provenientes de La Habana que suministraron el 43% de los volúmenes de mercancías³⁶. La Habana era un puerto muy caro para los floridanos, en comparación con los productos norteamericanos, que provenían principalmente de Charleston. No obstante, la Habana mantenía el control sobre productos de alto consumo –vinos, ron, aceites y azúcar– y sobre todo del dinero proveniente de los situados. Era usual que toda la partida anual se gastase en la propia ciudad, como pago a bienes y servicios previamente adquiridos. De manera que, los soldados de San Agustín trabajaban por la comida. De sus jornales se ocupaban los comerciantes habaneros.

Otro efecto de esta relación con los “espacios de flujos” de la mundialización incipiente fue el desarrollo de una activa economía productiva y de servicios, dirigida a satisfacer los requerimientos de la flota y sus operadores. No es difícil imaginar a una ciudad desbordada por sus visitantes en busca de comida, diversiones, sexo o alojamiento. Durante buena parte del siglo XVII, el número de visitantes era muy cercano al número de habitantes, lo que incrementaba la demanda y con ella los precios en beneficio de los vecinos. Esta dinámica fue la base de la movilidad social de importantes sectores de población negra y mestiza, un hecho narrado con asombro por más de un cronista, tal como lo reporta Eguren: indios “desparramados y vagabundos”, negros “errantes (...) chocantes e insolentes”, eran las razones del horror de la élite blanca de la ciudad que exigía como solución “orden y buena policía”³⁷. La que terminaría aplicando con mano de hierro en el siglo XIX en uno de los procesos de represión racista más bochornoso del continente. Pero que no pudo contener una dinámica de hibridación cultural y de creación de una cultura empresarial que constituyeron un recurso invaluable para el desarrollo de la ciudad.

No menos relevante fue el efecto sobre la producción agrícola en los suburbios de la ciudad. Gracias a la calidad física de ese entorno –una extensa llanura tan fértil y bien irrigada como aburrida desde el punto de vista paisajístico– la ciudad fue rodeada por diferentes unidades agrícolas y ganaderas cuyas producciones satisfacían los aprovisionamientos de las flotas, el dilatado mercado urbano y eventualmente la exportación a Europa. Las estancias agrícolas fomentadas fueron excelentes laboratorios de hibridación cultural, al combinar productos y técnicas autóctonas, europeas y africanas, debido al uso perma-

³⁶ Cusick, James, “Accros the Border: Commodity Flow and Merchants in Spanish St Augustine”. *The Florida Historical Quarterly*. Vol. 69. N° 3. 1991.

³⁷ Eguren, Gustavo, *Fidelísima Habana*. La Habana, Letras Cubanas, 1986, pp. 102.

nente u ocasional de fuerza de trabajo esclava. Aparte de los hatos vacunos y porcinos, en las estancias se cultivaba principalmente yuca, plátanos, maíz, arroz y frijoles. Y con el avance del siglo XVII fueron extendiéndose otros cultivos comerciales como el jengibre, el tabaco y la caña de azúcar. De ellos fue el segundo, el principal rubro agrícola de exportación, hasta que, a fines del XVIII fue desplazado por el azúcar. Ello constituyó el punto de partida de un intenso proceso de intermediación urbana que implicó la subordinación de un hinterland productivo y habitacional en expansión.

Finalmente, la extensión de los servicios a la flota incluyó el establecimiento de astilleros encargados de la reparación de buques y de construcción de unidades que pasaron a formar parte de las diferentes armadas imperiales. En el siglo XVII existían al menos seis astilleros en torno a la ciudad, tres en la bahía y otros tantos en tramos costeros cercanos. Un stock que situaba a La Habana en un primer lugar como productora de buques, por encima de los tradicionales astilleros del norte de la península. Produjeron barcos de gran calado a expensas de los bosques naturales, que sufrieron así un primer embate que continuaría el azúcar en el siglo XIX. En fecha tan temprana como el período 1600 y 1620 –según de la Fuente– se construyeron 31 barcos de unas 400 toneladas como promedio. Buques famosos, como El Retiro y El Bizarro, fueron construidos en la bahía habanera, que devino la principal suplidora de navíos de la Armada de Barlovento. Pero suprimida ésta en la primera mitad del siglo XVIII, los astilleros de la ciudad continuaron siendo imprescindibles para el mantenimiento de la flota imperial, de guerra y comercial, y se calcula que 74 navíos de guerra fueron construidos entre 1700 y 1775. Entre 1723 y 1796 se construyeron 114 barcos que fueron dotados de casi cinco mil cañones. Aun cuando los astilleros decayeron desde finales del XVIII, 4 de los 15 barcos ibéricos que combatieron en Trafalgar (1805) eran habaneros. Entre ellos, se encontraba la monumental *Santísima Trinidad*, de 136 cañones y más de mil tripulantes, que había sido fabricada cuarenta años atrás³⁸. Ello generó una dinámica artesanal y manufacturera (fundiciones, construcción de instrumentos de navegación, carpintería, etc.) que elevó considerablemente tanto el dispositivo tecnológico como la calidad de los recursos humanos de la ciudad.

³⁸ Kuethe, Allan and José M. Serrano, "El astillero de La Habana y Trafalgar". *Revista de Indias*. Vol. 17. N° 241. 2007.

DE LA ALDEA LABORIOSA A LA METRÓPOLI REGIONAL

El crecimiento de La Habana en este período colonial temprano se puede palpar a través de sus mapas. El primer mapa conocido data probablemente de 1567, los tiempos en que las flotas comenzaban a arribar y Pedro Menéndez de Avilés gobernaba la isla en el tiempo libre de sus andanzas por La Florida. Nos muestra un amontonamiento de casas sencillas donde es posible observar algunos trazados de calles y algunas casas mayores, más visibles y ubicadas en torno a las plazas, y que pudieran constituir las viviendas de la oligarquía local, construidas de piedra y mampostería.

Es un mapa con poco arte –curiosamente orientado al este, al Santo Sepulcro que nos recuerda algunas crónicas de la época que describían casas de tablas y paja –imitaciones de los bohíos arawacos– frecuentemente pasto de las llamas, con mobiliarios rústicos hechos por artesanos locales con los materiales disponibles en la isla. Solo cuatro calles presentaban un alineamiento regular de las viviendas “Las demás [afirmaba un cronista] están plantadas al capricho del propietario, cercadas o defendidas, en sus frentes, fondos y costados, con una muralla doble de tunas bravas”³⁹. No era posible salir de noche sin exponerse al ataque de manadas de perros jíbaros y de cimarrones que entraban en el poblado buscando comida.

En el croquis hay dos edificios que sobresalen y que señalizan dos bastiones del poder colonial en la ciudad. El primero, está representado por una casa ligeramente más grande que el resto, coronada con una cruz y que indica la ubicación de la iglesia Parroquial Mayor, que debió estar en proceso de terminación cuando fue realizado el croquis. Un edificio que, según todas las crónicas era nada elegante, que vino a solucionar un dilema ciudadano acerca de cómo quedar bien con Dios y la iglesia con la menor erosión posible de los bolsillos⁴⁰.

El segundo edificio resaltado en el plano era la planta del Castillo de la Fuerza Nueva o simplemente La Fuerza –también en construcción– y cuya relevancia simbólica debió resultar tan notable para el dibujante, que le dio un espacio en el mapa equivalente al 20% del total del área urbana. Moreno Friginals, ha

³⁹ Roig Leuchsering, Emilio, *La Habana apuntes históricos*. La Habana, Editorial Consejo Nacional de Cultura, 1963, p. 85.

⁴⁰ Cuando a mediados del siglo XVIII el Obispo Morel y Santa Cruz llegó desde Santo Domingo a hacerse cargo de los asuntos religiosos de la isla, se sintió ofendido por la condición “ordinaria” de la parroquial mayor, que “(...) más parece casa particular que templo de Dios” impropia de lo que llamó “(...) la gran ciudad de San Cristóbal de La Habana” (citado por Moreno Friginals, *Cuba/España, España/Cuba*, pp.114-115)

hecho de este castillo una alegoría de fina prosa y lo consideró "(...) el hecho arquitectónico de mayor significación habanera en la época y también el de más alto contenido simbólico"⁴¹. Es de notar que, en el momento en que se dibujó el mapa, La Habana solo contaba con otro elemento defensivo: una cadena que cerraba la entrada del puerto, en cada uno de cuyos extremos se ubicaban unos baluartes, dibujados en el mapa, justo donde hoy existen las fortalezas de la Punta y del Morro, construidas entre fines del XVI y principios del XVII.

Había, sin embargo, una obra que el mapa de 1567 no podía captar por encontrarse en sus primeros vagidos, pero que tuvo mucha más importancia que castillos e iglesias: *la zanja real*. Se trató de un canal revestido en piedra, de 11 kilómetros de largo que traía el agua desde el río Almendares hasta una fuente central de la ciudad. La obra –financiada con la sisa de la carne, el vino y el jabón– fue iniciada en 1566 y terminada con desperfectos en 1575. En 1589 su toque final fue encomendado a la imprescindible familia Antonelli, quien la entregó en 1592, justo el mismo año en que La Habana fue designada ciudad. Según Weiz, tenía capacidad para satisfacer el consumo de 200 mil personas y operó, con sucesivas mejorías, como principal fuente de abasto de agua de la ciudad en expansión hasta el siglo XIX⁴². La Zanja eliminó la incertidumbre en el abastecimiento del líquido y permitió una expansión sin precedentes de la actividad comercial portuaria y de la actividad agrícola en su hinterland.

Esta inquietud constructiva, que dotó al poblado de una infraestructura única en el Caribe y que permitió su despegue en los siglos siguientes, debió implicar en primer lugar, un fuerte consenso de la incipiente élite urbana y de los poderes coloniales⁴³, pero también, una tensión tremenda entre los planes y los recursos de una población que por entonces tenía no más de unos pocos miles de habitantes. Weiz se ha referido a la escasez de fuerza de trabajo, que obligó a las autoridades coloniales a aplicar medidas draconianas como trasladar esclavos desde las faenas agrícolas, con la consiguiente reducción del stock alimenticio, y establecer un régimen de trabajos forzados con pagas

⁴¹ Moreno Fraginals, *Cuba/España, España/Cuba: Historia Común*, p. 50.

⁴² Weiz, Joaquín, *La arquitectura colonial cubana*. La Habana, Editorial de Letras Cubanas, 1979.

⁴³ Como ha anotado Josep Fradera en su monumental *La Nación Imperial 1750-1918*. Barcelona, Edhasa, 2015, en el mundo colonial luso hispánico los municipios constituyeron los espacios casi únicos de representación de las élites locales. Los cabildos locales, escribe, "(...) se constituyeron en los espacios institucionales donde sus intereses económicos y corporativos podían imponerse en los cargos a su alcance, así como en el lugar donde valores simbólicos... eran defendidos, no importa si abiertamente o a través de lo que entendemos como corrupción" (p. 112)

discretas para los "...mestizos, como negros y mulatos, para que vengan a trabajar... so pena de 10 pesos o cien azotes"⁴⁴.

Otro mapa temprano data de 1603 y se debe a la pluma de Cristóbal de Rodas, un italiano emparentado con los Antonelli, a quien se deben las extensas fortificaciones de Cartagena. A diferencia del dibujo de 1567, este tiene una perfección de detalles que delata la mano de un cartógrafo. Y una aspiración reguladora que rebasaba el simple plano descriptivo. El mapa muestra un damero poco ortodoxo con dos perímetros. El primero, es la llamada "cerca vieja" que delimitaba un área original de unas 15 manzanas en proceso de abandono por un segundo perímetro –en proyecto de ser amurallado– con algo menos de 6 kilómetros de longitud y un área interna de dos kilómetros cuadrados. El núcleo urbano era un eje norte/sur alineado por las tres principales plazas: de Armas, San Francisco y Nueva. En torno a este eje, se ubicaban los principales edificios públicos y las casas de la oligarquía local. Algunos de estos edificios –signos del avance de la habilitación urbana– son reportados por el mapa de Rodas: un hospital, una fundición, un matadero, una iglesia mayor, varios astilleros, almacenes, un monasterio, varios fortines, varias plazas, la aduana y una cárcel, entre otras instalaciones.

Sin embargo, el nuevo perímetro urbano era solo una aspiración, una zona de expansión que Rodas previó para el crecimiento futuro, y que efectivamente no fue alcanzado sino un siglo más tarde. En consecuencia, buena parte de los predios "urbanos" eran huertos y corrales de animales. De alguna manera, el mapa de Rodas puede ser considerado como un documento que muestra la transformación de la aldea en un centro urbano en expansión, lo cual ya había sido reconocido en 1592 cuando fue blasonada como ciudad, con el recargado título de "Llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Indias Occidentales". Solo un tiempo después del apresto cartográfico de Rodas fue reconocida oficialmente como capital de la isla (1607).

Un indicador de la creciente importancia de la ciudad fue la frecuente concurrencia de cronistas y cartógrafos desde el siglo XVIII, lo que pone a disposición de los historiadores una cantidad apreciable de mapas y planos. Uno de ellos fue confeccionado por Pierre de Chassereau en 1739. Ya la ciudad que vio Chassereau era una urbe intramuros compacta, casi totalmente amurallada, tal y como graciosamente la dibujó en una viñeta que aún muestra la cadena

⁴⁴ Weiz, *La arquitectura colonial cubana*, p. 35.

de madera que cerraba la entrada a la bahía. Hay dos datos de los mapas de esta época que merecen ser recalcados y que Chassereau captó incisivamente.

Uno de ellos es el incipiente poblamiento extramuros que en pocas décadas fue más numeroso que el que guardaba la ciudad intramuros, envolviendo las murallas y convirtiéndolas en un obstáculo urbano que despertaba la codicia de urbanistas y negociantes. El otro, es una cierta disparidad espacial: una zona central hasta cierto punto bien cuadrículada (en realidad La Habana nunca fue un damero riguroso) y otras que muestran órdenes espaciales irregulares, en particular en su lado sur. Un dato indicativo de un poblamiento espontáneo que se atuvo muy poco a las ordenanzas urbanísticas de la época y que habla de una ciudad marcada por clivajes clasistas y étnicos, cuyo lado menos favorecido estuvo ausente de las viñetas y las crónicas más alegres.

La transformación de La Habana en una ciudad con aire metropolitano comienza a ocurrir desde fines del XVIII. Estuvo ligada, ante todo, a su transición desde una ciudad portuaria con funciones dominantes de *entrepôt* comercial (justo lo que hemos descrito hasta el momento) hacia un centro de coordinación y provisión de servicios a una economía agroexportadora en torno al azúcar, que comenzó a modelarse desde la segunda mitad del XVIII y se consolidó definitivamente cuando los esclavos de Saint Domingue (hoy Haití), incendiaron –en aras de la libertad– cada centímetro de lo que hasta entonces había sido la colonia más redituable del Nuevo Mundo. Aunque el puerto siguió siendo un componente vital de la economía y del paisaje urbano, ya no lo era *per se*, sino como parte de una cadena de exportación e importación en función de las actividades productivas.

El desarrollo posterior de la ciudad y su conversión en una metrópoli desarrollista, pasaba inevitablemente por la superación de su condición de enclave portuario, más volcado hacia el Caribe Occidental que hacia el espacio geográfico que le cobijaba y que al mismo tiempo gobernaba. En consecuencia, aunque La Habana mantuvo su distancia arrogante respecto a la isla, no podía seguir prescindiendo de ella e inició un proceso de dilatación de su entorno. Si inicialmente este no superaba algunos kilómetros a la redonda –la zona regada por la Zanja Real– desde la segunda mitad del siglo XVIII se fue extendiendo por todo el occidente. Fue una suerte de marcha “civilizadora” del capitalismo periférico sobre regiones que aún se mantenían embebidas en un sistema mercantil simple, y que implicó un nuevo modo de socialización basada en la explotación de la fuerza de trabajo esclava y la separación étnica. La que fue apuntalada por una fuerte inmigración de colonos españoles llamados a

servir como productores complementarios y fuerza de choque blanca ante el incremento de la población esclava africana.

La colonización mercantil avanzó hacia el centro de la isla, destruyendo bosques y sociedades tradicionales, poniendo a disposición del azúcar una extensa planicie con tierras de alta calidad. Hasta el siglo XX, dejó fuera al oriente cubano, las provincias menos favorecidas económicamente, mestizas e irreverentes. Fue lo que se ha llamado la Cuba B, en contraposición a la Cuba A occidental con La Habana como polo. Y fue la Cuba de las revoluciones, con líderes siempre deseosos de llegar con sus tropas a una ciudad que se empeñaba en identificar su sentido de la patria con su vocación azucarera: sin azúcar, decía un lema, no hay país.

En el centro de esta transformación se ubicaba una élite que había comenzado –como diría Marx– su baño de “sangre y lodo”⁴⁵ en los muelles del puerto. Era una élite versátil, que comenzó su vida controlando el cabildo y apropiándose de las mejores tierras y de las encomiendas de indios *arahuacos*, y luego prosiguió su marcha al cielo agenciándose contratos constructivos, comerciando de todas las formas y explotando mano de obra servil en sus inmensas propiedades ganaderas y agrícolas. En un acucioso estudio, Knight, ha explorado el proceso de recomposición elitista en el occidente cubano. Encontró que de 450 familias blancas ubicadas en el top socioeconómico (grandes plantadores, comerciantes, financistas) a mediados del siglo XIX, un tercio hundía sus raíces en los siglos XVI–XVII. El 42% se había originado en el siglo XVIII y sólo una cuarta parte lo había hecho en la primera mitad del XIX⁴⁶. En otras palabras, la élite se había estado transformando permanentemente, pero al mismo tiempo, es evidente que el gran despegue del siglo XIX estuvo condicionado por el alto grado de los capitales amasados en el enclave portuario.

De la misma manera, que a fines del siglo XVI, el despegue de La Habana en este período estuvo vinculado a un consenso intra-élite armado de capacidad empresarial, voluntad política y capitales sustanciales. La oligarquía urbana supo aprovechar el tumulto de acontecimientos y oportunidades, que asomaron a fines del siglo XVIII para mover a La Habana a un nuevo lugar de la economía capitalista mundial. Si, recordando a Sauer, en el siglo XVI la capital cubana se movió hasta ubicarse en el camino real de las indias, a fines del XVIII

⁴⁵ Marx, Karl, *El Capital: Crítica a la economía política*. Tomo I. Distrito Federal, Siglo XXI, 2008.

⁴⁶ Knight, “Origins of Wealth and the Sugar Revolution in Cuba”.

pudo colocarse en el epicentro de las bolsas de valores de los centros de poder económicos⁴⁷.

Cuba, y su centro habanero, siguió siendo una colonia política española pero sin vínculos económicos fundamentales, los cuales se establecieron directamente con los centros del capitalismo mundial y sobre todo con Estados Unidos: una reedición peculiar de las fronteras económicas y políticas que conducirían a la paradoja de una colonia más rica y próspera que la metrópoli. Al decir de un agudo asturiano que visitó La Habana en el siglo XIX, se trataba de una ciudad donde "(...) se ha inoculado, más que en ninguna otra parte de la América española, el espíritu progresivo de los Estados Unidos (...) un centro de comunicaciones de Europa y de los principales países de América (...) una gran población que marcha al nivel de las principales de Europa, no solo en adelantos materiales y cultura, sino también, en despreocupación y libertad de costumbres"⁴⁸.

Su definido *hábitus* aristocrático y su sofisticada cosmovisión burguesa hizo de esta clase un objeto de atención de muchos observadores, algunos tan exigentes como Alejandro de Humboldt, quien reconoció en ella la posesión de las "(...) miras más extensas sobre el estado de las colonias y las metrópolis"⁴⁹. Pero creo que nadie la ha recreado con más luces y detalles que Manuel Moreno Fragonals

"(...) un grupo de poder capaz de echar las bases del complejo azucarero que será el mayor del mundo (...) levantará una base técnico material que incluso se adelantará a muchos países europeos en el uso de equipamientos industriales y reformas sociales; dirigirá su cultura por las líneas positivistas del saber rentable (...) pero en especial (...) obligará a una reestructuración del sistema colonial español creando una relación novísima con la metrópoli"⁵⁰.

Pero esta evolución corresponde a otro momento de la historia, como antes decía, la ciudad desarrollista que reestructura su frontera con el espacio in-

⁴⁷ Sauer, Carlos, *Descubrimiento y Dominación española del Caribe*. Distrito Federal, Fondo de Cultura Económica, 1984.

⁴⁸ De la Barras, Antonio, *La Habana a mediados del siglo XIX: Memorias de Antonio de la Barras y Prado*. Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, 1925, p. 104.

⁴⁹ Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*, La Habana, Editorial Cultural p. XLV.

⁵⁰ Moreno Fragonals, *Cuba/España, España/Cuba, Historia Común*, p. 147.

sular, para subordinarlo en función del sistema económico mundial del que ella es una periferia aventajada. Pero al mismo tiempo, mantuvo la distancia arrogante y trazó otras fronteras espaciales internas como resultados de la estratificación y la segregación étnico/clasista.

CONCLUSIONES

No es posible entender la evolución de La Habana y su transformación en una semiperiferia colonial respecto al Caribe Occidental sin tomar en cuenta su lugar como pontón fronterizo desde dos tipos de relaciones. La primera, la condición de La Habana como frontera respecto al mosaico de posesiones imperiales en el Nuevo Mundo, y, lo que es muy importante, como resguardo de la flota imperial. Ello le dotó de un valor añadido geopolítico que fue correspondido con fuertes inversiones en fortificaciones y obras defensivas que aún hoy seducen a los visitantes. Estas obras, regularmente financiadas con los *situados* mexicanos, constituyeron partidas monetarias gigantes para la época que dinamizaron toda la economía urbana, y colocaron a la ciudad en una posición hegemónica en la región del Caribe Occidental. Desde La Habana se distribuían los subsidios mexicanos, y en ocasiones ello constituía una oportunidad de dividendos adicionales, como sucedía en la relación con Florida y con las posesiones del Caribe Oriental.

Pero también La Habana fue la frontera entre el Imperio/Mundo español y la Economía/Mundo en formación. La ciudad, desbordada por barcos y comerciantes que podían permanecer en su tranquila rada por varios meses al año, constituía un activo núcleo de comercio con “los otros”. Desde la misma flota, cuyas capacidades ociosas eran rellenadas durante la espera en la bahía habanera, se generaban numerosas transacciones comerciales que salían del control de las rígidas normativas imperiales. La ciudad sacó provecho de los beneficios diferenciales y especulativos, pero también de una habilitación industrial y de servicios –astilleros, servicios financieros, hospedajes, lúdicos– únicos en la región que le dotó de un bagaje tecnológico y de recursos humanos superior.

Cuando el sistema de flotas desapareció al calor de las reformas mercantilistas borbónicas, los puertos del Caribe Occidental sufrieron lastimosas depresiones. Cuando, con la independencia de México, los *situados* desaparecieron, las islas del Caribe experimentaron severas crisis de liquidez. La Habana, en cambio, continuó su expansión en virtud a las masas de capitales acumulados desde la intermediación portuaria. Y desde fines del siglo XVIII fue ocupando la posición privilegiada de Saint Domingue en el mercado azucarero mundial. Con avidez

subordinó todo el occidente de la isla para convertirlo en una gran plantación esclavista. La ciudad comenzó su transformación metropolitana, y una fuerte relación con Estados Unidos, una nueva y contradictoria relación fronteriza.

La Habana, modelada al calor de estos procesos sería una ciudad elegante, cosmopolita, con una fuerte vocación metropolitana que ejerció una indudable primacía urbana en el Caribe. Pero una ciudad desigual, racista y arrogante que aprendió desde muy joven a esconder los barracones esclavistas tras los paseos higienistas. Una ciudad marcada por el contraste, al decir de un poeta decimonónico –José María Heredia– entre “La belleza del físico mundo/los horrores del mundo moral”.

BIBLIOGRAFÍA

- Bauman, Zigmunt, *La sociedad sitiada*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2004.
- Bosch, Juan, *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe frontera imperial*. Santo Domingo, Fundación Juan Bosch, 2005.
- Cusick, James, “Accros the Border: Commodity Flow and Merchants in Spanish St Augustine”. *The Florida Historical Quarterly*. Vol. 69. N° 3. 1991.
- De la Barras, Antonio, *La Habana a mediados del siglo XIX: Memorias de Antonio de la Barras y Prado*. Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, 1925.
- De la Fuente, Alejandro, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*. Chapel Hill, The University of North Carolina press, 2008.
- Dilla, Haroldo, *Ciudades en el Caribe*. Mexico, Flacso, 2014.
- Dilla, Haroldo, “Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina”. *Estudios Fronterizos, Nueva Época*. Vol.16. N° 31. 2015.
- Eguren, Gustavo, *Fidelísima Habana*. La Habana, Letras Cubanas, 1986.
- González, Alfredo, “Repercusiones espaciales de la fortificación colonial en La Habana”. *Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía*. N° 35. 1994.
- Grafenstein, Johanna, “El Gran Caribe y sus vínculos con la Nueva España (1783–1821)”. de la Serna, J. M. (coord.). *El Caribe en la encrucijada de su historia*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.
- Gutiérrez, Antonio, *Santo Domingo Colonial: Estudios Históricos*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2007.
- Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*. La Habana, Editorial Cultural, 1930.
- Knight, Franklyn, “Origins of Wealth and the Sugar Revolution in Cuba”. *Hispanic America Historical Review*. Vol. 57. N° 2. 1977.

- Kuethe, Allan and José M. Serrano, "El astillero de La Habana y Trafalgar". *Revista de Indias*. Vol. 17. N° 241. 2007.
- Lemaitre, Eduardo, *Historia general de Cartagena*. Bogotá, Banco de la República, 1983.
- Mañach, Jorge, *Teoría de la Frontera*. San Juan, Editorial Universitaria-Universidad de Puerto Rico, 1970.
- Marichal, Carlos y M. Souto, "Silver and Situated: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century". *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 74. N° 4. 1994.
- Marrero, Levi, *Cuba: Economía y Sociedad*. San Juan, Editorial San Juan, 1972.
- Marx, Karl, *El Capital: Crítica a la economía política*. Tomo I. Distrito Federal, Siglo XXI, 2008.
- Meinig, Donald W, *The Shaping of America. A Geographical Perspective on 500 Years of History. Vol. 1. Atlantic America 1492-1800*. New Haven and London, Yale University Press, 1986.
- Mezzadra, S. y B. Neilson, *Border as a Method or the Multiplication of Labor*. Durham, Duke University Press, 2013.
- Moreno Fragnals, Manuel, *Cuba/España, España/Cuba: Historia Común*. Barcelona, Crítica, 2002.
- Navarro, Luis, *América en el Siglo XVIII*. Madrid, RIALP, 1983.
- Pérez Guzmán, Francisco, *La Habana, clave de un imperio colonial*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1997.
- Roig Leuchsering, Emilio, *La Habana apuntes históricos*. La Habana, Editorial Consejo Nacional de Cultura, 1963.
- Sassen, Saskia, *Territorio, autoridad y derechos*. Madrid, Katz Editores, 2010.
- Sauer, Carlos, *Descubrimiento y Dominación española del Caribe*. Distrito Federal, Fondo de Cultura Económica, 1984.
- Venegas, Carlos, *La urbanización de las murallas*. La Habana, Editorial Letras Cubanas, 1990.
- Wallerstein, Immanuel, *El moderno sistema mundial*. Tomo I. Madrid, Siglo XXI Editores, 1999.
- Ward, Christopher, *Imperial Panama: Commerce and Conflict in Isthmian America, 1550-1800*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1993.
- Weiz, Joaquín, *La arquitectura colonial cubana*. La Habana, Editorial de Letras Cubanas, 1979.

[Recibido el 30 de diciembre de 2016 y Aceptado el 20 de noviembre de 2017]