



Editorial
UNIMAGDALENA



connected worlds
THE GLOBALIZATION OF THE MODERN WORLD



GLOBALIZACIÓN Y CIUDAD EN EL CARIBE (1750-1870)

Emilio José Luque Azcona
Editor

Globalización y ciudad en el Caribe (1750-1870)

Emilio José Luque Azcona
Editor

Colección Humanidades y Artes
Serie: Historia



Editorial
• UNIMAGDALENA •



connected worlds
THE CARIBBEAN JOURNALS OF THE MODERN WORLD

Catalogación en la publicación – Biblioteca Germán Bula Meyer

Globalización y ciudad en el Caribe (1750-1870) / Emilio José Luque Azcona; editor - Primera edición -- Santa Marta: Editorial Unimagdalena, 2023

1 recurso en línea : archivo de texto: PDF. – (Humanidades y Artes, Historia)

Incluye referencias bibliográficas al final de cada capítulo

ISBN 978-958-746-624-9 (pdf) -- 978-958-746-625-6 (epub)

1. Historia – Región Caribe (1750-1870) 2. Ciudades del Caribe – Historia - (1750-1870) 3. Economía - Región Caribe (1750-1870)

CDD: 909.098611

Primera edición, abril de 2023

2023 © Universidad del Magdalena. Derechos Reservados.

Editorial Unimagdalena

Carrera 32 n.º 22-08

Edificio de Innovación y Emprendimiento

(57 - 605) 4381000 Ext. 1888

Santa Marta D.T.C.H. - Colombia

editorial@unimagdalena.edu.co

<https://editorial.unimagdalena.edu.co/>

Colección Humanidades y Artes, serie: Historia

Rector: Pablo Vera Salazar

Vicerrector de Investigación: Jorge Enrique Elías-Caro

Diseño editorial: Luis Felipe Márquez Lora

Diagramación: Jeynner Kevin Pérez Vélez

Diseño de portada: Orlando Javier Contreras Cantillo

Corrección de estilo: Juliana Javierre Londoño

Santa Marta, Colombia, 2023

ISBN: 978-958-746-624-9 (pdf)

ISBN: 978-958-746-625-6 (epub)

DOI: <https://doi.org/10.21676/9789587466249>

Hecho en Colombia - Made in Colombia

Este libro se inserta en el proyecto europeo *Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World*. This project has received funding from the European Union Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement N° 823846. This project is directed by professor Consuelo Naranjo Orovio, Institute of History-CSIC.

El contenido de esta obra está protegido por las leyes y tratados internacionales en materia de Derecho de Autor. Queda prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio impreso o digital conocido o por conocer. Queda prohibida la comunicación pública por cualquier medio, inclusive a través de redes digitales, sin contar con la previa y expresa autorización de la Universidad del Magdalena.

Las opiniones expresadas en esta obra son responsabilidad de los autores y no compromete al pensamiento institucional de la Universidad del Magdalena, ni genera responsabilidad frente a terceros.

Contenido

Introducción.....	8
--------------------------	----------

En el trajín de la venta de seres humanos. Las ciudades de la trata esclavista en el Caribe hispano, 1765-1830....	18
---	-----------

José Luis Belmonte Postigo

De cómo las experiencias de los cautivos moldean las políticas borbónicas.....	23
El largo camino para la introducción masiva de esclavizados	29
Todo por la caña. El gran fenómeno esclavista	36
Una mirada más cercana a la trata	42
La mercantilización de los cuerpos de los esclavizados	46
A modo de recapitulación	56
Referencias bibliográficas	58

Ciudades caribeñas en tiempos turbulentos: el impacto de los procesos revolucionarios de finales del siglo XVIII e inicios del XIX en la vida urbana de las islas francesas y colonias vecinas	69
---	-----------

Johanna von Grafenstein

Introducción	69
--------------------	----

Las ciudades de Saint-Domingue y Santo Domingo durante los años revolucionarios	76
Las islas francesas de Barlovento y sus villas y ciudades, 1794-1802.....	87
Ciudades y villas de las colonias vecinas a las posesiones francesas: refugio y aislamiento.....	94
Conclusiones.....	99
Referencias bibliográficas.....	103

Ciudades del conocimiento en el Caribe de plantación esclavista: una mirada desde Cuba..... 108

Leida Fernández Prieto

Conocimiento como mercancía y conectividad.....	112
Ciudad-industrial-dormitorio: el acueducto de Albear	123
Africanos emancipados: huellas y rostros en la expansión urbana de la capital	129
A modo de conclusión.....	140
Referencias bibliográficas.....	143

¿Su merced es europeo o criollo? Modernidad, globalización y arquitectura 150

Pedro Manuel Luengo

Arquitectura moderna para una sociedad plural en Jamaica.....	155
Un espacio público francés para el Caribe.....	159
Las «cualidades de las principales ciudades de Europa» y su traslación caribeña.....	163
La Habana como capital de la modernidad	171
Conclusiones.....	180
Referencias bibliográficas.....	181

Las ciudades del Caribe en policía: obras públicas y control de la población..... 184

Emilio José Luque Azcona

Introducción	184
Globalización, Ilustración y ciudad en el Caribe	186
San Juan de Puerto Rico	203
Reflexiones finales	228
Referencias bibliográficas.....	233

Transformando la ciudad: el desarrollo técnico de infraestructura en La Habana (1772-1835) 242

Eduardo Azorín García

Una aproximación a la ciudad de La Habana.....	242
Los proyectos de pavimentación de calles	245
El alumbrado de la vía pública	259
La canalización de agua de la Zanja Real al Acueducto de Fernando VII	264
Conclusiones.....	278
Referencias bibliográficas.....	280

Más allá de las ciudades. Asentamientos costeros, redes comerciales y conexiones en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII 284

Antonino Vidal Ortega

Raúl Román Romero

El territorio Mosquito, antecedentes y denominación	289
Los márgenes del Caribe occidental	297
William Pitt, la Costa de los Mosquitos y Black River	306

Gentes, barcos y tierra de nadie en un largo siglo XVIII.....	311
Consideraciones finales	314
Referencias bibliográficas.....	317

Introducción

Este libro tiene como objetivo principal de análisis el papel desempeñado por los principales centros urbanos del Caribe como motores de la economía, lugares de conectividad y de creatividad, en el contexto del proceso de globalización. Para ello, el marco cronológico de estudio abarca desde mediados del siglo XVIII hasta el inicio de la década de 1870, por la importancia que en esos momentos tuvo la mencionada región en la articulación del mundo moderno y en el desarrollo del capitalismo (Naranjo Orovio, 2014; Williams, 1944).

El interés de la temática propuesta responde a varios factores. Por una parte, la escasez de trabajos que plantean, desde una mirada global para el espacio caribeño, a las ciudades como principal objeto de estudio¹ o que analizan de forma comparada a algunos de sus centros urbanos². En este sentido, pensamos que el análisis desde la historia global y la historia transnacional es muy necesario como forma de romper los moldes de las historias nacionales y de ofrecer dimensiones nuevas, profundizando en el conocimiento de lo que Bartolomé Yun (2019) denomina «entrelazamientos y mutuas influencias entre

1. Algunos trabajos, en este sentido, son los de Cross (1979), Dehoorne, Cao e Ilies (2016), Jaffe (2008) o Potter (1989; 2017).

2. En este sentido, existen algunas publicaciones que centran su interés en el análisis de las ciudades portuarias caribeñas (Elías Caro y Vidal Ortega, 2010; Grafstein, 2006) o en las transformaciones experimentadas por algunas de ellas a nivel urbanístico (Dede-Acosta, 2019; Naranjo Orovio, 1992).

sociedades lejanas» (p. 9). Del mismo modo, la historia glocal, referida «a una historia regional, local o incluso una microhistoria que toma en cuenta las interacciones y los impactos globales», enfocada en relaciones y lugares que «reflejan encuentros, choques, diferencias y convergencias» (ARAM, 2019), supone también un enfoque metodológico de indudable interés para nuestro tema de estudio. Sobre todo, si tenemos en cuenta el impacto que diferentes procesos históricos de gran repercusión internacional tuvieron sobre la región durante el período seleccionado como objeto de estudio.

Una muestra de ello son las importantes transformaciones experimentadas por algunos de sus centros urbanos en el contexto de las revoluciones azucareras, entre mediados del siglo XVIII y mediados del XIX, aspecto que ha sido destacado por autores como Franklin W. Knight (2010), refiriéndose tanto a las consecuencias ambientales y demográficas como a la introducción de la revolución industrial en el Caribe durante el siglo XIX (pp. 26-29). Resulta por ello fundamental el estudio del importante papel que algunas ciudades caribeñas tuvieron en la generación y circulación del conocimiento científico y en los procesos de modernización y progreso propiciados en el contexto del auge azucarero y de otros cultivos de plantación. Unido a lo anterior está el crecimiento del impacto de la trata atlántica de esclavizados en algunas de las principales ciudades-puerto de la región, aspecto que requiere de análisis que visibilicen y pongan en valor los aportes de los esclavizados y afrodescendientes libres en el desarrollo de estos enclaves.

La circulación, el impacto y la reformulación de las ideas ilustradas en la región y, para el caso específico del Caribe hispano, la aplicación temprana de reformas impulsadas por la dinastía de los Borbones en centros urbanos como el de La Habana, con relación incluso a Madrid o a las principales

capitales virreinales de la América hispana, añaden nuevos elementos de análisis de indudable interés. Y es que el desarrollo de grandes obras para la fortificación de los centros urbanos más estratégicos de la región, como San Juan de Puerto Rico, La Habana o Cartagena de Indias, propició importantes transformaciones urbanísticas y arquitectónicas de la mano de ingenieros cualificados, que con sus conocimientos y experiencias contribuyeron a la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, así como a la construcción de una relevante infraestructura y equipamientos de servicios. Por otra parte, la circulación de ideas y prácticas relacionadas con la ciencia de policía, que tuvo un importante desarrollo en diferentes territorios de Europa a lo largo del siglo XVIII, impulsó actuaciones, en algunos casos de forma temprana, para la mejora de la infraestructura en algunos centros urbanos de la región. Otras disposiciones relacionadas con la Policía contribuyeron también al desarrollo de iniciativas orientadas a la mejora de la salubridad y del incremento del control sobre los habitantes. En este sentido, el estudio de los agentes que impulsaron este tipo de medidas, el alcance que tuvieron y las respuestas que generaron en los grupos a los que iban destinadas, son algunas de las cuestiones que precisan de análisis más profundos y concluyentes.

Otros de los acontecimientos históricos que tuvieron un impacto muy directo en las ciudades y en los pueblos del ámbito caribeño fueron los procesos revolucionarios de la última década del siglo XVIII y los primeros años del XIX. En el caso de las ciudades-puerto de las islas francesas, la guerra fue especialmente intensa durante la Revolución haitiana, si bien sus efectos pudieron advertirse en centros urbanos situados en islas vecinas, como la llegada de emigrados, entre los que se encontraron propietarios plantadores de Saint-Domingue.

Además, la Revolución de las Trece Colonias y las desarrolladas con posterioridad en diferentes territorios de la América hispana tuvieron un especial impacto en los centros urbanos caribeños, destacando en este sentido casos como el de Caracas, por su temprana radicalización, y en el extremo opuesto otros como La Habana y San Juan, que siguieron siendo centros de poder y control vinculados a la Corona de España hasta fines del siglo XIX.

En este libro participan especialistas de diferentes instituciones de Colombia, España, México y República Dominicana, algunos de ellos integrantes del proyecto *Conneccaribbean*, que dirige la Dra. Consuelo Naranjo Orovio, del Instituto de Historia del CSIC (España). El primer capítulo, titulado «En el trajín de la venta de seres humanos. Las ciudades de la trata esclavista en el Caribe hispano, 1765-1830», tiene como objeto de análisis el tema del tráfico atlántico de esclavizados y su impacto en algunos centros urbanos de la región. Para ello, José Luis Belmonte, profesor del Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla, realiza una interpretación del mundo de las ciudades vinculadas a la trata esclavista, reinterpretando a los actores sociales que las poblaron, superando para ello «patrones territoriales o insulares, donde las ciudades cobraron vida y sentido en función de sus habitantes y de los diversos aportes culturales que traían consigo». Con ello, se busca visibilizar que el desarrollo de los centros urbanos fuera en buena medida «deudor de los aportes de los cautivos y afrodescendientes libres», contribuciones, como menciona el autor, «que sólo fueron posibles por la existencia de la esclavitud y del tráfico esclavista del que fueron víctimas».

A continuación, en el segundo capítulo, Johanna von Grafenstein, investigadora del Instituto Mora (CONACYT) de México, nos ofrece un estudio centrado en el impacto que los

procesos revolucionarios de la última década del siglo XVIII y los primeros años del XIX tuvieron en la región caribeña, destacando, para casos como el de Cuba, la llegada a varios de sus centros urbanos, principalmente villas como Santiago y Baracoa, pero también La Habana, Matanzas, Puerto Príncipe y Trinidad, de propietarios-plantadores de Saint-Domingue e islas francesas de las Antillas menores. El capítulo lleva por título «Ciudades caribeñas en tiempos turbulentos: el impacto de los procesos revolucionarios de fines del siglo XVIII e inicios del XIX en la vida urbana de las islas francesas y colonias vecinas».

El tercer capítulo, realizado por Leida Fernández Prieto, investigadora del Instituto de Historia del CSIC, se titula «Ciudades del conocimiento en el Caribe de plantación esclavista: una mirada desde Cuba». En este trabajo, la autora explora el lugar del conocimiento agrocientífico e industrial en el desarrollo urbano de las ciudades del Caribe de plantación esclavista, interpretándolo como un proceso en el que intervinieron múltiples agentes y fuentes de saber institucionales y privados. Asimismo, lo analiza desde diferentes dimensiones (científica, tecnológica, ambiental...) en el contexto de la incipiente globalización. El marco especial seleccionado como objeto de estudio es el de la isla de Cuba, con el objetivo de ofrecer una visión de conjunto que descentre el énfasis en el desarrollo urbano de La Habana. Entre los objetivos de este capítulo se encuentra la puesta en valor de la participación clave que diferentes grupos de la población afrodescendiente tuvieron en la modernización y el crecimiento urbano. Asimismo, la de mujeres botánicas estadounidenses en la producción y circulación de conocimiento natural y científico en sitios, contextos y circuitos urbanos de esclavitud.

A continuación, el capítulo cuarto, realizado por Pedro Manuel Luengo Gutiérrez, profesor del Departamento de

Historia del Arte de la Universidad de Sevilla, con el título «¿Su merced es europeo o criollo? Modernidad, globalización y arquitectura», valora desde una perspectiva trasimperial cómo la arquitectura de puertos participó del fenómeno de la globalización con particularidades propias, contribuyendo a potenciar de forma dinámica unos discursos frente a otros, convirtiéndose incluso en tema de discusión social. Para ello, analiza casos como el de la Jamaica británica, la renovación de los puertos franceses o el movimiento de monumentalización experimentado en diferentes ciudades del Caribe hispano, principalmente La Habana, como «capital de la modernidad».

En el capítulo quinto, de mi autoría, se lleva a cabo un análisis sobre la forma en la que, en el contexto del proceso de globalización, circularon en la región y se aplicaron en algunos de sus centros urbanos ideas, prácticas y medidas relativas a la policía, entendida durante el siglo XVIII como una ciencia que englobaba no solo aspectos sobre la seguridad y el control de la población, sino también otros relativos a la mejora de infraestructura y la salubridad, entre otros asuntos del gobierno. Para ello, en un primer apartado se identifican algunos de los principales impulsores de estas medidas en diferentes centros urbanos de la región, como La Habana, Caracas y Cartagena de Indias. De igual forma, se destaca el alcance de algunas de las medidas planteadas y diferentes respuestas que se generaron desde lo local a la hora de implementarse. En un segundo apartado se trata el caso específico de la ciudad de San Juan, localizada en una isla en la que las ideas de la Ilustración se aplicaron con cierto retraso. Junto a las medidas dispuestas por la máxima autoridad de la isla sobre policía, se han utilizado como principal fuente de análisis las actas capitulares de la citada ciudad, con el objetivo de determinar la importancia del cabildo en la gestión de estas iniciativas, de manera

coordinada o no, con los gobernadores y capitanes generales, que a su vez actuaron como presidentes de esa institución de gobierno local.

Tras estos trabajos que ofrecen una perspectiva regional de los procesos analizados, se incluye uno que desde lo local contribuye a un mejor conocimiento de la historia global de la región. Nos referimos al capítulo titulado «Transformando la ciudad: el desarrollo técnico de infraestructura en La Habana (1772-1835)», en el que su autor, Eduardo Azorín García, del Instituto de Historia del CSIC, profundiza en una de las cuestiones tratadas en el capítulo anterior. Concretamente, la relativa al desarrollo de la infraestructura urbana, que analiza para el periodo comprendido entre los gobiernos del marqués De la Torre y el de Miguel Tacón, por ser precisamente entonces el momento en que la ciudad de La Habana asistió a una primera remodelación urbana que sentó las bases de los cambios que acontecieron en las décadas siguientes. De las numerosas intervenciones efectuadas en este periodo, el presente texto examina el plano técnico de la infraestructura referente a la pavimentación de calles, el alumbrado público y la canalización del surtimiento de aguas. Entre los aspectos que destaca se encuentra el cambio de concepción producido en esa etapa desde una perspectiva técnica, en el contexto de una incipiente globalización, en el que, como menciona el autor, «la circulación de conocimiento científico, tecnológico e industrial sobrepasa la norma convencional de los estados absolutistas».

Otro de los aspectos contemplados en esta publicación tiene que ver con las dinámicas que se establecieron en territorios del espacio caribeño en los que lo urbano tuvo un peso marginal. Este es el objetivo de estudio del último capítulo, titulado «Más allá de las ciudades. Asentamientos costeros, redes comerciales y conexiones en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII»,

realizado por Antonino Vidal Ortega, de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra de la República Dominicana, y Raúl Román Romero, de la Universidad Nacional de Colombia (sede Caribe). Para ello, en este trabajo se pone de relieve cómo la costa de Mosquitia, a pesar de no contar con centros urbanos relevantes, estableció con la Corona una relación altamente flexible y desarrolló reacciones rápidas ante nuevas circunstancias económicas y políticas, convirtiéndose por ello en catalizadora de desarrollo económico y en lugar de innovación, superando las rivalidades entre imperios e incluso la intolerancia religiosa a través de colaboraciones y sinergias de actores de diversas nacionalidades y confesiones.

Con el tratamiento de los diferentes temas mencionados y teniendo a los centros urbanos del Caribe como objeto de estudio, este libro pretende contribuir a un mejor conocimiento del proceso de globalización durante la segunda mitad del siglo XVIII y gran parte del siglo XIX. También, a la identificación y el análisis detallado de dinámicas locales que en el espacio caribeño se vieron en buena medida determinadas o influenciadas por el impacto de procesos globales.

Emilio José Luque Azcona

Profesor Titular

Departamento de Historia de América

Universidad de Sevilla

Referencias bibliográficas

- Aram, B. (2019). ¿Entre dos mares? Reflexiones a partir de la Historia Atlántica y hacia tres conceptos de la Historia Global. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*. <http://journals.openedition.org/nuevomundo/76702>
- Cross, M. (1979). *Urbanization and Urban Growth in the Caribbean: An Essay of Social Change in Dependent Societies*. Cambridge University Press.
- Dede-Acosta, H. (2019). La ciudad como dispositivo de modernidad en la cuenca del Caribe (1850-1930): trayectorias paralelas en procesos urbanos de La Habana y Barranquilla. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, n.º 11.
- Dehoorne, O., H. Cao, D. y Ilies, D. (2016). La ville caribéenne comme objet d'étude. En O. Dehoorne, D. H. Cao, D. Ilies (Dir.), *Brownfields, friches urbaines et recompositions territoriales. La durabilité en question* (pp. 193-225). Publibook.
- Elías Caro, J. E. y Vidal Ortega, A. (Eds.). (2010). *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica*. Ediciones Uninorte.
- Grafstein, J. Von. (2006). *El Golfo-Caribe y sus puertos*. Tomos I y II. Instituto Mora.
- Jaffe, R. (Ed.). (2008). *The Caribbean City*. Ian Randle Publishers/Leiden, KITLV Press.
- Knight, F. W. (2010). La construcción social de las ciudades portuarias del Caribe antes de 1850. En J. E. Elías Caro y A. Vidal Ortega (Eds.). *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica* (pp. 21-36). Ediciones Uninorte.
- Naranjo Orovio, C. (1992). Antillas Españolas (Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo). En M. L. Cerrillos (Coord.), *La ciudad ilustrada: análisis regionales (1750-1850), Historia Urbana de Iberoamérica* (pp. 455-478). Testimonio.

- Narajo Orovio, C. (2014). *Historia mínima de las Antillas hispanas y británicas*. El Colegio de México.
- Potter, R. B. (Ed.). (1989). *Urbanization, Planning and Development in the Caribbean*. Mansell.
- Potter, R. B. (2017). *The Urban Caribbean in an Era of Global Change*. Routledge [1.ª edición 2000].
- Williams, E. (1944) *Capitalism & Slavery*. Chapel Hill.
- Yun Casalilla, B. (2019). *Historia global, historia transnacional e historia de los imperios*. Instituto Fernando el Católico, Excma. Diputación de Zaragoza.

En el trajín de la venta de seres humanos. Las ciudades de la trata esclavista en el Caribe hispano, 1765-1830³

José Luis Belmonte Postigo

Universidad de Sevilla

Cuando Etienne Michel Masse publicó en París, en 1825, su obra *L'Isle de Cuba et La Havane*, realizó una serie de descripciones sobre la capital que no fueron, desde luego, amables. El autor, que había desembarcado en la ciudad tras un enorme chaparrón que la había anegado, se quejaba de la constante presencia de africanos dedicados a las cargas de azúcar y café, los cuales trabajaban de manera febril. El enorme trasiego era animado por los gritos y golpes de los supervisores que, junto a las voces de los cautivos, componían una sinfonía infernal.

Esas caras españolas y africanas a las que no estaba acostumbrado; una atmósfera pesada y espesa; una multitud de marineros bebiendo aguardiente y ron en las pulperías; dos o tres salvajes floridanos desnudos, de piel cobriza, y con la cara pintarrajeada de rojo; todo esto me produjo una impresión muy desagradable

3. Este trabajo ha sido elaborado en el marco del proyecto «Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World». This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement N° 823846, dirigido por Consuelo Naranjo Orovio desde el Instituto de Historia-CSIC.

y que la vista de la Plaza de Armas, donde está el palacio de gobierno, no logró desvanecer (De Acevedo, 1919, pp. 14-15).

Si bien sus palabras muestran la perplejidad de un viajero europeo en una de las ciudades más importantes del hemisferio occidental, donde el esclavismo era la nota predominante, también reflejan uno de los aspectos más reseñables de ciudades como La Habana, su cosmopolitismo. Viajeros europeos, marineros procedentes del amplio espectro del mundo atlántico, indígenas de Florida, españoles, criollos e, igual de relevante, cautivos africanos de muy diverso origen cultural, conformaron una mezcla donde el aporte cultural de los diferentes grupos se fue hibridando, generando un nuevo marco, en el medio y largo tiempo, esencialmente caribeño⁴. Al hablar del cosmopolitismo de las ciudades del Caribe, hacemos referencia a una interpretación de las interdependencias articuladas, desde un sentido amplio, de distintas unidades políticas de entornos culturales y geográficos distanciados, sin que ello suponga la negación o refutación de los sistemas políticos vigentes en cada uno de estos territorios (Pelfini, 2013, pp. 13-38). Y es que, como ha señalado Michael Zeuske (2018), el concepto de «cosmopolitismo atlántico» ha sido usado por las ciencias sociales para el estudio de los grupos oligárquicos, sin tener en cuenta el mundo de la esclavitud ni, particularmente, el de la trata (p. 51). Para los actores sociales que hicieron posible este fenómeno, el

4. Aunque es menos conocido, el aporte indígena a Cuba desde finales del siglo XVIII fue importante. Desde apaches y chichimecos esclavizados en las guerras de pacificación de la frontera norte de Nueva España, a seminolas de las Floridas que habían tenido un fluido contacto comercial con La Habana durante todo el siglo XVIII, pasando, años más tarde, por la llegada de indígenas mayas yucatecos capturados y enviados por el ejército mexicano a Cuba a trabajar en condición análoga a los esclavizados (Álvarez Cuartero, 2007, pp. 559-576; Vázquez Cienfuegos y Santamaría, 2013, pp. 1-34; Venegas Delgado *et al.*, 2017, pp. 117-134; Yaremko, 2010, pp. 165-196).

cosmopolitismo era una experiencia privada, particular e individual, que transcurrió tanto en el mar como en los puertos donde recalaron. Desde este prisma, la trata esclavista fue un factor determinante para dotar de un acervo verdaderamente particular a las ciudades del Caribe. Claro que el grado de los intercambios humanos y culturales entre las distintas islas antillanas y las costas de África dependió de la intensidad, fluidez y duración del tráfico esclavista en cada uno de los puertos habilitados a este comercio y de la fijación, o no, de la población cautiva en la ciudad o su hinterland (Fick, 1990, p. 26). David Wheat (2016) ha señalado que, para entender la conformación del Caribe hispano desde finales del siglo XVI hasta 1640, es imprescindible atender a los patrones culturales de origen, ya que la mayor parte de los pobladores de este espacio, a los que denomina «colonos subrogados», tenían orígenes africanos. En un contexto determinado por el colapso demográfico de la población indígena antillana, la emigración masiva de colonos hispanos desde las Antillas a las grandes zonas mineras de Nueva España y Perú, y la llegada, cada vez más relevante, de cautivos procedentes de África, el argumento empleado por Wheat nos parece esencial para desentrenar el contexto sociocultural del Caribe desde el último cuarto del siglo XVI.

Por su parte, autores como Richard Price (2001, pp. 35-64) o Sidney Mintz (2008, pp. 251-265) han puesto en evidencia la importancia de la experiencia de la esclavitud en la conformación de las sociedades americanas, con base a la adecuación de los esclavizados al espacio americano y a la interacción con sus amos, donde la hibridación de los múltiples aspectos culturales de origen africano terminó por vislumbrar una región esencialmente criolla. En un ámbito distinto, pero muy relacionado con los expuesto, el trabajo de James Sweet (2004) ha manifestado la supervivencia de las culturas africanas,

principalmente las radicadas en el Centro de África en el Brasil colonial; espectros culturales que, sin embargo, manifestaban patrones distintos a los originales. La compleja conformación de diversas culturas criollas convivió con la preservación y supervivencia, al menos en parte, de estructuras culturales de tipo africano (Gómez, 2017). La preponderancia de unos factores culturales, u otros, estuvo estrechamente vinculada con la importancia, o no, de la llegada de cautivos africanos que traían consigo un *background* cultural que era cambiado, deformado o reinterpretado en los diferentes puertos esclavistas por los que los esclavizados pasaban hasta llegar a su destino final (O'Toole, 2007, pp. 19-36). Ira Berlin (1996) apunta, además, la necesidad de vincular a las personas de origen africano con los diversos patrones culturales en los que se vieron envueltos, conformando identidades culturales fluidas, lo que permitió, a algunos de estos individuos, tener cierta capacidad para ascender socialmente desde los últimos estratos de las sociedades donde estuvieron radicados (pp. 251-288). La definición de Berlin de estos «criollos del Atlántico» no hace referencia, exclusivamente, a individuos radicados en las costas americanas, sino que estos tuvieron una fuerte presencia, además, en territorios de Europa y África occidental, creando espacios culturales híbridos y comunes en las dos orillas del océano. Para mediados del siglo XVIII, cuando el proyecto esclavista borbónico se situó en el núcleo de las reformas mercantiles que pretendieron fomentar cultivos de exportación basados en la explotación de mano de obra esclavizada (Schneider, 2015, pp. 3-29), el contacto, directo o indirecto, de los puertos hispanos con la costa occidental africana se incrementó de manera notable. Desde esta perspectiva, la interpretación del mundo de las ciudades vinculadas a la trata esclavista debe pasar, necesariamente, por una reinterpretación de los actores sociales que las poblaron,

superando patrones territoriales o insulares, donde las ciudades cobraron vida y sentido en función de sus habitantes y de los diversos aportes culturales que traían consigo. Máxime cuando las ciudades del Caribe fueron consideradas, con acierto, como «la tumba de los europeos», por la gran cantidad de emigrantes que fallecían al no poder adaptarse a las condiciones climáticas o superar las endémicas enfermedades tropicales de la región. Como nos recuerda Vincent Brown (2008), la población de origen africano tenía unos índices de mortalidad menores a los de la población blanca, aunque era la que moría en mayor número (pp. 17-19). Esto quiere decir que sin un aporte continuado de migrantes procedentes de Europa, la población considerada como blanca sería marginal (o aún más reducida) frente a la dominante, que en las ciudades de la trata esclavista caribeña eran los africanos y sus descendientes. Humboldt (2004) nos señala que en el caso habanero solo cuando el aporte migrante europeo decaía, y decrecía el febril ritmo comercial del puerto (con el consiguiente descenso del número de mercantes, pilotos y marineros que arribaban⁵), el número de defunciones se asemejaba al de nacimientos (p. 56). La llegada de europeos disparaba las cifras de defunciones, por lo que el aporte de los africanos y sus descendientes fue clave para el mantenimiento, desarrollo y crecimiento de los entramados urbanos del Caribe. Este trabajo pretende visibilizar esta paradoja, en la que el desarrollo de los centros urbanos fue en buena medida deudor de los aportes de los cautivos y los afrodescendientes libres,

5. Dentro del mundo de la trata esclavista o, mejor dicho, de la marinería de la trata esclavista, participaron africanos y afrodescendientes, muchos de ellos ya nacidos en América. Durante la época de la trata ilegal su presencia fue, si no mayoritaria, sí significativa en el comercio ilegal de esclavizados a Cuba (Chaviano, 2019, pp. 425-439).

contribuciones que solo fueron posibles por la existencia de la esclavitud y del tráfico esclavista del que fueron víctimas.

De cómo las experiencias de los cautivos moldean las políticas borbónicas

Como bien nos señala Alex Borucki (2021), muchos de los trabajos que se han realizado para establecer las vivencias de los esclavizados se han centrado, principalmente, en su rol en la consecución de la libertad, en las formas de resistencia que implementaban, o su destacado papel como litigantes dentro de las instituciones de justicia (pp. 133-135). Sin embargo, poco se han señalado sus vivencias dentro del mundo de la trata. El primer elemento que hay que tener en cuenta para definir a la población cautiva que fue desembarcada en los puertos del Caribe hispano durante este periodo es su caracterización como supervivientes de la trata. En el periodo 1765-1830, fueron embarcadas 431.434 personas con rumbo a las islas de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y las plazas del Circuncaribe hispano, de las que lograron sobrevivir al pasaje atlántico 380.338; la tasa de mortalidad en estos viajes fue del 18 % del total de esclavizados embarcados, si bien hay que reseñar que, dada la extraordinaria entrada en los puertos cubanos, particularmente en La Habana, los datos quedan seriamente condicionados⁶. Para entender las cifras de mortalidad del pasaje atlántico, no debemos tomar en exclusiva las condiciones del viaje, sino atender a los patrones de esclavización en el interior de África. La guerra como motor para adquirir esclavos multiplicó la brutalidad con la que eran

6. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#statistics> (consultado el 5 de noviembre de 2021).

tratados y trasladados los cautivos hasta las factorías costeras, recrudesciendo sus condiciones de vida hasta su depósito en las factorías o regiones costeras de embarque, donde la brutalidad, el hacinamiento y el maltrato eran notas dominantes (Barcia, 2020, pp. 73-78). Este tránsito era particularmente lesivo para los cautivos, quienes eran obligados a esperar la llegada de las embarcaciones esclavistas en condiciones paupérrimas, desatándose frecuentes enfermedades que, o bien les ocasionaban la muerte, o mermaban considerablemente su estado de salud.

Las principales regiones de salida de los esclavizados en su trayecto hacia las posesiones hispanas del Caribe fueron la Bahía de Biafra, Sierra Leona, Senegambia y África centro-occidental, además de otras regiones como la Costa de Oro. La importancia de la Bahía de Biafra dentro del mundo de la trata esclavista cobra relevancia en la segunda mitad del siglo XVIII. Puertos como Bonny o Viejo Calabar, que habían tenido un rol esencialmente marginal dentro de la trata esclavista dirigida por los británicos, se constituyeron en centros de exportación de cautivos de primera magnitud (Rawley y Behrendt, 2005, pp. 185-186). La mejora de los canales de crédito y pago con los comerciantes británicos, y la existencia de una enorme conflictividad étnica, alentada por los comerciantes europeos, permitió a los pueblos Efik y Aro establecer un constante trasiego comercial de seres humanos (Sparks, 2004, pp. 39-40). Desde esta región, además, se observó la deportación forzada de un número inusualmente alto de mujeres, probablemente por el rol secundario que estas, a diferencia de lo que acontecía en otras regiones, jugaban en el sector agrícola, por lo que la demanda de cautivas al interior de la región de Calabar era sensiblemente menor (Nwokeji, 2010, pp. 154-161).

Las circunstancias en la región de Senegambia eran particularmente distintas, si bien permitieron la salida de miles

de cautivos rumbo a América. La desintegración del Imperio Jollof permitió la creación de diversos reinos Wolof, como Kaajoor, Waalo Bawol, Galam y Foota Toro, donde la influencia del islam era considerable. El establecimiento de un estado de guerra casi permanente para lograr una notable expansión territorial permitió la esclavización de miles de seres humanos procedentes de pueblos como los sereer y los polaar, que no habían tenido vínculos con los comerciantes europeos. La creciente presencia de los franceses, que lograron expulsar a los tratantes holandeses de Gorée y de la región del río Senegal donde fundaron San Louis, permitió a los tratantes galos rivalizar con los ingleses, quienes tenían una notable presencia en la región (Johnson, 2020, pp. 6-10). El comercio de esclavizados era la norma, si bien algo iba a cambiar. En la región del río Foota-Toro, a mediados de los setenta del siglo XVIII, un conjunto de clérigos musulmanes lideró una revuelta contra la dirigencia política para cuestionar la legitimidad de la venta de musulmanes como esclavizados a comerciantes europeos. Bajo este principio, y una vez victoriosa la rebelión, firmaron un nuevo tratado con los comerciantes franceses obligándolos a no aceptar a súbditos musulmanes. Además, trataron de conseguir que los reinos vecinos asumieran el mismo principio; sin embargo, aquellos que se negaron a respetar estos dictados sufrieron incursiones militares, secuestros y la venta de sus súbditos en calidad de cautivos a diferentes tratantes europeos (Scott y Hébrad, 2012, p. 6). La importancia del aspecto religioso en estos conflictos ha sido destacada por Manuel Barcia (2013) en su análisis sobre la denominada «yihad fulani», al lograr el establecimiento del Califato Sokoto en la zona Hausa de la actual Nigeria (pp. 6-17). El conflicto subsiguiente con el Imperio Oyo generó miles de esclavizados que llegaron, en su mayor parte, a Cuba y Brasil.

En Sierra Leona, el establecimiento de factorías por parte de los españoles, principalmente desde 1820, permitió a los tratantes hispanos acceder a enormes cantidades de cautivos (Rodrigo, 2018, pp. 195-228). Si bien Sierra Leona era un protectorado inglés, y antiesclavista desde 1808, lo cierto es que el control sobre el territorio y sobre los agentes sociales del entorno, más allá de Freetown, era extremadamente débil, lo que permitió el florecimiento de la trata (Schwarz, 2019, pp. 19-37). La región de África centro-occidental contaba con una miríada de puertos esclavistas, aunque los de Luanda y Benguela eran los más importantes. Si bien es cierto que la región estuvo dominada, principalmente, por los portugueses, la llegada de embarcaciones británicas y francesas a los alrededores de Benguela para la adquisición de cautivos fue constante (Candido, 2013, p. 163), permitiendo la llegada al Caribe de un número significativo de pueblos de la región. Daniel Domingues (2017) ha mostrado cómo, frente a la visión tradicional de que los esclavizados que eran vendidos desde el puerto de Luanda procedían de zonas del interior, producto de la conflictividad generada por la conformación del Imperio Lunda, fueron realmente motivaciones económicas las que hicieron posible la esclavización de pueblos pertenecientes a grupos lingüísticos kikongo, umbundu y kimbundu, radicados en las cercanías de Luanda. Estos fueron, de facto, los pueblos que sufrieron con mayor rigor la esclavización y venta de sus miembros por el gran puerto a tratantes europeos, y fueron estos los que hicieron posible su llegada, directa o indirecta, a las ciudades del Caribe hispánico.

Si bien es cierto que existieron diferencias en la duración y formas en la que eran transportados, y en las enfermedades que sufrieron los cautivos, en función de la zona de origen y destino, lo cierto es que una vez embarcados, los supervivientes debían afrontar las inhumanas condiciones del

viaje, donde el hacinamiento, la falta de higiene, la carestía de agua y alimentos, el maltrato y las agresiones sexuales eran norma. Las penosas condiciones en las que se encontraban favorecieron el estallido de brotes epidémicos en los barcos esclavistas, que terminaron por cobrarse un alto número de vidas. Además, la utilización del terror a bordo por parte de marineros y oficiales (Rediker, 2007, pp. 14-40), de la que eran víctimas los cautivos por la implementación de castigos físicos públicos, el maltrato continuado o echar por la borda a esclavizados potencialmente rebeldes⁷, enfermos o fallecidos, debió sin duda quebrantar el estado anímico de los cautivos (Mustakeem, 2011, pp. 301-316; Piqueras, 2021, p. 51). Máxime cuando, además de la brutalidad que se experimentaba a bordo, los cuerpos de las víctimas que no pudieron resistir las condiciones del viaje no eran tratados con la más mínima dignidad. Esto es, para los esclavizados a bordo, el espectáculo del horror experimentado durante la travesía atlántica no solo tenía una percepción física, sino también espiritual (Bretones Lane, 2021, pp. 449-465; Dewulf, 2021, pp. 222-261). Vincent Brown (2009) señala que los cautivos embarcados no solo debían confrontar el miedo a morir, algo frecuente en las travesías atlánticas, sino el temor a no responder adecuadamente, en función de sus costumbres, a la muerte, tanto a la propia como a la de los esclavizados que los acompañaban (pp. 1231-1249).

7. La utilización de los tiburones que perseguían a los barcos esclavistas como un elemento disuasorio de rebelión por parte de los esclavizados, o de desertión por parte de la marinería, fue una constante durante toda la trata. Además, desde el punto de vista de la biología, este sangriento paso atlántico permitió la radicación de especies de tiburón costeras de origen africano en las costas americanas del Caribe y Brasil (Rediker, 2008, pp. 285-297).

La duración del viaje, variable en función de la región de embarque y el punto final de desembarco y de los factores climatológicos que pudiera experimentar la embarcación, era un componente que podía incrementar la mortalidad a bordo. Para la segunda mitad del siglo XVIII, las condiciones de traslado empeoraron significativamente en la trata esclavista dominada por los británicos, lo que tuvo una incidencia directa en las regiones hispanas dada su dependencia con los tratantes ingleses (Piqueras y Vidal, 2018, pp. 71-108). La situación llegó a tal punto que el parlamento británico se vio en la necesidad de decretar la denominada «Dolben Act» en 1788, que pretendía regular, y por tanto mejorar, las condiciones de traslado, en un intento por reducir los índices de morbilidad. Esta ley fue afianzada por una nueva legislación en 1799, que trataba de limitar el número de cautivos en función del tonelaje de la embarcación. En opinión de Herbert Klein y Stanley Engerman (1976), existe una gran dificultad para establecer el impacto real de ambas medidas en la mejora de las condiciones de traslado y supervivencia de los cautivos embarcados, si bien señalan que, en regiones de salida como Biafra, una de las principales operadas por los británicos, los índices de mortalidad fueron particularmente altos (pp. 113-122). Dentro de las grandes discusiones articuladas en esos años en el parlamento británico por la supresión, o no, del comercio atlántico de cautivos, los horrores del tránsito atlántico fueron esgrimidos por los abolicionistas para subrayar la necesidad de terminar con este odioso comercio. Esta discusión se materializaría en la supresión del comercio atlántico de esclavizados por parte de los británicos en 1807, lo que confrontaba, y se complementaba, con la búsqueda incesante por parte de los españoles de un contacto directo con la costa occidental de África. Cuando más arreciaban los discursos abolicionistas del tráfico esclavista en diferentes parlamentos europeos (Røge, 2014), la Monarquía

hispanica decidió liberalizar el comercio de cautivos en 1789, lo que suponía la culminación de una serie de medidas realizadas desde cuarenta años antes (Belmonte, 2019).

El largo camino para la introducción masiva de esclavizados

La supresión del asiento inglés en 1750 supuso la finalización aparente de la política de dependencia extranjera en el comercio de esclavizados, ya que, de manera paralela, se intentó crear una estructura esencialmente española e independiente en este ramo comercial. Dos de los puertos esclavistas más importantes hasta esa fecha, Veracruz y Cartagena, comenzaron a jugar un rol secundario frente al empuje de nuevas regiones donde el esclavismo estaba en auge. La Compañía de Comercio de La Habana, así como la Guipuzcoana de Caracas, que detentaban el monopolio del comercio en los dos territorios donde el esclavismo estaba adquiriendo mayor fortaleza, introdujeron tanto en Cuba como en Venezuela esclavizados, si bien lo hacían desde territorios caribeños de soberanía inglesa u holandesa (Aizpurua, 1993; Borucki, 2012; Gárate, 1993; García, 1998, pp. 41-67). Y todo ello a pesar de las reticencias y peticiones realizadas desde La Habana para mejorar las condiciones en las que los cautivos podían ser introducidos, ya que a pesar de que la Compañía de Comercio posibilitaba que se adquirieran los esclavizados a cambio de un pago en moneda y en especie, lo cierto es que para los residentes cubanos era más rentable adquirir esclavizados directamente desde las vecinas islas extranjeras⁸. Porque —y esto hay que destacarlo— las principales regiones desde las que llegaban cautivos

8. Archivo General de Simancas (AGS), Leg. 6799, 36. Sobre surtir de negros las provincias de América. Buen Retiro, 1 de abril de 1752.

a los puertos del Caribe hispano en este periodo estaban situadas en el contexto regional del Caribe (británico, francés, holandés, danés) y no en la costa occidental africana. La escasa capacidad de los españoles por establecer una ruta directa de comercio con el occidente africano permitió el asentamiento de rutas comerciales de tipo intra-americano, que articularon la región y que hicieron depender a los dominios hispánicos del comercio con sus vecinos y rivales. En este sentido, enclaves como Jamaica fueron vitales para la introducción de cautivos en Cuba o Cartagena de Indias, Saint Thomas jugó un rol parecido para el caso portorriqueño, Curaçao fue una piedra angular del comercio de esclavizados con Venezuela y Saint Domingue se configuró a lo largo de todo el siglo XVIII en el principal punto desde el que eran introducidos esclavos, legal o ilegalmente, en Santo Domingo⁹. La exclusión de buena parte de los puertos caribeños de las principales rutas de comercio atlántico había generado la necesidad de encontrar soluciones que garantizasen el abastecimiento comercial en un marco que traspasaba lo habilitado por la legislación (Garrigus, 2001). Esta «economía moral del contrabando», en palabras de Jesse Cromwell (2018), permitió la satisfacción de la demanda local gracias a los aportes de comerciantes ingleses, neerlandeses o franceses, habilitando, además de redes comerciales, ciertos niveles de interdependencia.

9. En Santo Domingo, la Real Compañía de Comercio de Barcelona, que detentaba privilegios comerciales con la colonia desde su fundación, en 1755 fue acusada de comercio ilícito por el gobernador D. Manuel de Azlor, quien llegó a secuestrar los libros de la compañía para demostrar un fraude contra la Corona de más de cien mil pesos por haber introducido géneros, de manera ilegal, desde las colonias extranjeras. Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Consejos 21058, Exp. 1. Autos. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a la isla de Santo Domingo con el fiscal del Consejo de Indias sobre decomisos de géneros de ilícito comercio y otras causas. Madrid, 17 de septiembre de 1771.

La entrada de España en la guerra de los Siete Años fue catastrófica para los intereses de la monarquía (Kuethe, 1986, pp. 3-23). Además de los crecidos gastos del conflicto, la pérdida de dos de los principales centros comerciales del Imperio, como fueron Manila y La Habana, creó una profunda conmoción. El caso cubano posibilitó la ocupación inglesa de la ciudad por once meses, hecho que ha sido frecuentemente instrumentalizado para señalar el momento de arranque del gran fenómeno de la plantación azucarera cubana. Sin embargo, Elena Schneider (2018) ha expuesto con claridad cómo, en realidad, no se produjo una ruptura significativa con el periodo anterior a la guerra. Al contrario, esta progresión se vio afianzada con la instalación en La Habana de comerciantes de origen británico o irlandés, quienes permanecieron en la ciudad tras la restitución de la soberanía española en 1763. En buena medida, gracias al auspicio de D. Juan de Miralles, comerciante alicantino que había servido como factor de la Real Compañía de Comercio en Jamaica para la consecución de cautivos y uno de los principales mercaderes esclavistas radicados en La Habana durante las décadas de los sesenta y setenta (Böttcher, 2000; Ribes, 1997). Comerciantes como Cornelius Copping, William Todd o John Wilmod tuvieron un papel destacado en la introducción de cautivos en La Habana entre 1763 y 1765, utilizando para ello las redes comerciales que los unían con el Imperio británico (Tornero, 1996, pp. 36-37).

Para eliminar esta dependencia de agentes extranjeros, y monopolizar el comercio de cautivos dentro de las principales plazas hispanas, comerciantes españoles vinculados con el comercio de Cádiz, que contaban con fuertes socios comerciales en las plazas del Caribe, solicitaron la creación de la Compañía Gaditana de Negros en 1765 (Torres Ramírez, 1973). La iniciativa pretendía satisfacer la demanda de esclavizados

de lugares tan distantes como Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, Cartagena de Indias, Portobelo, Honduras o Campeche, lo que de facto señalaría no solo la creación de una red de comercio atlántico de cautivos, sino además el desarrollo de rutas de comercio intraimperiales, que debían ser utilizadas para la redistribución a nivel intracaribeño. La iniciativa fue bien vista por el monarca, que temía una excesiva dependencia del comercio británico. Máxime cuando en ese mismo año de 1765 comenzaron a implementarse medidas liberalizadoras del comercio indiano, que permitieron un gradual crecimiento del número de puertos habilitados al comercio trasatlántico. Este asunto culminaría en 1778 con la desaparición, de facto, del monopolio comercial gaditano (García Baquero, 1976). En la práctica, los comerciantes gaditanos y sus embarcaciones se convirtieron en el principal soporte del movimiento naval cubano en la segunda mitad del siglo XVIII (Torner, 1985, p. 122). Por su parte, los británicos también liberalizaron los puertos habilitados al comercio en su espacio colonial, en una medida espejo de la española, en 1766 (Pearce, 2014), dando muestras de la enorme confluencia y vinculación entre los dos espacios imperiales.

En cualquier caso, la decisión de radicar la caja central de la Compañía en San Juan de Puerto Rico, unida a las dificultades que encontraron las embarcaciones hispanas para adquirir cautivos en África occidental a los precios esperados y la profunda desafección que la oligarquía habanera manifestó ante el factor de la compañía, al que además acusaron de fraude, condenaron al fracaso el proyecto. Para 1772, la Compañía había adquirido una deuda superior al millón de pesos, que obligó a su reestructuración. Se trasladó su caja central a La Habana, desde donde operaron los comerciantes, no ya tanto con el occidente africano, sino con los enclaves britá-

nicos de Jamaica y Barbados (Barcia Zequeira, 2016). Desde este momento, quedó establecida —o, mejor dicho, reafirmada— la centralidad de La Habana como principal puerto esclavista del mundo hispánico. Y dentro de este proyecto se encontraba la incorporación de los dominios africanos de Fernando Poo y Anobon a la monarquía española en 1778 (García Cantús, 2006; Obame Ekome, 2019). Se trataba de establecer una base desde la cual redistribuir cautivos a los dominios hispánicos, principalmente a los del Caribe y Río de la Plata (Borucki, 2016). Sin embargo, la incorporación fue un fracaso por la práctica inexistencia de estructuras comerciales (eran dominios marginales dentro del imperio ultramarino portugués), además de la resistencia de los nativos y las dificultades que los españoles encontraron para adaptarse al difícil clima y a las enfermedades tropicales. Pese a los intentos por activar estos dominios como cabecera del comercio esclavista español en África, estos territorios no estuvieron de manera efectiva bajo control español hasta la década de los veinte del siglo XIX.

La entrada de España en la guerra de Independencia de los EE. UU., en 1779, supuso la ruptura de los circuitos de la trata que vinculaban a los dominios hispánicos con los territorios británicos (Berquist Soule, 2020, pp. 100-121). Durante el conflicto, las autoridades españolas permitieron a sus comerciantes acudir a las vecinas colonias amigas, principalmente las francesas, para seguir surtiendo de esclavizados el cada vez más importante sector de los hacendados del azúcar, asentados en las cercanías de La Habana. Cap Français se convirtió en un puerto nodal para la introducción de cautivos en Cuba, en buena medida por el permiso ofrecido por las autoridades francesas para que las embarcaciones de potencias aliadas y neutrales recalasen en los puertos de su espacio colonial.

Tras la finalización de la guerra, las autoridades españolas pretendieron salvaguardar su mercado interno al expulsar a los comerciantes norteamericanos, que habían aprovechado el contexto bélico para operar en los puertos hispanos. Al mismo tiempo, pretendieron seguir ofreciendo licencias para adquirir cautivos a los comerciantes nacionales que lo solicitasen. Sin embargo, la situación requería de un sistema más reglado, sistemático, que garantizase la entrada de esclavizados de manera fluida en los puertos hispanos. Así, y a través de Edward Barry, la Monarquía hispánica firmó, en 1784, un asiento con la casa comercial Baker & Dawson, para la introducción de cautivos en Venezuela, vía Trinidad. Los esclavizados procedían del Golfo de Biafra, de los puertos de Bonny y Viejo Calabar, donde la compañía británica operaba con fluidez. El pago por los esclavizados introducidos en La Guaira se realizaba a través de libranzas, en La Habana. Dos años más tarde, y ya prescindiendo de la colaboración de Barry, la Casa Baker & Dawson firmó un nuevo asiento por dos años en los que se comprometía a introducir cautivos en La Guaira y La Habana. Las autoridades españolas pretendieron, en un primer momento, que también se insertase el puerto de Santo Domingo. Sin embargo, los escasos estímulos que podían ofrecerse para los comerciantes, la inexistencia de un sistema crediticio de importancia, y una demanda anémica de esclavizados que era satisfecha, legal o ilegalmente, desde el Saint Domingue, imposibilitaron la introducción de Santo Domingo como puerto habilitado dentro del asiento. Sin embargo, para las autoridades españolas el fomento de los cultivos de exportación en Santo Domingo era de vital importancia, por lo que abrieron el principal puerto dominicano a la llegada de cualquier barco esclavista que decidiera recalar en su puerto en 1786 (Gutiérrez Escudero, 2010, p. 93). La medida terminó fracasando por la escasa o nula llegada de

embarcaciones esclavistas al puerto. Para algunos hacendados radicados en la colonia, como D. Juan Bautista de Oyarzabal, que contaba con una licencia para introducir cautivos en Santo Domingo desde 1783, la única opción real para satisfacer sus necesidades era acudir a Jamaica¹⁰.

Desde la Nueva Granada, el arzobispo virrey D. Antonio Caballero y Góngora, junto con los comerciantes de Cartagena de Indias y los mineros del Chocó, solicitaron permiso para organizar un sistema eficiente para la introducción de los cautivos. La connivencia de los mineros y hacendados del interior con los comerciantes de Cartagena favoreció la pretensión de los primeros de fomentar sectores productivos como la minería aurífera. El rol jugado por Cartagena como puerto y puerta de entrada al virreinato, en la que rara vez se fijaban los esclavizados en la ciudad o su *hinterland*, favoreció la petición (Conde, 1999; Jaramillo, 1963; Pérez Morales, 2017). El permiso fue otorgado y la expedición, extremadamente compleja, y que involucraba el paso de la embarcación por diferentes puertos (Ríoacha, Amsterdam, Lisboa, algún puerto en la región de Biafra y, finalmente, su vuelta a Cartagena de Indias), terminó resultando un rotundo fracaso, ocasionando un daño sensible a las arcas de la Monarquía (Belmonte, 2020, pp. 93-95).

Tampoco en La Habana el resultado del asiento fue positivo. Casi una tercera parte de los esclavizados introducidos en el puerto fueron devueltos sin vender a los capitanes de la

10. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General 2821, Representación de D. Juan Bautista de Oyarzabal, vecino de la ciudad de Santo Domingo. Santo Domingo, 25 de febrero de 1788. Oyarzabal servía como testaferro del marqués de Irlanda, que era a la sazón su primo, y había adquirido propiedades y fundado ingenios en su nombre. Era, por tanto, uno de los principales vecinos de la ciudad, con un extraordinario respaldo político y económico en la península, ya que el marqués llegó a ser miembro del Consejo de Hacienda con grandes intereses en el comercio con Indias (Julián, 2012, pp. 253-288).

Baker & Dawson. Para la oligarquía habanera, la necesidad de mano de obra cautiva para desarrollar el pujante sector azucarero requería de mecanismos muchos más ágiles y eficientes del que podía brindar el asiento firmado con la Baker & Dawson. Así, el influyente grupo presionó a la Corona para liberalizar el comercio de cautivos y no renovar ni conceder más asientos a comerciantes extranjeros. La Corona liberalizó el comercio de esclavizados el 28 de febrero de 1789, habilitando a los puertos de La Habana, Santiago de Cuba (este solo para comerciantes españoles), Santo Domingo, San Juan, La Guaira y Puerto Cabello. Solo el puerto de La Habana se insertó de manera efectiva en los circuitos atlánticos e intra-americanos de comercio de cautivos; el resto se vieron inmersos, casi de manera exclusiva, en las redes de comercio de tipo intrarregional (Eltis y Felipe-González, 2020, p. 217).

Todo por la caña. El gran fenómeno esclavista

La irrupción del proceso revolucionario en Saint Domingue en 1791 provocó una profunda conmoción en las autoridades hispanas, quienes vieron cómo debían conjugar la necesidad de esclavos para el desarrollo de los modelos de plantación con el temor a que estos mismos cautivos se rebelasen, al igual que estaba sucediendo en la colonia francesa. Sin embargo, la apuesta de la oligarquía cubana por el esclavismo era clara, y gracias a su vocero principal, Francisco de Arango y Parreño, consiguieron no solo la renovación del permiso para comerciar con cautivos, sino su ampliación (Piqueras, 2009). Además de quedar habilitados tres puertos cubanos más (Trinidad, Nuevitas, Batabanó), se insertaron los enclaves más relevantes de la Nueva Granada (Cartagena y Riohacha) y Venezuela (Puerto Cabello, La Guaira, Maracaibo, Cumaná

y Nueva Barcelona)¹¹. La sucesiva habilitación de puertos, y los permisos otorgados en buena parte de ellos para la entrada de mercantes extranjeros, posibilitó un auge desmedido de la trata, si bien este crecimiento fue desigual en función de la demanda existente en cada una de las regiones y la capacidad de los comerciantes por satisfacerla (Chaviano, 2014). Y a medida que la trata crecía, los comerciantes hispanos, principalmente los radicados en La Habana, comenzaron a explorar opciones para cruzar el océano y establecer bases estables en la costa occidental africana desde las cuales operar. Así, el primer barco esclavista español procedente de la costa africana (para este periodo), procedente de la región de Senegambia, fue el Cometa, capitaneado por Pedro Laporte, quien introdujo en el puerto de La Habana 233 cautivos, el 1 de agosto de 1792¹². El auge de la trata posibilitó que, progresivamente, y para el puerto de La Habana, la participación de comerciantes esclavistas criollos fuera cada vez más notable (Johnson, 2000, pp. 52-75). De manera paralela, los comerciantes norteamericanos fueron cobrando cada vez mayor protagonismo, hasta llegar a disputar el papel de principales redistribuidores de esclavizados a los británicos en pocos años (Klein, 1970).

De manera paralela, la entrada en la guerra de España contra la República Francesa en 1793 provocó que la isla de La Española se convirtiera en uno de los principales teatros de operaciones militares del conflicto. Las alianzas pergeñadas por D. Joaquín García, capitán general de Santo Domingo, permitieron que buena parte de los esclavizados alzados en

11. AGI, Indiferente General 2822. Real Cédula autorizando el comercio de esclavos en los virreinos de Santa Fe y Buenos Aires, la Capitanía General de Caracas y las islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico. San Lorenzo, 24 de noviembre de 1791.

12. <https://slavevoyages.org/voyage/database> (consultado el 7 de diciembre de 2021).

armas contra sus amos y contra las autoridades absolutistas francesas desde agosto de 1791 pasaran a integrarse al Ejército español como tropas auxiliares. Sin embargo, la medida del gobierno jacobino de suprimir la esclavitud en los dominios franceses provocó una profunda conmoción, cambiando de bando muchos de los auxiliares que ahora lucharían por la república jacobina y abolicionista francesa. En cualquier caso, la captura de prisioneros de guerra fue aprovechada por las autoridades españolas para, al no reconocer la vigencia de las leyes abolicionistas, considerar como esclavizados a los prisioneros y venderlos tanto al interior de la colonia como a otras posesiones del Caribe hispano. El puerto de Santo Domingo se convirtió, para escándalo y sorpresa de los militares revolucionarios, en puerto de salida para miles de esclavizados que, desde la legalidad francesa, era personas libres. La situación generó un intenso conflicto tras la firma del Tratado de Basilea de 1795, cuando las autoridades francesas reclamaron la devolución de los prisioneros de guerra capturados por los españoles (Belmonte, 2016).

La inestable situación política del Caribe se intensificó desde el verano de 1796, cuando España y Gran Bretaña entraron en conflicto. La ofensiva británica, materializada en los ataques a Cádiz, Tenerife, San Juan y Trinidad, o el combate naval de cabo San Vicente, paralizó las rutas comerciales hispanas, impulsando a las autoridades a proclamar el Reglamento de Neutrales en 1797, permiso para que los mercaderes de potencias aliadas o neutrales pudieran operar en los puertos españoles de América. Así, los comerciantes norteamericanos se convirtieron en los grandes redistribuidores de mercancías en el Caribe hispano, jugando un rol parecido al de los portugueses de Brasil en el Río de la Plata. La necesidad de mano de obra cautiva se materializó en nuevas habilitaciones para el

comercio de esclavizados, como la Real Cédula de 22 de abril de 1804, por la cual quedaron habilitados en Puerto Rico los puertos de Fajardo, Aguadilla, Cabo Rojo, Mayagüez y Ponce. Se buscaba, de este modo, el desarrollo de las haciendas azucareras de los partidos de Aguada, Ponce, Loiza, y alentar el desarrollo de los núcleos urbanos de Guayama, Añasco, Toa Alta, Bayamón, Manatí y Hormigueros (Díaz Soler, 2005, p. 102). Con todo, el contexto de guerra contra Gran Bretaña dificultó el establecimiento de rutas comerciales firmes para los tratantes españoles, algo que vino a quebrarse en 1808, cuando la invasión napoleónica de la península ibérica cambió el juego europeo de alianzas y británicos y españoles pasaron a ser aliados. Fue el momento del gran despegue de la trata atlántica, principalmente en Cuba, y en menor medida en Puerto Rico, que abrió la vía a la introducción de miles de seres humanos en el creciente número de puertos habilitados para este horrible comercio.

Mientras, en el Caribe continental comenzaron a manifestarse las primeras convulsiones políticas que determinaron el inicio de las guerras de independencia. Estas turbulencias marcarían de manera definitiva el declive de las grandes rutas de comercio de cautivos hacia estos territorios. Pero, al mismo tiempo, la conflictividad llevada a la esfera marítima complejizó notablemente la introducción de esclavizados en aquellos territorios que habían permanecido fieles a la Monarquía española. El Caribe se vio sacudido por un enjambre de embarcaciones corsarias de disímil bandera. Muchas de estas embarcaciones patriotas atacaron a los esclavistas que trataban de llegar a Cuba y Puerto Rico (Pérez Morales, 2012). Este fue el caso del capitán Pedro Pequeño, que comandaba el bergantín San Juan, propiedad de D. Francisco Barrié D'Abadie, comerciante de origen francés que entre 1816 y 1820

lanzó trece expediciones esclavistas rumbo a La Habana¹³. La embarcación salió del puerto de La Coruña el 21 de marzo de 1820 y puso rumbo a las costas africanas con objeto de cargar esclavizados. Tras recalar en Cabo López (en la actual Gabón), embarcó 255 cautivos de ambos sexos, dando vela para La Habana el 7 de septiembre de eso mismo año. El día 25 de ese mes, estando a la vista de las islas de San Martín y Anguila, descubrió dos embarcaciones por Barlovento y, creyéndolas enemigas, se puso a la fuga. Algo más tarde, al norte de la isla de Anguila, avistó otra embarcación, esta vez un bergantín, que les persiguió, disparándole fuego de cañón contra los aparejos. La embarcación era una corsaria patriota nombrada La Bolívar, la cual logró reducir y capturar al San Juan y a toda su carga. La tripulación fue trasladada a una goleta holandesa, que puso rumbo a la isla de Puerto Rico, mientras la Bolívar se dirigió a La Guaira, donde descargó, y presumiblemente vendió, a los cautivos¹⁴.

La insurgencia marítima corsaria patriota fue contemporánea a dos hechos de singular importancia para el desarrollo de la trata esclavista hasta inicios de la década de los veinte. En primer lugar, la creciente inestabilidad política y la radicalización del conflicto militar en Venezuela y Nueva Granada, provocaron oleadas de refugiados leales a la Monarquía española que abandonaron sus hogares, llevando muchas veces consigo a sus cautivos. Estos colonos se instalaron en Cuba, Santo Do-

13. <https://dbe.rah.es/biografias/34858/juan-francisco-barrie-dabadie>

14. Archivo General de Puerto Rico (AGPR), Ponce, Protocolos Notariales de Matías Vidal, Caja 2450. Queja del capitán negrero D. Pedro Pequeño por haber sido apresada su embarcación por un corsario enemigo. Ponce, 29 de octubre de 1820. El capitán Pequeño había dirigido el mismo navío al puerto de La Habana el año anterior, esta vez con éxito, donde desembarcó 278 esclavizados. <https://slavevoyages.org/voyage/database> (consultado el 15 de diciembre de 2021).

mingo y Puerto Rico, isla esta última donde cobraron especial importancia los emigrados venezolanos radicados en Ponce. Se produjo, de esta manera, un flujo de cautivos desde Tierra Firme a las Antillas hispanas que iba inserto dentro del movimiento general de refugiados que huían de los horrores de la guerra, en una situación parecida a la experimentada en el Caribe hispano durante el proceso revolucionario del Saint Domingue. De otro lado, la consolidación de la Independencia de la Nueva Granada, a partir de 1821, no supuso la eliminación de la esclavitud y, si bien la trata esclavista fue abolida formalmente en la joven República en 1825, el comercio de cautivos se reactivó en la década de los cuarenta por la costa del Pacífico, donde los esclavizados eran remitidos a Perú vía Panamá (Echeverri, 2019).

En segundo lugar, tras la derrota napoleónica en 1815, la gran vencedora del conflicto, Gran Bretaña, comenzó a presionar diplomáticamente a otras potencias para derogar de manera definitiva el comercio esclavista atlántico. Los británicos lo habían hecho en 1807, al igual que los norteamericanos (los precursores habían sido los daneses, en 1802), pero no fue hasta el final de las guerras napoleónicas cuando desarrolló una intensa campaña con objeto de alcanzar este fin. España firmó un tratado con el Reino Unido en 1817, que debería aplicarse a partir de 1820, por el cual se comprometía a prohibir la trata atlántica. La reacción en Cuba fue extraordinaria, favoreciendo la salida de cientos de embarcaciones rumbo a África, en cuyos retornos regresaron, en condiciones pavorosas, miles de esclavizados (Felipe-González, 2020). Desde 1821, el comercio atlántico esclavista fue, dentro del mundo español, una actividad delictiva, si bien fue tolerada por las autoridades. El grado de cumplimiento del tratado con los británicos fue casi nulo, y la llegada de esclavizados a Cuba y Puerto Rico

se multiplicó¹⁵. Además de los españoles, que estaban asentando factorías en la costa occidental africana (de especial importancia las radicadas en las cercanías del río Gallinas), durante la década de los veinte del siglo XIX los esclavistas franceses y neerlandeses encontraron en Cuba y Puerto Rico un enorme y demandante mercado donde insertar a sus cautivos (Felipe-González, 2021). Embarcaciones francesas procedentes de África o, de manera más común para el caso portorriqueño, Guadalupe y Martinica, cobraron un inusitado protagonismo. Tras la entrada en vigor del tratado de supresión de la trata atlántica firmada con los británicos, siguió existiendo una trata atlántica legal, protagonizada por mercantes franceses y holandeses que tuvieron una gran trascendencia hasta el inicio de la década de los treinta. Como había sucedido años atrás, la profunda imbricación de los comerciantes cubanos con los radicados en San Juan y, finalmente, con los asentados en Cádiz, permitió el florecimiento de la trata en la ciudad andaluza, que se convertiría en el puerto esclavista más importante de Europa durante el periodo de la trata ilegal (Chaviano, 2018; Cózar, 2021).

Una mirada más cercana a la trata

La entrada masiva de esclavizados en los puertos y ciudades del Caribe hispano no hubiera sido posible sin la existencia de

15. Las dificultades que experimentaron algunas autoridades en la Isla de Cuba, en la persecución de los tratantes y cautivos que comenzaron a llegar ya no por los puertos sino por surgideros cercanos a haciendas o ciudades, ha sido destacado por Miriam Herrera (2021, pp. 299-332). En algunos casos, y dadas las enormes influencias políticas de los tratantes de esclavizados, las autoridades que pretendían salvaguardar la legalidad vigente fueron encarceladas o desprovistas de todos los recursos para realizar su cometido.

una infraestructura capaz de soportar, de manera regulada, la entrada masiva de cautivos. Debemos repensar el modelo de barco esclavista, ya que, si bien las embarcaciones que procedían de África tenían por lo general un porte importante, en las que podían introducirse varios cientos de seres humanos en condiciones deplorables, los barcos esclavistas que operaron a nivel intrarregional presentaban una estructura distinta. Si bien existieron navíos de envergadura en este tráfico regional, capaces de superar los cien esclavos en sus bodegas, lo cierto es que existió una miríada de embarcaciones, de muy diverso tipo, desde bergantines a goletas, terminando por barcas de remos, que transitaban desde los grandes centros de introducción y redistribución de cautivos hasta su destino final. La llegada de un componente poblacional numeroso, diverso y que, dadas las circunstancias, podía estar enfermo, provocó que las autoridades españolas tomaran medidas preventivas. En los puertos esclavistas se creó toda una estructura institucional que velaba por la seguridad de los esclavistas y por la buena realización del negocio, aunque existieron ciertas dificultades.

Así, se produjo cierta conmoción en La Habana cuando una Real Orden, fechada el 26 de septiembre de 1800, recordaba que los capitanes de Puerto debían formar parte de la Junta de Sanidad. La principal misión de esta junta era visitar las «cargazones» de esclavos que teóricamente llegaban directamente desde las costas de África y dictaminar el estado de salud en el que se encontraban antes de proceder a su desembarco. La Junta, creada en el gobierno del conde de Santa Clara en la década de los noventa, fue suspendida por un brote epidémico y por el contexto de guerra contra los británicos. Estaba conformada por un regidor, el ayudante de la Plaza, uno de los protomédicos y un escribano. Con la llegada al gobierno de la Capitanía General del marqués de Someruelos, se reactivó la actividad

de la Junta de Sanidad que, al modelo de lo que sucedía en Europa, debía velar por la salud pública, evitando el impacto de las epidemias en la ciudad (Beldarraín, 2015). Sin embargo, la reactivación de la Junta contó con algún problema por la necesidad de establecer de manera fehaciente quién debía presidirla. En opinión del capitán general Someruelos, la Junta debía estar presidida por el regidor, ya que representaba a la ciudad, lo que provocó el enfado del capitán del puerto y su ausencia en diferentes inspecciones a los cautivos que llegaban¹⁶.

Someruelos también señalaba que, desde tiempos de su antecesor en el cargo, el conde de Santa Clara, a las inspecciones acudían dos traductores, uno en idioma inglés y otro en francés, con objeto de localizar entre los cautivos a algún esclavo ladino procedente de las colonias extranjeras del Caribe¹⁷. Y es que desde agosto de 1790 estaba prohibida la introducción de esclavizados procedentes de las colonias francesas, y desde 1794 de las inglesas, dadas las sublevaciones que se habían desarrollado en Saint Domingue y Jamaica¹⁸. Se trataba de establecer un cordón sanitario para evitar que la insurgencia revolucionaria de los cautivos llegase a la cada vez más floreciente y esclavista isla de Cuba. La visita se realizaba por petición de los armadores o consignatarios de los esclavizados que iban a bordo. La inspección se realizaba finalmente en los denominados «bajos de San Telmo», cerca de la fortaleza de la Punta, una de las que vigilaba la entrada en la bahía de La Habana. En estos bajos, las embarcaciones debían quedar en

16. AGI, Estado 4, N 3. Carta del capitán general Someruelos. La Habana, 20 de febrero de 1802.

17. AGI, Estado 4, N 3. Carta del capitán general Someruelos. La Habana, 2 de abril de 1802.

18. AGI, Estado 4, N 3. Bando de D. Luis de las Casas. La Habana, 25 de febrero de 1796.

cuarentena hasta el visto bueno de la Junta de Sanidad. Una vez realizada y aprobada la inspección, y antes de proceder a su desembarco, los cautivos recibían la visita de miembros de la Inquisición, quienes debían velar por el correcto cuidado espiritual de estos que iban a ser «nuevos cristianos» en cuanto se procediera a su bautismo (Zeuske y Sanz, 2021), siempre y cuando los esclavizados procedieran de regiones donde el cristianismo no tuviera una fuerte raigambre¹⁹.

Siguiendo con el caso habanero, el desembarco, una vez aprobado por la Junta de sanidad, se realizaba en la fortaleza de la Punta, un enclave que contaba con dos elementos para tener en cuenta. El primero de ellos, que se trataba de una instalación militar fuertemente custodiada por efectivos del ejército español, al estar radicada en uno de los puntos más sensibles de la defensa de la ciudad. La estrecha imbricación de la Monarquía y de las instituciones de gobierno coloniales en el desarrollo y auge de la trata esclavista, al utilizar infraestructura de carácter militar para negocios de carácter privado, queda así constatada. El segundo aspecto para tener en cuenta era la lejanía de la fortaleza con respecto a la ciudad. Esta lejanía permitía obtener un mayor grado de seguridad en un momento que podemos considerar como crítico dentro del negocio esclavista, como era el traslado de los esclavizados a tierra (Humboldt, 2021, pp. 28-30). Y es que la llegada de un barco esclavista podía entrañar una serie de riesgos. La mayor parte de las sublevaciones de esclavizados que acontecieron durante

19. La visión de África como un continente alejado del cristianismo, lo que en cierta medida podía justificar la realización de guerras justas por parte de príncipes cristianos y la esclavización de pueblos enteros, fue discutida ampliamente en tribunales de justicia hispánicos desde al menos el siglo XVI (Ireton, C. [2020]. Black Africans' Legal Litigation Suits to Define Just War and Just Slavery in the Early Spanish Empire. *Reinassance Quarterly*, 73(4), pp. 1277-1319).

todo el periodo de la trata tuvieron lugar bien en las cercanías de las costas africanas, o bien en las proximidades de las costas americanas (Richardson, 2001). Si bien los cautivos llegaban al borde de la muerte, en un estado físico calamitoso, la cercanía de la costa podía servir para que los esclavizados percibieran mayores opciones de éxito en la rebelión o huida. En cualquier caso, si el barco había sufrido algún tipo de rebelión a bordo, y la tripulación había conseguido contenerla, muchas veces encerrando a los esclavos en las bodegas, serían militares, una vez en puerto, los que subirían al barco para, una vez distanciados de la costa, poder abrir las escotillas y desembarcar a los esclavizados supervivientes.

La mercantilización de los cuerpos de los esclavizados

En La Habana, una vez desembarcados en tierra, los cautivos eran depositados para darles alimentación y bebida, lo que les podía permitir recuperarse de las dificultades de la travesía. El correcto tratamiento de los esclavizados arribados posibilitaba no solo una mejora en el estado físico, sino que las opciones de supervivencia se incrementaran notablemente. Claro que estas medidas distaban mucho de responder a cuestiones humanitarias. Una alta tasa de supervivencia de los esclavizados transportados significaba un aumento de la rentabilidad de la expedición. Y en el caso de los supervivientes, un mejor estado físico repercutía directamente en el precio de mercado que podían tener. Es aquí, en este momento, en el que los consignatarios pagaban los derechos de entrada de los cautivos en la aduana, cuando el esclavizado debía afrontar un nuevo proceso de violencia física, el carimbeado. Aplicar la marca de fuego en la aduana del puerto a través de la aplicación de un hierro candente, por lo general en el hom-

bro, espalda, o incluso en el pecho del cautivo, fue un proceso normalizado en el mundo hispánico hasta 1784, momento en que se prohibió esta práctica²⁰. Con ello, las autoridades de la aduana establecían que el cautivo había sido introducido legalmente y que sus propietarios habían pagado los derechos establecidos. Pero, además, servía a las autoridades españolas para comprobar el grado de cumplimiento de los diferentes asientos firmados, al tener constancia fidedigna de los impuestos registrados en la aduana.

Si bien fue frecuente que se dieran fraudes, como la duplicidad de hierros de marcar, que podían ser utilizados de manera ilegal para camuflar a esclavos que hubieran entrado de contrabando²¹, los denominados «negros de mala entrada»²², lo cierto es que esta no era necesariamente la primera marca de este tipo que los esclavizados podían llevar, de manera permanente, en su piel y cuerpo. No era infrecuente que las compañías comerciales que los adquirían y los transportaban desde las costas africanas también utilizaran esta práctica para designar a su «propiedad» (Keefer, 2019). La mercantilización de los seres humanos influyó en que, una vez suprimida legalmente esta

20. AGI, Santo Domingo, 2305. Informe del Gobernador de Puerto Rico dando cuenta de la aceptación de la Real Orden de 4 de noviembre próximo pasado en la que se hace saber la resolución del Rey de que suprima para siempre en estos reinos el uso del carimbo. San Juan, 17 de enero de 1785.

21. AGI, Santo Domingo 2283. Carta del Gobernador de Puerto Rico D. Miguel de Nuevas al Consejo de Indias. San Juan de Puerto Rico, 3 de mayo de 1776.

22. AGI, Domingo 983. Informe del Fiscal del Consejo de Indias a la representación hecha por el Gobernador y los Oficiales Reales de Santo Domingo. Madrid, 14 de junio de 1774. Desde 1770, se estableció para Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo la obligatoriedad de carimbear a todos los esclavos que entraran en esos territorios, como medio de frenar el contrabando. La situación en Santo Domingo fue tan grave que las autoridades declararon varios indultos para conseguir que los propietarios pagasen los derechos correspondientes por los esclavizados introducidos de manera clandestina.

práctica, y con la prohibición del comercio atlántico de esclavizados desde 1820, los propietarios siguieran marcando, esta vez con carimbos más pequeños, a sus esclavizados en lugares no tan visibles, como podían ser la parte interior del brazo o la parte posterior de la rodilla.

Las marcas de las compañías comerciales que los traficaban o la de las Reales Aduanas no eran las únicas que podían imponerse sobre la piel de los cautivos. Además, algunos propietarios, al uso de lo que realizaban con el ganado, imponían hierros candentes con una marca particular a sus esclavizados para designar su propiedad (Rosal, 2013). En esa misma aduana, se instalaron especialistas en cuerpos humanos que describían a los esclavizados que pasaban ante sus ojos de manera bien precisa. Por ejemplo, en Ponce, el escribano señalaba la llegada de D. Benito Molinas, del comercio de la capital, con un poder de D. Francisco Roch Soler para vender a:

[...] negro como de 35 años, mediano cuerpo, nariz muy chata y aventada, boca grande, labios delgados, un agujero grande en la punta de la oreja izquierda, una cicatriz de herida en ese brazo, cerca del hombro, otra atravesada en la barriga y varias picaduras menudas sobre el pecho que le dan la vuelta a la espalda²³.

La descripción del cuerpo del esclavizado respondía a una serie de variables de vital importancia para los esclavizadores. En primer lugar, al carecer aún de un nombre cristiano (de hecho, solían tener números asignados dentro de la cargazón), el

23. AGPR. Protocolos Notariales, Ponce, Escribanía de Matías Vidal 2451. Carta de compraventa de un esclavo de D. Benito Molinas a D. José Gastón Echevarne. Ponce, 24 de agosto de 1824.

comprador necesitaba de un documento que certificase la propiedad de la manera más completa posible, y esto se conseguía a través de una descripción pormenorizada del individuo. En segundo lugar, esta descripción física podía, y era usada por los esclavistas, para identificar a cautivos que hubieran podido escaparse del dominio de sus propietarios. Desde una óptica actual, esta pormenorizada información puede resultarnos de gran utilidad para tener una comprensión microhistórica del proceso de esclavización, pasaje atlántico y venta de estos seres humanos. En la descripción se señala la existencia de cicatrices en el cuerpo del esclavizado. Estas cicatrices podían haber sido provocadas bien durante la travesía atlántica, donde las quemaduras por la fricción del cuerpo con las maderas del barco o con las cadenas eran frecuentes, o durante el proceso de esclavización en África. Para ello hay que atender a que, en este periodo, la forma más frecuente de esclavización era la guerra, lo que englobaba una serie de actos entre los que se incluye el secuestro, que requerían de la aplicación, a veces desmedida, de la coacción y la violencia (Lovejoy, 1983, pp. 66-87). Katrina Keefer (2013) nos alerta, además, sobre la necesidad de establecer cuidadosamente lo que puede considerarse como escarificación y lo que podríamos denominar tatuaje, algo que la literatura reciente en ocasiones amalgama y que las fuentes de archivo distinguen²⁴. Cuando D. Jaime Arkinson, residente en Ponce, vendió a D. Pedro Julian Furnis, vecino de Saint Thomas, una esclava introducida por la embarcación francesa

24. Keefer señala cómo entre las poblaciones yoruba era popular la práctica del *Kolo*, en la que la piel era herida buscando realizar una escarificación y que, al mismo tiempo, en la herida realizada se aplicaba una especie de hollín que otorgaba un color negro muy particular. Esta práctica se podría considerar una práctica a medio camino entre el tatuaje y la escarificación.

Luisa, procedente de Martinica, la cautiva fue descrita de la siguiente manera:

como de 22 años, estatura regular, labios gruesos, ojos pequeños y colorados, dientes desiguales y un poco sacados hacia afuera, con algunos dibujos desde el pecho a la barriga marcado, con una labor negra en los brazos, un[a] cicatriz en la paletilla izquierda y una labor desde el cuello hasta la cintura por la espalda²⁵.

Cicatrices, escarificaciones y tatuajes son revelados en la documentación de archivo que, si bien pretendía salvaguardar los intereses de los esclavistas, permite al historiador actual reconstruir, al menos de manera parcial, el espectro cultural de la persona esclavizada. Y en aquellos años permitió el establecimiento de un conocimiento amplio en las ciudades de la trata de las principales modificaciones corporales que diversos pueblos africanos realizaban.

Un aspecto para considerar está relacionado con la edad que el personal de aduana estimaba en el individuo esclavizado. A medida que nos adentramos en el siglo XIX, con la irrupción del comercio clandestino de esclavizados y el surgimiento de la denominada «segunda esclavitud», caracterizada, entre otras cuestiones, por un desarrollo extraordinario de los sistemas de plantación, la edad de los cautivos desciende dramáticamente (Tomich y Zeuske, 2008). De hecho, una de las características fundamentales del tráfico esclavista del siglo XIX fue precisamente esa, la alta concentración de niños

25. AGPR, Protocolos Notariales, Ponce, Escribanía de Leonardo Morel, Caja 2302. Carta de compraventa de una esclava vendida por D. Jaime Arkinson, encargado del capitán Dully de la goleta francesa Luisa, a D. Pedro Julian Furnis, vecino de Saint Thomas. Ponce, 6 de mayo de 1826.

esclavizados en los barcos, niños que serían los responsables, a través de la explotación intensiva que sufrieron, del gran fenómeno de las plantaciones en Brasil, Cuba y Puerto Rico (Chinae, 2016; Lovejoy, 2006). Dado el temor de los esclavistas a que se suprimiera la esclavitud y la creciente necesidad de mano de obra cautiva, los tratantes optaron por introducir una cantidad ingente de niños esclavizados, cuya amortización económica podía ser más atractiva.

En las minuciosas descripciones de los cuerpos de los esclavizados, base de lo que Michael Zeuske (2018) ha denominado «capitalismo de cuerpos humanos», se incluían con frecuencia descripciones de las escarificaciones rituales que muchos de los cautivos portaban consigo. Como nos alertaba Picó (2012), la diáspora africana incluyó el traslado de pueblos enteros, con sus prácticas y costumbres, de un lado al otro del Atlántico, entre las que se encontraban las escarificaciones. Claro que no todos los pueblos tenían las mismas costumbres, ni todos se escarificaban con la misma intensidad. Ni siquiera dentro de los mismos grupos los cautivos usaban las escarificaciones y los tatuajes de manera homogénea (La Rosa Corzo, 2011). Lo cierto es que las diversas diásporas acontecidas en el interior de África, provocadas por los tratantes de esclavos o por ejércitos, no solo alteró las fronteras políticas y étnicas, sino que hizo entrar en contacto a pueblos que hasta entonces habían mantenido escaso o nulo contacto (Hall, 2005, p. 32). Esto permitió la adopción desigual de costumbres, en principio, exógenas al grupo, como la escarificación (Ojo, 2014). La percepción de la piel como portadora de información, como un elemento capaz de señalar la pertenencia étnica, el estatus social, los ritos de paso, entre otro tipo de informaciones, fue posible gracias a la existencia de especialistas que podían elaborar complejos dibujos, tatuajes o alteraciones dentales.

Estos procesos requerían de tiempo y precisaban de una retribución, por lo que no todas las personas pertenecientes a un grupo étnico podían permitirse contar con este tipo de señales en la piel. Las escarificaciones, además, cobraban sentido dentro de las sociedades donde eran elaboradas. El tránsito por la esclavización y el trasterramiento forzado al otro lado del Atlántico, con la terrible experiencia de la esclavitud, dificultó o imposibilitó este tipo de prácticas dentro de las comunidades de cautivos criollos. Escarificaciones, tatuajes y alteraciones dentales quedaron circunscritos, en la mayor parte de las ocasiones, a esclavizados que habían nacido, y pasado algunos años, en diversos puntos del continente africano. Las «picaduras» o «labraduras» que aparecen en las descripciones corporales nos señalan el paisaje cultural que alguna vez existió en la carne y piel de los cautivos llegados desde África. Y desde esta perspectiva, cabría preguntarnos por la significación que, entre los esclavizados procedentes de pueblos donde las escarificaciones y los tatuajes eran frecuentes, podía tener la marca de fuego que se les aplicaba, una o varias veces, a lo largo de su vida (Belmonte, 2015, pp. 779-806).

Para el caso habanero, encontramos un grupo de personas, libres de color, que adoptaron algunas costumbres estéticas procedentes de África. Los denominados «negros curros», afrocubanos libres que vivían en barrios extramuros como Jesús del Monte, constituían tal vez el grupo más sugerente de los que vivían en los barrios marginalizados de La Habana del siglo XIX. Además de usar ropa llamativa hasta el punto de crear una moda propia, de unos peinados considerados por las autoridades como extravagantes, con grandes trenzas que les caían por el cuello y la cara, solían serrarse los dientes de la misma manera que lo hacían los carabalíes (Camacho, 2014, pp. 82-90). Precisamente en estos barrios extramuros,

donde se concentraba buena parte de la población pobre y marginalizada de la ciudad, donde los moradores africanos o afrodescendientes eran mayoría, se cobijaban muchos cautivos fugitivos de sus amos, procedentes tanto del entorno urbano como de estancias de labor cercanas, por lo que se convirtieron en lugar de asilo para algunos cimarrones que podían pasar desapercibidos entre el resto del vecindario.

Realizando una imaginaria ruta por La Habana desde el desembarco, los cautivos, tras pasar por la fortaleza de la Punta, marchaban a pie hasta los barracones situados en los campos de Marte. Estos barracones habían sido construidos por las autoridades militares durante la guerra de independencia de los EE. UU. Al constituirse La Habana como la sede de las tropas que posteriormente lucharían en Luisiana y Florida, las autoridades construyeron alojamientos para albergar a unos doce mil soldados. Tras el conflicto, estas instalaciones militares cayeron en un paulatino abandono. Progresivamente, grandes tratantes de esclavos como los Allwood, Erice o Juan Santa María, asociado a la firma Santa María y Cuesta, comenzaron a alquilar un creciente número de barracones para depositar cautivos (Johnson, 1997, pp. 181-209). A principios del siglo XIX, este proceso de privatización, o de uso privado, de instalaciones de carácter público-militar, se vio remozado por el interés del Consulado de La Habana en adquirir la totalidad de los barracones. El objetivo era su utilización como punto donde concentrar a los esclavizados para, posteriormente, venderlos y distribuirlos. Las autoridades fueron receptivas al interés del Consulado, mostrando, una vez más, la connivencia de las instituciones de gobierno con los grandes poderes económicos de la isla. Estas instalaciones, ubicadas extramuros, si bien no fueron las únicas de estas características en La Habana (había otras en Cerro, Husillo, Regla y en la

misma Punta), sí que se convirtieron en el principal depósito y punto de venta de cautivos, donde con frecuencia se «remataban» las cargazonas de esclavizados recién llegadas a puerto.

La Habana, como puerta de los esclavizados que trabajarían tanto en el mundo urbano como en el *hinterland* de la ciudad, también se constituyó en uno de los principales puntos desde el que se pretendió implementar el control y la represión sobre los esclavizados potencialmente rebeldes o fugitivos. Desde finales del siglo XVIII se había creado en La Habana un depósito para cimarrones. En un principio, era atribución de los alcaldes mayores la captura de los esclavos fugitivos, si bien desde 1790 fue el Consulado habanero el que asumió toda la responsabilidad y gestión de todos los recursos para tal fin. Para 1797 se había instalado en Cerro un depósito de cimarrones, lugar donde los esclavos fugitivos capturados, o cualquier cautivo apresado sin una licencia expresa del amo (La Rosa Corzo, 2004, pp. 111-116), eran depositados a la espera de que el propietario, o una persona designada a tal efecto, se personara, reclamase su propiedad y pagase los gastos ocasionados por la captura, el depósito y la manutención (Sánchez Cobos, 2019, pp. 249-284). El tiempo habilitado para el reclamo de los esclavizados era realmente corto, apenas de diez días. Una vez transcurrido el plazo sin reclamación alguna, el cimarrón era utilizado para trabajar en las obras públicas de la plaza, algo de fundamental interés para las autoridades, ya que hasta finales del siglo XVIII la política de obra pública se había restringido apenas al entorno de la ciudad, las fortificaciones y los caminos cercanos. De esta manera, el Consulado y las propias autoridades comenzaron a disponer de un contingente fijo de trabajadores que podían realizar de manera permanente las obras de expansión y mejoramiento de la urbe (Balboa Navarro, 2020, pp. 88-89).

Sin embargo, estos depósitos tuvieron, desde bien pronto, una pésima fama, tanto por las penosas condiciones en las que malvivían los esclavizados, como por el uso fraudulento que se hacía de los mismos. Con frecuencia, los cautivos depositados que no habían sido reclamados, bien fuera por dejación o por la falta de información del propietario, eran revendidos a personas que se presentaban recurrentemente en la institución, que obtenía de esta manera fondos para su mantenimiento. En otras ocasiones, los cautivos eran entregados a individuos que reclamaban, de manera fraudulenta, la propiedad, y que, gracias a la connivencia de algún funcionario, obtenían el dominio sobre estos seres humanos. Finalmente, no era infrecuente que desde el depósito se recurriese al arrendamiento de cautivos a particulares que los requirieran o, como señalábamos anteriormente, a las autoridades para el trabajo en las obras públicas. Estos cimarrones no eran los únicos que trabajaron de manera compulsiva en las obras públicas de la ciudad. Con la declaración de la trata transatlántica como ilegal, los gobiernos español y británico acordaron establecer dos comisiones mixtas, una en La Habana y otra en Sierra Leona, con un número idéntico de representantes de cada una de las naciones, para dilucidar la legalidad de las embarcaciones incautadas sospechosas de dedicarse a la trata. Para ello, los británicos destinaron dos flotas, una radicada en las costas africanas y otra en las cercanías del estrecho de la Florida, para tratar de interceptar embarcaciones esclavistas. Desde 1824 hasta 1866, Inés Roldan (2011) calcula que fueron depositados en La Habana 26 mil individuos en estas condiciones y que, una vez comprobado que habían sido objetos de trata ilegal, se les declaraba jurídicamente como personas libres. Recibieron el título de emancipados y, si bien no eran esclavos, en la práctica estuvieron sometidos a un régimen de servidumbre del que no podían

escapar (Murray, 1981, pp. 272-273). El temor de las autoridades ante este grupo, que era percibido como un potencial elemento destabilizador del orden social esclavista, imposibilitó que, de facto, este sector pudiera tener un estatus social y unas condiciones de vida semejantes a las de la población libre. Los emancipados tuvieron extraordinarios problemas para insertarse en la población habanera y fue tarea de la comisión mixta de La Habana su cuidado y protección frente a los frecuentes abusos a los que se veían sometidos (Sanjurjo, 2021, pp. 83-87).

A modo de recapitulación

Si existe un factor definitorio para las ciudades del Caribe hispano en el largo periodo colonial es la esclavitud y la importancia demográfica, económica y social de las personas esclavizadas y libres. Dada la extraordinaria mortalidad de la población europea en este entorno, y el flujo constante de esclavizados que llegaron a sus puertos, la mayor parte del Caribe hispano tuvo un importante contingente poblacional de origen africano o afrodescendiente. Este fenómeno se intensificó notablemente desde la segunda mitad del siglo XVIII, cuando las políticas borbónicas para el fomento de la esclavitud permitieron un crecimiento gradual de la trata esclavista. A partir de 1789, con la liberalización de este ramo comercial, los principales puertos del Caribe hispano fueron, lentamente, habilitados a este comercio y permitieron la entrada de miles de seres humanos cautivos procedentes, bien de las costas atlánticas africanas, o bien de otras posesiones del Caribe. En cualquier caso, los puertos cubanos, principalmente La Habana, se convirtieron en los verdaderos ejes del esclavismo para el mundo hispánico, algo que se intensificó desde 1808, cuando la alianza con los británicos permitió un crecimiento cualitativo del este trasiego

comercial. La firma del tratado de supresión de la trata entre España y Reino Unido en 1817, aplicable solo a partir de 1820, puso en riesgo la supervivencia de este negocio y el espectacular crecimiento de las plantaciones azucareras y cafetaleras en Cuba. Sin embargo, el sistemático incumplimiento del tratado permitió que entrasen en Cuba y Puerto Rico el mayor número de esclavizados de su historia. Hubiera sido del todo imposible introducir, de manera segura, este contingente poblacional, sin la creación o existencia de todo un grupo de especialistas en la trata, y en el cuerpo de los esclavizados, que hicieron posible la mercantilización de las vidas de los cautivos, clasificándolos, definiéndolos como un producto más, eso sí, de alto valor para el propietario. Muchos de estos cautivos, durante el periodo ilegal de la trata, fueron niños cuya explotación hizo posible el enriquecimiento de sus propietarios y el fomento de las grandes industrias del azúcar y el café en Cuba y Puerto Rico. Pero estos no fueron los únicos espacios de trabajo de los cautivos, ya que dentro del mundo urbano la esclavitud estuvo ampliamente extendida. El incremento del esclavismo y del número de esclavizados posibilitó el auge del fenómeno del cimarronaje, tanto en el entorno urbano, donde el avance de la frontera agrícola colisionó con territorios cimarrones, como en la ciudad. La creación de instituciones específicas para la captura y los depósitos de los cautivos fugados permitieron a los propietarios capturarlos. Y en el caso de que no se hubieran personado para recuperarlos, estos cimarrones podían ser revendidos o alquilados a particulares o instituciones locales. Esto permitió que ciudades como La Habana tuvieran una considerable cantidad de trabajadores compulsivos destinados a las obras públicas. Obras que, además, contaban con el aporte casi permanente, para el caso habanero, de los emancipados, esclavizados interceptados por las embarcaciones británicas cuando se dirigían en los bar-

cos esclavistas rumbo a Cuba. Tras decomisarlos y declararlos libres, estas personas vivieron obligadas a trabajar en los diferentes proyectos urbanísticos de la ciudad. Hombres libres tratados casi como esclavos, condenados, por el estatus social que la sociedad esclavista les otorgó, a una servidumbre perpetua de la que era imposible escapar, trabajo que impulsó el crecimiento urbanístico de ciudades como La Habana.

Referencias bibliográficas

- Aizpurúa, R. (1993). *Curazao y la costa de Caracas: Introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*. Academia Nacional de la Historia.
- Álvarez Cuartero, I. (2007). De Tihosuco a La Habana: la venta de indios yucatecos a Cuba durante la guerra de castas. *Studia Historica, Historia Antigua*, (25), 559-576.
- Balboa Navarro, I. (2020). Los otros que levantaron La Habana. Obras públicas y trabajo coactivo. En J. Opatrný y S. Binková (Coords.), *Quinientos años de La Habana. Colonialismo, nacionalismo e internacionalismo*. Ibero-americana Pragensia.
- Barcia Zequeira, M.^a del C. (2016). La trata negrera inter-caribeña y la región oriental. *Revolución y Cultura*, (2).
- Barcia, M. (2013). An Islamic Atlantic Revolution: Dan Fodio's Yihad and Slave Rebellion in Bahia and Cuba. *Journal of African Diaspora, Archaeology and Heritage*, 2(1), 6-17.
- Barcia, M. (2020). *The Yellow Demon of Fever. Fighting Disease in the Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade*. Yale University Press.
- Beldarraín Chaple, E. (2015). Sanidad y esclavitud: medidas para contrarrestar las enfermedades de los esclavos de Cuba. *Afro-Hispanic Review*, 34(2), 9-29.
- Belmonte Postigo, J. L. (2015). No obedecen a nadie, sino cada uno

- gobierna su propia familia. Etnicidad y política en la reducción del maniel de Bahoruco, 1785, 1795. *Almanack*, (11), 779-806.
- Belmonte Postigo, J. L. (2016, 7 julio). Bajo el negro velo de la ilegalidad. Un análisis del mercado de esclavos dominicano, 1746-1821. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.69478>
- Belmonte Postigo, J. L. (2019). A Caribbean Affair: The Liberalisation of Slave Trade in the Spanish Caribbean, 1784-1791. *Culture & History Digital Journal*, 8(1), 1-14.
- Belmonte Postigo, J. L. (2020). Debiendo ser gravosa esta negociación, por tener que comprar negros de última mano. Cartagena de Indias en la primera época del comercio libre de esclavos, 1791-1797. En R. Pérez García, M. Fernández Chaves y E. França Paiva (Eds.), *Tratas, esclavitudes y mestizajes. Una historia conectada, siglos XV-XVIII* (pp. 89-114). Editorial Universidad de Sevilla.
- Berlin, I. (1996, abril). From Creole to African: Atlantic Creoles and the Origins of African American Society in Mainland North America. *The William & Mary Quarterly*, 53(2), 251-288.
- Berquist Soule, E. (2020). The Spanish Slave Trade During the American Revolutionary War. En G. Paquette y G. M. Quintero Saravia (Eds.), *Spain and the American Revolution, New Approaches and Perspectives*. Routledge.
- Borucki, A. (2012). Trans-imperial History in the Making of Slave Trade to Venezuela, 1526-1811. *Itinerario*, XXXVI(2), 19-54.
- Borucki, A. (2016). Notas sobre el tráfico de esclavos al Río de la Plata durante el siglo XVIII. *Revista Latino-Americana de Estudos Avançados*, 1(1), 7-28.
- Borucki, A. (2021). African Experiences, in the Slave Routes to the Rio de la Plata durin the Viceregal Era. En F. Prado, V. Grieco y A. Borucki (Eds.), *The Rio de la Plata From Colony to Nations. Commerce, Society and Politics*. Palgrave Macmillan.

- Böttcher, N. (2000). Juan de Miralles: un comerciante cubano en la guerra de independencia de los Estados Unidos. *Anuario de Estudios Americanos*, 57(1), 171-194.
- Bretones Lane, F. (2021). Free to Bury their Dead: Baptism and the Meaning of Freedom in the Eighteenth Century Caribbean. *Slavery & Abolition*, 42(3), 449-465.
- Brown, V. (2008). *The Reaper's Garden. Death and Power in the World of Atlantic Slavery*. Harvard University Press.
- Brown, V. (2009). Social Death and Political life in the Study of Slavery. *The American Historical Review*, 114(5), 1231-1249.
- Camacho, J. (2014). Patrullando la ciudad: los negros curros de José Victoriano Betancourt. *América Sin Nombre*, (19), 82-90.
- Candido, M. P. (2013). *An African Slaving Port and the Atlantic World. Benguela and its Hinterland*. Cambridge University Press.
- Chaviano, L. (2014). *Trinidad. Una historia económica basada en el azúcar (1754-1848)*. Edicions Bellaterra.
- Chaviano, L. (2018). Cádiz capital de la trata negrera (1789-1866). En M. del C. Cózar y M. Rodrigo (Eds.). *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad*, Editorial Sílex.
- Chaviano, L. (2019). The Dark Faces among the Slave Trade. Mariners of African Origin in Spanish Ships (1817-1845). *Journal of Iberian and Latin American Studies*, 25(3), 425-439.
- China, J. (2016). Slavery and Child Trafficking in Puerto Rico at the Closing of the African Slave Trade: The Young Captives of the Slaver Majesty, 1859-1865. *Historia Brasileira do Caribe*, 17(32), 59-98.
- Conde Calderón, J. (1999). *Espacio, Sociedad y conflictos en la Provincia de Cartagena, 1740-1815*, Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico.
- Cózar, M^a del C. (2021) *La orca del Atlántico. Pedro Martínez y su clan en la trata de esclavos, 1817-1867*. Sílex.
- Cromwell, J. (2018). *The Smugglers' World. Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-Century Venezuela*. The University of North Carolina Press.

- De Acevedo, L. (1919). *La Habana en el siglo XIX descrita por viajeros (ensayo de bibliografía crítica)*. Sociedad Editorial Cuba Contemporánea.
- Dewulf, J. (2021). Flying Back to Africa or Flying to Heaven? Competing Visions of Afterlife in the Lowcountry and Caribbean Slave Societies. *Religion and American Culture: A Journal of Interpretation*, 31(2), 222-261.
- Díaz Soler, L. (2005). *Historia de la esclavitud negra en Puerto Rico*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Domingues, D. (2017). *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa 1780-1867*. Cambridge University Press.
- Echeverri, M. (2019). Esclavitud y tráfico de esclavos en el Pacífico suramericano durante la era de la abolición. *Historia Mexicana*, 69(2), 627-692.
- Eltis, D. y Felipe-González, J. (2020). The Rise and fall of the Cuban Slave Trade. New data, New Paradigms. En A. Borucki, D. Eltis y D. Wheat (Eds.), *From the Galleons to the Highlands. Slave Trade Routes in the Spanish America*. University of New Mexico Press.
- Felipe-Gonzalez, J. (2020). Reassessing the Slave Trade to Cuba (1790-1820). En A. Borucki, D. Eltis y D. Wheat (Eds.), *From the Galleons to the Highlands: Slave Trade Routes in Spanish America*. University of New Mexico Press.
- Felipe-González, J. (2021). The Transatlantic Slave Trade and the Foundation of the Kingdom of Galhinas in Southern Sierra Leone, 1790-1820. *The Journal of African History*, 1(23), 1-23.
- Ferrer, A. (2014). *Freedom's Mirror. Cuba and Haiti in the Age of Revolution*. Cambridge University Press.
- Fick, C. (1990). *Making Haiti: Saint Domingue Revolution From Below*. University of Tennessee Press.
- Gárate Ojanguere, M. (1993). *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de la Habana*. Real Sociedad Bascongada de Amigos del País.
- García Baquero, A. (1976). *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

- García Cantús, I. (2006). *Fernando Poo, una aventura colonial española*. Ceiba Ediciones.
- Garrigus, J. D. (2001). New Christians / New Whites: Sephardic Jews, Free People of Colour and Citizenship in French Saint Domingue, 1760-1789. *European Expansion and Global Interaction*, Vol. 2. Bergham Books.
- Gómez, P. (2017). *The Experiential Caribbean. Creating Knowledge and Healing in the Early Modern Atlantic*. The University of North Carolina Press.
- Gutiérrez Escudero, A. (2010). La estructura económica de Santo Domingo, 1500-1795. En F. Moya Pons (Coord.), *Historia de la República Dominicana*. Editorial Doce Calles.
- Hall, G. M. (2005). *Slavery and African Identities in the Americas*. The University of North Carolina Press.
- Herrera Jerez, M. (2021). El desamparo legal de «perseguir en tierra». Expediciones de esclavos en Cuba, 1820-1860. En Naranjo Orovio, C. (Ed.), *Sometidos a esclavitud. Los africanos y sus descendientes en el Caribe hispano* (pp. 299-332). Editorial Unimagdalena.
- Humboldt, A. von (2004). *Ensayo político sobre la isla de Cuba* (1826). Universidad de Alicante.
- Humboldt, A. von (editado por Michael Zeuske). (2021). *Diario Habana 1804. El diario original de Humboldt escrito en La Habana*. Biblioteca Nacional José Martí.
- Ireton, C. (2020). Black Africans' Legal Litigation Suits to Define Just War and Just Slavery in the Early Spanish Empire. *Reinassance Quarterly*, 73(4), 1277-1319.
- Jaramillo Uribe, J. (1963). Esclavos y señores en la sociedad colombiana del siglo XVIII. *Anuario colombiano de la historia social y la cultura*, 1, 3-62.
- Johnson, J. M. (2020). *Wicked Flesh. Black Women, Intimacy, and Freedom in the Atlantic World*. University of Pennsylvania Press.

- Johnson, S. (1997). La guerra contra los habitantes de los arrabales: Changing Patterns of Land Use and Land Tenancy in and around Havana, 1763-1800. *Hispanic American Historical Review*, 77(2), 181-209.
- Johnson, S. (2000). The Rise and Fall of Cuban participation in the Cuban Slave Trade 1789-1796. *Cuban Studies*, 30, 52-75.
- Julián, A. (2012). El marqués de Iranda, su importancia económica, política y social, y sus redes familiares. Relación con la colonia española de Santo Domingo. Propiedades rurales y urbanas. *Clío*, 81(184), 253-288.
- Keefer, K. (2013). Scarification and Identity in the Liberated Africans Department Register, 1814-1815. *Canadian Journal of African Studies*, 47.
- Keefer, K. (2019). Marked by fire: Brands, Slavery and Identity. *Slavery & Abolition*, 40(4), 659-681.
- Klein, H. S. y Engerman, S. (1976). Slave Mortality on British Ships, 1791-1797. In R. Anstey y P.E.H. Hair (Eds.), *Liverpool, The African Slave Trade and Abolition*. Historical Society of Lancashire and Cheshire.
- Klein, H. S. (1970). North American Competition and the Characteristics of the African Slave Trade to Cuba, 1790-1794. *William & Mary Quarterly*, XXVIII (2), 86-106.
- Kuethe, A. (1986). *Cuba 1753-1815. Crown, Military and Society*. University of Tennessee Press.
- La Rosa Corzo, G. (2004). La Carimba o marca de fuego. *Del Caribe*, (44), 111-116.
- La Rosa Corzo, G. (2011). *Tatuados. Deformaciones étnicas de los cimarrones de Cuba*. Fundación Fernando Ortiz.
- Lovejoy, P. (1983). *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa*. Cambridge University Press.
- Lovejoy, P. (2006). The Children of Slavery- The Transatlantic Phase. *Slavery & Abolition*, 27(2), 197-217.

- García Rodríguez, M. (1998). El crédito hipotecario a los ingenios cubanos: 1700-1792. En J. A. Piqueras (Ed.), *Diez nuevas miradas de Historia de Cuba* (pp. 41-66). Universidad Jaume I, Castellón.
- Mintz, S. (2008). Creolization and Spanish Exceptionalism. *Review*, 31(3), 251-265.
- Moya Pons, F. (2008). *Manual de Historia Dominicana*. Caribbean Publishers.
- Murray, D. (1981). *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge University Press.
- Mustakeem, S. (2011). She must go Overboard & Shall go Overboard: Diseased Bodies and the Spectacle of Murder at Sea. *Atlantic Studies*, 8(3), 301-316.
- Nwokeji, U. (2010). *The Slave Trade and Culture in the Bight of Biafra*. Cambridge University Press.
- O'Toole, R. (2007). From the Rivers of Guinea to the Valleys of Peru. Becoming a Bran Diaspora within the Spanish Slavery. *Social Text*, 92(3), 19-36.
- Obame Ekome, G. L. (2019). *Los negros emancipados de Cuba y la colonización de las posesiones españolas del Golfo de Guinea en el siglo XIX* [tesis doctoral, Universidad Pablo de Olavide]. RIO: Repositorio Institucional Olavide. <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/7142>
- Ojo, O. (2014). Beyond Diversity: Women Scarification and Yoruba Identity. *History in Africa*, 35, 347-374.
- Pearce, A. (2014). *British Trade with Spanish America 1763-1808*. Liverpool University Press.
- Pelfini, A. (2013). Del cosmopolitismo atlántico al cosmopolitismo minimalista. La subjetivación de América Latina en una modernidad plural. *Devenires*, XIV(28), 13-38.
- Pérez Morales, E. (2012). *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe, 1791-1817*. Dirección Cultural Colección Bicentenario.

- Pérez Morales, E. (2017). Manumission on the Land. Slaves, Masters and Magistrates in Eighteenth-Century Mompox. *Law and History Review*, 35(2), 511-543.
- Picó, F. (2012). *Ponce y los rostros rayados: Sociedad y Esclavitud, 1800-1830*. Ediciones Huracán.
- Piqueras, J. A. (2009). Los amigos de Arango en la Corte de Carlos IV. En I. Álvarez Cuartero y M. D. Gonzalez-Ripoll (Eds.), *Francisco Arango y la invención de la Cuba azucarera* (pp. 151-166). Aquilafuente.
- Piqueras, J. A. (2021). *Negreros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*. Editorial Catarata.
- Piqueras, J. A. y Vidal, E. (2018). Los británicos en el comercio de esclavos de Cuba. En M. del C. Cózar y M. Rodrigo y Alharilla (Eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad* (pp. 71-108). Editorial Sílex.
- Pita Pico, R. (2018). Las cifras del comercio esclavista durante el periodo de independencia en Colombia: fluctuaciones de un mercado en decadencia. *Revista Colombiana de Ciencias Sociales*, 9(2), 299-325.
- Price, R. (2001). The Miracle of Creolization: A Retrospective. *New West Indian Guide*, (1-2), 35-64.
- Rawley, J. y Behrendt, S. (2005). *The Transatlantic Slave Trade. A History*. University of Nebraska Press.
- Rediker, M. (2007). *The Slave Ship. A Human History*. Viking.
- Rediker, M. (2008). History from Below the Water Line: Sharks and the Atlantic Slave Trade. *Atlantic Studies*, 5(2), 285-297.
- Ribes, V. (1997). Nuevos datos biográficos sobre Juan de Miralles. *Revista de Historia Moderna*, 16, 363-374.
- Richardson, D. (2001). Shipboard Revolts, African Authority and the Atlantic Slave Trade. *William & Mary Quarterly*, 58(1), 69-92.
- Rodrigo Alharilla, M. (2018). Cádiz y el tráfico ilegal de esclavos en el Atlántico, (1817-1866). En C. Cózar y M. R. Alharilla (Eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad* (pp. 195-228). Editorial Sílex.

- Røge, P. (2014). Why the Danes Got There First- A Transimperial Study of the Abolition of Danish Slave Trade in 1792. *Slavery & Abolition*, 35(4), 576-592.
- Roldán de Montaud, I. (2011). En los borrosos confines de la libertad. El caso de los negros emancipados en Cuba, 1817-1870. *Revista de Indias*, LXXI (251), 159-192.
- Rosal, M. A. (2013, julio). Carimba. Las marcas de los esclavos en el Buenos Aires colonial. *Estudios Históricos*, 5(10), 1-25.
- Sánchez Cobos, A. (2019). Rebeldías y resistencias esclavas en la historiografía sobre Cuba, siglo XIX. *Historiello*, 11(21), 249-284.
- Sanjurjo, J. (2021). *In the Blood of Our Brothers. Abolitionism and the End of Slave Trade in Spain's Atlantic Empire*. University of Alabama Press.
- Schneider, E. (2015). African Slavery and the Spanish Empire. Imperial Imaginings and Bourbon Reform in Eighteenth-Century Cuba and Beyond. *Journal of Early American History*, (5), 3-29.
- Schneider, E. (2018). *The Occupation of Havana: War, Trade and Slavery in the Atlantic World*. University of North Carolina Press.
- Schwarz, S. (2019). Adaptation in the Aftermath of Slavery Women, Trade & Property in Sierra Leone, c. 1790-1812. En M. P. Candido y A. Jones (Eds.), *African Women in the Atlantic World. Property, Vulnerability and Mobility, 1660-1880* (pp. 19-37). Boydell and Brewer.
- Scott, R. y Hébrard, J. (2012). *Freedom Papers, An Atlantic Odissey in the Age of Emancipation*. Harvard University Press.
- Sparks, R. (2004). *The two Princes of Calabar. An Eighteenth-Century Odissey*. Harvard University Press.
- Sweet, J. (2004). *Recreating Africa. Culture, Kinship and Religion in the African Portuguese World 1441-1470*. The University of North Carolina Press.
- Tomich, D. y Zeuske, M. (2008). Introduction. The Second Slavery, Mass Slavery World Economy and Comparative Microhistories. *Review*, 31(2), 91-100.

- Tornero Tinajero, P. (1985). Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz Estados Unidos (1763-1800). En B. Torres Ramírez y J. Hernández Palomo (Eds.), *Andalucía y América en el siglo XVIII. Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América* (pp. 119-146). Universidad Internacional de Andalucía.
- Tornero Tinajero, P. (1996). *Crecimiento económico y transformaciones sociales en la Cuba colonial (1760-1840)*. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- Torres Ramírez, B. (1973). *La Compañía Gaditana de Negros*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Vázquez Cienfuegos, S. y Santamaría, A. (2013). Indios foráneos en Cuba a principios del siglo XIX: historia de un suceso en el contexto de la movilidad poblacional y la geoestratégica del imperio español. *Colonial Latin American Historical Review*, 1(1), 1-34.
- Venegas Delgado, H. M., Venegas Arboláez, B. y García Moreno, I. (2017). Rebeliones de indios apaches y chichimecos en Cuba. Historiografía y realidades (fines del siglo XVIII inicios del siglo XIX). *Caravelle*, 108, 117-134.
- Wheat, D. (2016). *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*. University of North Carolina Press.
- Yaremko, J. (2010). Colonial Wars and Indigenous Geopolitics: Aboriginal Agency, The Cuba-Florida-Mexico Nexus and the Other Diaspora. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, 35(70), 165-196.
- Zeuske, M. (2018). Del reino de Hannover a Cuba y los EE. UU., pasando por el infierno de la trata en Senegambia y en el Atlántico: el médico y negrero alemán Daniel Boteffeur 1770-1821. En J. Opatrný (Coord.), *Caribe hispano y Europa, siglos XIX y XX. Dos siglos de relaciones* (pp. 47-82). Editorial Iberoamericana Pragensia.
- Zeuske, M. (2018). *Esclavitud. Una historia de la humanidad*. Editorial Katakarak.

Zeuske, M. y Sanz, V. (2021). El negrito y la microeconomía política de la trata negrera en el Atlántico. La arribada a puerto de un barco de esclavizados. En A. Casares, R. Benítez y A. Schiavon (Eds.), *Reflejos de la esclavitud en el arte. Imágenes de Europa y América* (pp. 139-162). Tirant Lo Blanc.

Ciudades caribeñas en tiempos turbulentos: el impacto de los procesos revolucionarios de finales del siglo XVIII e inicios del XIX en la vida urbana de las islas francesas y colonias vecinas

Johanna von Grafenstein
Instituto Mora/CONACYT

Introducción

Esta contribución busca mostrar cómo los años revolucionarios de la última década del siglo XVIII y primeros años del XIX impactaron en las ciudades-puerto de las islas francesas, donde la guerra entre esclavos en revolución, plantadores monarquistas, patriotas independentistas, tropas metropolitanas y de antiguos esclavos fue intensa. El trabajo se propone también una mirada a las islas vecinas y algunas de sus ciudades, que conocieron cambios notables sobre todo por la llegada de emigrados, propietarios-plantadores de Saint-Domingue e islas francesas en las Antillas menores. Publicaciones contemporáneas ofrecen abundante información para calibrar los impactos de diversa índole en el mundo portuario de las islas, afectando en grado variable su sociedad y economía, mientras que la amplia bibliografía sobre la Revolución haitiana y los efectos de la francesa en las islas analiza las movilizaciones

y los conflictos en las villas y ciudades, así como los efectos de la guerra en su interior y sus contornos.

La colonia de Saint-Domingue, en la parte occidental de la isla de Santo Domingo, reconocida como tal por España en 1697, se desarrolló a lo largo del siglo XVIII como la posesión más opulenta de Francia en el Caribe. Según cifras de Moreau de Saint-Méry, en la década de los años ochenta contaba con 452 mil esclavizados africanos que se ocupaban en la siembra y cosecha de caña de azúcar, café, añil, cacao y otros frutos, mientras que 40 mil blancos vivían en la colonia como propietarios o administradores de las propiedades rurales, como funcionarios de gobierno, comerciantes de diferente rango, artesanos o miembros del ejército; 28 mil libertos o sus descendientes —llamados también gente de color o mulatos libres— se ocupaban en las mismas actividades con excepción de la administración y del ejército, sectores a los que no tenían acceso por su color de la piel, que los ponía en una posición inferior a la de los blancos (Moreau, 1797, t. 1, p. 5).

De los puertos de la isla salían cada año 465 embarcaciones rumbo a la metrópoli cargados con los frutos coloniales, mientras que una cifra similar tomaba el camino inverso llevando desde Francia manufacturas y alimentos (Villiers, 1991, p. 224). La capital de la colonia era, desde 1749, Puerto Príncipe²⁶, en la provincia del Oeste, pero era Cabo Francés (o El Cabo), en el norte, el que concentraba el movimiento marítimo más importante de la isla. Otras villas y puertos se ubicaban a lo largo de las costas. Los más grandes eran Port-de-Paix (Puerto Paz), en los límites de la provincia del norte

26. Usamos la traducción del nombre al español para la capital de la colonia, El Cabo Francés, San Marcos y Los Cayos por ser muy comunes y aceptados en la bibliografía de habla española. En cambio, dejamos los demás nombres en francés.

con la del oeste; Môle Saint-Nicolas, el extremo noroeste; Gonaïves, Arcahaie, San Marcos (Saint-Marc), Léogane y Jacmel, en el oeste; y, en el sur, Miragoâne, Jérémie, Aquin, Los Cayos (Les Cayes). Durante los años convulsos de la revolución muchos de estos lugares jugaron un papel importante. Todos ellos eran ciudades puerto, con un número de habitantes que iba de algunos miles hasta 15 mil en el caso de Cabo Francés (Geggus, 1991, p. 108).

Como centro administrativo y segundo puerto de la colonia, Puerto Príncipe empezó a desarrollarse rápidamente en la segunda mitad del siglo XVIII, bien que un incendio que estalló en 1748 y sendos terremotos —uno que sorprendió la capital en 1751 y otro que sacudió la ciudad, recientemente reconstruida, con unos prolongados movimientos telúricos en 1770— destruyeron barrios enteros con sus casas, edificios públicos y religiosos. En los años ochenta, Puerto Príncipe lucía edificios construidos mayormente de madera, y solo parcialmente de cal y canto —otros materiales quedaban prohibidos—, con su iglesia parroquial, los edificios de la Intendencia, del gobernador general, el mercado, los cuarteles, almacenes del rey y la prisión, la casa de Providencia para los niños huérfanos y enfermos incurables, las plazas con sus fuentes, el teatro en el que se llevaban a cabo espectáculos, bailes públicos y, ocasionalmente, conciertos (Moreau, 1797, pp. 321 y ss.). Georges Corvington, en su obra *Puerto Príncipe a través de los años*, no deja de insistir, sin embargo, en graves insuficiencias de la infraestructura en la ciudad: calles sin pavimento que habían perdido su sombra protectora a causa del corte de árboles antiguos, el arrojamiento de inmundicias en ellas, el polvo cegador. El intendente marqués Barbé-Marbois proyectó, en los años ochenta, algunas obras de urbanismo; por ejemplo, mandó a hacer canales de desagüe en los bordes

de las calles para evitar inundaciones: una mejora, sin duda, aunque en las noches se oían en ellos el «croar de los sapos» (Corvington, 2007, basándose en Moreau, 1797, t. 2, p. 206). Barbé-Marbois también emitió una serie de ordenanzas que prescribían a los dueños de casas barrer y regar las partes de las calles que les correspondían, pero con poco éxito, ya que los habitantes de la capital no se distinguían por su obediencia a la autoridad (Ibid., p. 207). Basándose igualmente en Moreau de Saint-Méry, David Geggus ofrece las siguientes cifras de población de la capital para el año 1789: de un total de 6.200 residentes, 1.800 eran blancos, 400 gente de color libre y 4.000 esclavos (Geggus, 1991, p. 108).

La ciudad puerto El Cabo Francés, ubicada en la provincia del Norte, no solo se destacaba por su posición ventajosa con respecto a los vientos —recibía los vientos alisios que soplaban todo el año y hacían la navegación segura y rápida—, sino que era el lugar natural para las exportaciones de la planicie del norte, la región más rica de la colonia. Las comunicaciones de este puerto con el exterior eran constantes, y su aprovisionamiento con todos los géneros y alimentos requeridos: «la circulación del numerario [escribe Moreau de St. Méry, 1997] es más rápida allí que en otro lugar [de la colonia] y la industria, cualquier forma que tomase, tiene casi la seguridad de ser promovida» (p. 106). Este autor atribuye también a las buenas comunicaciones con la madre patria y otros países europeos la presencia de las últimas modas entre la población blanca, cierto lujo aun, «una mayor sociabilidad y maneras más corteses» e, incluso, «aristocráticas» entre toda la población, desde la blanca hasta la esclava. Cabo Francés rivalizaba con Puerto Príncipe por qué lugar tenía los edificios públicos y privados más bellos, una vida social más atractiva, sociedades científicas más adelantadas, como la Cámara de Agricultura (de la

que cada ciudad tenía la suya), periódicos y círculos literarios mejor informados. Dadas las mejores comunicaciones de El Cabo y la presencia de mayor número de barcos en su puerto, en tiempos de guerra marítima el gobernador general tenía que residir en esta ciudad y, durante tiempos de paz, por lo menos tres meses al año.

La parte este de la isla La Española, en posesión de España hasta 1795 y, posteriormente, de nuevo entre 1809 y 1821, contaba con una población mucho menor que su contraparte francesa: en total, con unos 125 mil habitantes en los años ochenta del siglo XVIII; de ellos, vivía alrededor de la mitad en ciudades y villas (Sánchez Valverde, 1947, pp. 147-152). La capital, Santo Domingo, tenía no menos de 25 mil habitantes, afirma Sánchez Valverde. Importantes ciudades del interior eran: Santiago, con igual número de habitantes que la capital; Concepción de la Vega, con 8 mil pobladores; le seguían Cotuy y Dajabon, con cerca de la mitad de habitantes, al igual que Cahobas y Bánica; en la costa sur, destacaban Azua y Neyba; en la costa norte, Puerto Plata y Montecristi; en el este, Samaná e Higüey. De las villas más alejadas de la capital, varias habían sido destruidas a principios del siglo XVII, una medida que ordenó la Corona con el fin de combatir el contrabando que se practicaba en ellas; su población fue reubicada y aumentada con inmigrantes de las islas Canarias. Hatos o estancias ganaderas predominaban en el paisaje rural; producían pieles y carne que se exportaban en gran medida a la colonia vecina. Además, se cultivaban tabaco, plantas alimenticias y azúcar para la subsistencia y venta en mercados regionales. A pesar de producir para su metrópoli excedentes mucho más modestos que el Santo Domingo francés, su capital contaba con bellos edificios contruidos de cal y canto, había hermosas edificaciones públicas y privadas, civiles y religiosas; su imponente catedral, sus

calles anchas, empedradas y alineadas con exactitud, su amplia muralla y fortificaciones daban a esta primera capital del Nuevo Mundo un carácter monumental, bien que con el tiempo se habían introducido entre las antiguas edificaciones otras más modestas de madera (pp. 136-137, 138, 143-144).

De las colonias francesas en las Antillas menores —Guadalupe (con sus dependencias de la Deseada, María Galante y Los Santos), Martinica, Santa Lucía, una porción de San Cristóbal y de San Martín, Dominica, San Vicente, Tobago, Granada y las Granadinas—, en 1815 solo las primeras dos, más St. Barthélemy y la porción sur de San Martín, quedaban en manos de Francia, mientras que las otras posesiones fueron ocupadas y cedidas a Gran Bretaña como resultado de las diferentes guerras y tratados internacionales.

En el siglo XVII, Martinica y Guadalupe eran los principales productores de azúcar para Francia, mientras que en la siguiente centuria fueron eclipsadas por Saint-Domingue. La ciudad-puerto que se desarrolló primero fue Saint-Pierre, en la costa occidental de Martinica, donde los barcos mercantes provenientes de Francia recalaban antes que en cualquier otra posesión de Francia en las Antillas; de allí su rápido desarrollo como puerto comercial de redistribución y como centro administrativo de las islas francesas de Barlovento (Pérotin-Dumon, 1991, p. 59). Será hasta mediados del siglo XVIII que las todavía pequeñas radas de la isla de Guadalupe reciban bienes franceses vía comercio de cabotaje desde Saint-Pierre. Posteriormente, la producción e importancia de los puertos de Guadalupe empezaron a superar a los de Martinica, la que, sin embargo, se mantuvo como centro administrativo a nivel regional.

En la segunda mitad del siglo XVIII, Guadalupe sola producía el 8 % de la producción mundial de azúcar (Pérotin-Dumon, 2000, p. 16). Es por eso por lo que, en la paz de París, que

puso fin a la guerra de los Siete Años en 1763, Francia cedió Canadá a Gran Bretaña y se quedó con Guadalupe, productora de las mismas riquezas que los inmensos territorios en el norte del continente americano (Grafenstein, 1997, p. 87; Pérotin-Dumon, 2000, p. 29). Basse-Terre, en la península del mismo nombre, se perfiló con el tiempo como capital administrativa, mientras que Pointe-à-Pitre en Grande-Terre se desarrolló como el principal centro económico. El dinamismo de ambos puertos provenía tanto de las exportaciones a Francia, como de su papel de centros de contrabando en tiempos de paz y de corso en tiempos de guerra. El territorio insular, escribe Pérotin-Dumon (2000), se articulaba alrededor de estas dos ciudades (p. 30). Su crecimiento a lo largo de un siglo fue remarcable: con menos que 300 habitantes en 1674, Basse-Terre contaba a finales del siglo XVIII con entre 8 mil y 9 mil residentes, incluyendo los barrios adyacentes. El censo de 1796 muestra que Point-à-Pitre tenía una población de 9 mil habitantes para las mismas fechas (Pérotin-Dumon, 1991, p. 76). La población de las dos ciudades era mayoritariamente adulta y masculina, y provenía sobre todo de la inmigración: de blancos pobres de la metrópoli y de esclavizados de África. Además, habría que tomar en cuenta la población fluctuante de las tripulaciones de los barcos anclados en sus radas (p. 77).

De las Antillas españolas, conviene mencionar en esta introducción las ciudades y villas que se verán afectadas por los procesos revolucionarios a partir de la última década del siglo XVIII: Santiago de Cuba, en el oriente de la Antilla mayor; San Juan y Mayagüez, en Puerto Rico; Puerto España, en la isla de Trinidad. Finalmente, la capital y varios pequeños centros urbanos en Jamaica conocieron el impacto de las guerras revolucionarias, a raíz de la llegada de refugiados de Saint-Domingue.

Las ciudades de Saint-Domingue y Santo Domingo durante los años revolucionarios

En vísperas de los acontecimientos revolucionarios en Francia, en un primer momento fueron procesos electorales que se llevaron a cabo en las posesiones de ultramar, al igual que en la metrópoli, para enviar representantes ante los Estados Generales convocados para mayo de 1789 en París. De Saint-Domingue lograron incorporarse seis colonos blancos electos, dos por cada provincia: las del norte, oeste y sur. También de Guadalupe y Martinica fueron admitidos cuatro representantes. Ellos tenían la misión de pugnar para que las demandas reunidas en los llamados «Cuadernos de Dolencias» fueran atendidas en el seno de los Estados Generales que, a partir del 17 de junio de 1789, se erigieron en Asamblea Nacional. Los voceros de los colonos blancos de las islas defendían en este órgano sus intereses: mayor libertad administrativa y comercial, preservación de sus privilegios de blancura; eso, sobre todo, en relación con otro sector de propietarios que eran los llamados «mulatos» o «gente de color libre».

Este último grupo poblacional tenía en la metrópoli representantes que pugnaban por la igualdad civil y política de sus congéneres en las islas. Pero no solo eso: uno de este grupo, Vincent Ogé, regresó clandestinamente a Saint-Domingue y encabezó, junto con otro propietario mulato, Jean Baptiste Chavannes, un movimiento armado con el fin de obtener los derechos políticos que, según un decreto de marzo de 1790, iban a concederse a todo propietario mayor de 25 años que pagara impuestos. Esta resolución, que no hacía referencia al color de la piel, fue precisada por otro decreto de mayo del año siguiente, en el que se otorgaba igualdad política y civil a los hijos de mulatos libres, lo que beneficia-

ba a solo un sector muy reducido. La lucha armada del grupo de gente de color mencionado fue derrotada por las tropas francesas estacionadas en El Cabo. Ogé y Chavannes fueron extraditados por las autoridades españolas de la colonia vecina, en la que se habían refugiado, y cruelmente ejecutados en febrero de 1791. A partir de este momento, dice Beaubrun Ardouin, en la plaza principal de esta ciudad-puerto quedaba a la vista de todo mundo la rueda del suplicio de Ogé y Chavannes, como un terrífico recordatorio para cualquiera que osara desafiar la voluntad de los llamados «grandes blancos»; es decir, los plantadores, los grandes comerciantes y sus representantes en los órganos administrativos locales (Ardouin, 1853, t. 1, p. 179).

Mientras que el sector mulato luchaba en la metrópoli y la colonia por su igualdad política y civil con los blancos, un acontecimiento de enormes consecuencias ocurrió en la Planicie del Norte: cerca de la plantación Lenormand, en la parroquia Acul, un grupo de 200 esclavos de confianza —capataces y esclavos domésticos, sobre todo— se habían reunido en la noche del 14 de agosto de 1791 para fijar el estallido de una rebelión planeada en la clandestinidad desde mucho tiempo (Madiou, 1989, pp. 93-94). La rebelión estalló la noche del 22 al 23 de agosto en varias plantaciones de esta parroquia y se expandió con una rapidez inaudita: pocas semanas después varios cientos de plantaciones estaban destruidas y miles de esclavos sobre las armas. Al cabo de tres meses toda la planicie del norte estaba en ruinas, decenas de miles de esclavos en rebelión, los propietarios blancos asesinados o refugiados en Cabo Francés, que se convirtió en cabeza de la represión de los esclavos insurrectos. Las fuerzas militares de esta ciudad salían a las montañas y campiñas para reprimir a los rebeldes. Sus prisiones se llenaban con los cautivos; en

sus plazas, los prisioneros fueron sometidos a indescritibles torturas y formas de dar muerte; se mantuvieron indefinidamente los patíbulos, las horcas, ruedas y otros instrumentos de tortura. El aspecto de la ciudad era execrable, escribe Ardouin (1853, t. 2, p. 11).

A las horrorosas escenas que tenían lugar en El Cabo para castigar a los insurrectos, se sumaban los asesinatos de gente de color que eran muchas veces inculpados por los blancos de haber instigado la rebelión de los esclavos, de estar en «conivencia e inteligencia» con ellos (p. 21). El odio hacia este sector de la población era motivo de múltiples crímenes en la ciudad que, además, era escenario de todo tipo de agitaciones entre la población civil y entre las tropas; de conspiraciones de monarquistas y autonomistas blancos. Un decreto emitido el 4 de abril de 1792, en París, dio a la gente de color libre de las Antillas y la Guayana francesas la igualdad política y civil; sin embargo, los blancos de Saint-Domingue se opusieron violentamente a la puesta en práctica de la ley. Cuando llegó a Cabo Francés, en octubre de ese año, una comisión integrada por los ciudadanos Léger-Félicité Sonthonax, Étienne Polverel y Jean Antoine Ailhaud, con la misión de velar por la observancia del decreto de abril, los blancos — «grandes» y «pequeños» — los hostigaron abiertamente²⁷. En mayo-junio del año siguiente, al llegar un nuevo gobernador, el general François-Thomas Galbaud, la violencia en El Cabo alcanzó un clímax. Los comisarios depusieron al gobernador, ya que este —al heredar, junto con sus hermanos, propiedades en la colonia— estaba legalmente impedido para ejercer un alto puesto administrativo.

27. La diferenciación entre «grandes» y «pequeños» blancos tiene su origen en el lenguaje de los esclavos que denominaban así a los grandes propietarios, ricos comerciantes y altos funcionarios, por un lado, y a los pequeños comerciantes, artesanos, soldados rasos de las ciudades y villas, por el otro.

Lo obligaron a embarcarse en el puerto, donde se encontraban anclados varios navíos de la escuadra; instigados por el mismo Galbaud y por unos prisioneros monarquistas que se encontraban a bordo, los tripulantes de las embarcaciones se insurreccionaron: con su ayuda y la de los 3.500 hombres de la tropa que comandaba el hermano del gobernador, se inició un ataque a la ciudad, durante el cual Galbaud perdió el control sobre los atacantes, que se libraron al saqueo y a la matanza de gente de color. Un incendio terminó por dejar la ciudad en ruinas, y a sus habitantes en la desolación (Madiou, 1989, t. 1, p. 178-179).

Los comisarios y las pocas tropas fieles a la República —la mayoría de ellas pertenecía al sector mulato— buscaron salvar la ciudad de la destrucción y a sus habitantes de la muerte y el pillaje, pero estaban a punto de sucumbir cuando los esclavos insurrectos, que se encontraban en las montañas cercanas, acudieron a su ayuda. Lograron expulsar a Galbaud, quien abandonó el puerto rumbo a Estados Unidos, con cientos de blancos a bordo de los barcos. El resultado de esta lucha fue desastroso para la ciudad, cuya otrora opulencia y belleza quedaban en gran parte destruidas. Por otro lado, a cambio del apoyo eficaz de esclavos e insurrectos, Sonthonax les concedió la libertad y ciudadanía francesa. Al poco tiempo, amplió la concesión a las familias de estos nuevos ciudadanos y el 29 de agosto declaró la libertad general de todos los esclavos en la provincia del norte, una medida que Polverel hizo extensiva a las provincias del oeste y sur en los siguientes dos meses. El 4 de febrero de 1794, la Convención dio carácter de ley a la emancipación de los esclavos en todas las posesiones francesas (Madiou, 1989, t. 1, p. 180-181).

En la provincia del oeste el proceso revolucionario tomó otro curso que en el norte. Se caracterizaba por la lucha entre grandes propietarios blancos —que habían establecido una

alianza con los propietarios mulatos— y los «pequeños blancos», que se autonombraban patriotas y eran autonomistas radicales y virulentos enemigos de la gente de color. Los centros de la lucha fueron Puerto Príncipe, bastión de los «pequeños blancos» y las campiñas cercanas con las villas de la Croix-de-Bouquets y Mirebalais, controladas por los mulatos. Entre septiembre de 1791 y marzo del año siguiente una sangrienta guerra civil entre las fuerzas mencionadas asoló la provincia. Propietarios blancos y de color armaron a sus esclavos para enrolarlos en sus tropas y luchar contra los «pequeños blancos»; varios intentos de llegar a armisticios en otoño de 1791 fracasaron; en noviembre, se desencadenaron disturbios en Puerto Príncipe, un incendio destruyó varios barrios, entre ellos el de los grandes comerciantes a la orilla del mar. Los «patriotas» acusaron a la gente de color de su estallido; se libraron a represalias desenfrenadas, asesinando a mujeres y niños mulatos de la ciudad. Los líderes militares de la gente de color, que tenían acuarteladas sus tropas en la Croix-des-Bouquets y Mirebalais, juraron venganza y, en marzo de 1792, lograron la victoria definitiva sobre los «pequeños blancos» en la capital de la colonia (Madiou, 1989, t. 1, p. 130).

En la península del sur hubo levantamientos de esclavos aun antes de la gran rebelión del norte. Así, en enero de 1791 se levantaron los esclavos en las plantaciones alrededor de Port-Salut, en la región de Los Cayos, capital de la provincia. Los rebeldes tomaron las armas para exigir el cumplimiento de unas órdenes del rey quien, según los rumores, había concedido tres días libres y la prohibición del látigo (Fick, 2000, p. 138). Sin embargo, su lucha fue aplastada y sus líderes ejecutados. Como las ciudades y villas de la provincia del oeste, también Los Cayos fue escenario de intensas luchas entre blancos y gente de color, ya que los primeros se negaron

a reconocer la igualdad política y civil de los segundos, concedida parcialmente por el decreto de mayo de 1791. Ambos bandos armaron a sus esclavos quienes, después de meses de conflictos armados, adquirieron objetivos propios de lucha. En enero de 1792 fueron llamados a regresar a sus plantaciones, pero muchos se negaron a obedecer; permanecieron en las campiñas en pie de lucha mientras que los propietarios no satisficieran sus exigencias de libertad para 300 de sus líderes, tres días libres a la semana y la abolición del látigo. Los propietarios se negaron a atender estas condiciones; la mayoría de ellos se refugiaron en Los Cayos y llamaron al gobernador Blanchelande a combatir a los rebeldes. Estos, ante la inminente represión, se retiraron a las montañas escarpadas de Les Platons, donde Blanchelande los enfrentó, pero fue derrotado y regresó desprestigiado a El Cabo. La comunidad de rebeldes, de unos diez a doce mil personas con mujeres y niños, se mantuvieron atrincherados en las montañas. A inicios del año siguiente la mayor parte de ellos fueron masacrados por las tropas coloniales comandadas por el comisario Polverel y el líder mulato André Rigaud (Fick, 2000, parte III).

La radicalización del proceso revolucionario en Francia, sobre todo a partir de la ejecución de Luis XVI en enero de 1793, llevó a las monarquías europeas a declarar la guerra a la República. En el Caribe, tropas españolas y británicas invadieron Saint-Domingue: las primeras, conquistando territorios extensos desde el este; las segundas, ocupando ciudades y villas costeras en el oeste y sur. Desde Jérémie, los británicos extendieron su dominio sobre la región del Grande Anse, en la península del sur, y de allí a Puerto Príncipe, donde los blancos monarquistas les entregaron la ciudad sin resistencia. Otros lugares de la provincia del oeste ocupados por los ingleses fueron Archaise, San Marcos, y Môle Saint-Nicolas. La esclavitud se

mantuvo vigente en las zonas bajo dominio inglés, las plantaciones volvían a la producción de azúcar, añil y café, y los puertos mencionados retomaron la exportación de los productos coloniales. Sin embargo, los iniciales éxitos de la ocupación británica —con muy pocas pérdidas humanas y materiales— se desvanecieron en cuanto el líder negro Toussaint Louverture regresó, en mayo de 1794, al lado de Francia, e inició, junto con André Rigaud y otros militares, la lucha contra los británicos. Estos vieron, además, diezmadas sus tropas por la fiebre amarilla (en junio de 1794, el general White cometió además el error de acantonar a 1.800 de los soldados recién llegados en la capital, donde el clima malsano hizo perecer a 1.000 de ellos) (Geggus, 1982, pp. 116 y 121). En los siguientes cuatro años, los mencionados líderes y sus tropas lograron expulsar a los británicos de los puertos y sus *hinterlands*, y reconquistar estos espacios para la República francesa.

Interesante es la forma que tomó el conflicto entre tropas españolas y las republicanas de Francia en la colonia. Con la noticia de la declaración de guerra en marzo de 1793, llegaron al Santo Domingo español refuerzos para sus tropas desde Puerto Rico, apoyos en especie desde Cuba y Venezuela, y desde Nueva España se enviaron importantes cantidades de plata para financiar la defensa de la colonia y los ataques a la posesión vecina. Pero no solo eso; los españoles se beneficiaron también del cambio de bando de los principales líderes revolucionarios del norte de Saint-Domingue: Jean François, Jeannot y Biassou, cuyo lugarteniente era Toussaint Louverture. Decepcionados de la falta de concesiones por parte de la República francesa, se sometieron al rey de España, recibiendo a cambio la libertad y grados militares. Sus tropas, entrenadas y disciplinadas, contribuyeron en mucho a la conquista de un gran número de ciudades y villas fronterizas, pero incluso

llegaron a tomar Gonaïves y parte del Artibonite, en la provincia del oeste de Saint-Domingue (García, 1968, p. 236).

Los años de 1794 a 1801 corresponden al ascenso y la consolidación del poder político y militar de Toussaint Louverture. Con el fin de recuperar algo de la capacidad productiva de la colonia, Toussaint aplicó un reglamento agrario muy estricto que obligaba a los «nuevos libres» —es decir, los antiguos esclavos, ahora llamados cultivadores— a trabajar de sol a sol en sus plantaciones de adscripción, a cambio de recibir una parte de la cosecha que era generalmente la cuarta parte. Ciudades y villas recuperaron sus actividades acostumbradas, sobre todo en Cabo Francés las obras de reconstrucción y reparación, después del devastador incendio de junio de 1793, devolvieron a la ciudad gran parte su antigua imagen, vida social y económica febril (Ardouin, 1854, t. 5, p. 13). Toussaint mantenía un orden rígido en la colonia, reprimió toda manifestación de descontento y aun llamó a los plantadores emigrados a regresar para tomar posesión de sus antiguas propiedades. En enero de 1801, ocupó la parte este de la isla, que se había convertido en 1795 en territorio francés a raíz del Tratado de Basilea. Toussaint encontró resistencia en algunas villas, pero el mando de la capital le fue entregado por el gobernador Joaquín García sin enfrentamiento armado, que hubiera sido por lo demás inútil ante la superioridad del ejército louverturiano. En algunas zonas del sur de la colonia, los franceses incluso fueron recibidos con júbilo por los esclavos de plantación que esperaban su pronta liberación. En julio de 1801, fue promulgada una constitución que dio a la colonia, ahora con su extensión de costa a costa, una gran autonomía en materia administrativa y económica. El gobernador abrió los puertos al comercio con extranjeros; fueron, sobre todo, estadounidenses que arribaban para llevarse los frutos coloniales y vender a cambio manufacturas, armas

y municiones. La constitución declaró abolida la esclavitud y reafirmó la ciudadanía de todos los habitantes sin distinción del color de la piel; además, proclamó a Toussaint gobernador de por vida, con derecho a nombrar a su sucesor.

Un episodio que trajo de nuevo guerra y destrucción fue el conflicto que estalló en 1799 entre Toussaint Louverture y André Rigaud; una guerra que enfrentaba líderes y ejércitos negros a los de la gente de color. Además, fue un conflicto entre el norte, mayoritariamente con población africana de reciente llegada, y el sur, donde la presencia de mulatos fue mucho más marcada. De nuevo, varias villas se vieron afectadas por la entrada de ejércitos enemigos. La represión en el sur por los generales de Toussaint Louverture, con Jean Jaques Des-salines a la cabeza, fue muchas veces brutal y trajo consigo un resentimiento fuerte hacia Toussaint y sus lugartenientes. El gobernador salió victorioso de la contienda, que terminó en enero de 1801 con la toma de Los Cayos, último bastión de la gente de color. Varios líderes mulatos salieron al exilio; entre ellos, André Rigaud.

Los tiempos convulsos para las ciudades y villas de Saint-Domingue conocieron su última, destructiva etapa, en los años 1802 y 1803. Después de los preliminares de la Paz de Amiens, en octubre de 1801, Napoleón Bonaparte decidió recuperar el control sobre Saint-Domingue, que Toussaint gobernaba con demasiada autonomía para los planes que tenía el primer cónsul, quien buscaba reforzar el dominio francés, en América, con Luisiana, recientemente cedida por España a Francia, las Antillas y la Guayana francesas. Le interesaba sobre todo la producción de algodón en estas posesiones que en Europa tenía una creciente demanda a raíz del acelerado proceso de industrialización. En febrero de 1802, Napoleón envió a Saint-Domingue a su cuñado Victor Emmanuel Leclerc, al mando de un ejército

de 20 mil hombres y provisto con instrucciones secretas para volver a establecer el *statu quo* colonial vigente antes de 1789; es decir, con sus distinciones discriminatorias según el color de la piel y, sobre todo, con la reintroducción de la esclavitud. La flota ancló en la bahía de Samaná, en el este de La Española. De allí varias escuadras salían con la intención de tomar Fort-Liberté y El Cabo, en el norte, así como la capital, Puerto Príncipe; lugares donde se debería iniciar el sometimiento de la población a Leclerc, quien se presentaba como máxima autoridad de la colonia. En Fort-Liberté, la guarnición se resistió al desembarco de la división comandada por el general Rochambeau; en respuesta, este mandó a asesinar a todos los integrantes del destacamento militar. En El Cabo, el comandante del distrito Henri Christophe negó en un primer momento a la escuadra la entrada al puerto, con la explicación de que no había recibido la autorización de Toussaint Louverture, pero, al conocer la masacre de Fort-Liberté, ordenó evacuar e incendiar la ciudad, empezando con su propia casa, «ricamente amueblada», como refiere Beaubrun Ardouin (1854, t. 5, p. 27). Los colonos blancos intentaron vanamente evitar una nueva destrucción de la ciudad. Esta vez quedaron en ruinas aun los edificios públicos que se habían salvado de las flamas en 1793. El general Humbert, escribe Ardouin, «tomó posesión de las ruinas humeantes de esta antigua París de las Antillas» (Ibid.). Sobre la decisión de Christophe de reducir a El Cabo a cenizas, Ardouin comenta que se trataba sin duda de una medida desastrosa para una ciudad «bien construida cuyos habitantes eran ricos por su industria», pero que también era una medida enérgica que correspondía a la ofensa recibida: Rochambeau había mandado a asesinar soldados negros y mulatos que habían servido bien a Francia, defendiendo la colonia de los ataques de sus enemigos (Ardouin, 1854, t. 5, pp. 32-33). Varias ciudades más

conocieron la misma suerte que El Cabo: Port-de-Paix, comandado por el general Maurepas; Saint-Marc, bajo el comando de Jean Jacques Dessalines; y Toussaint mismo ejecutó la orden de incendiar a Gonaïves (Grafenstein, 2010, p. 113).

En cambio, en el oeste y en el sur, las ciudades de los litorales se sometieron a los comandantes que Leclerc destinó a cada lugar. Ardouin atribuye esta sumisión sin resistencia, por un lado, a la habilidad del nuevo comandante de la provincia del oeste, el general Boudet, quien aplicaba una política de convencimiento y no de represión; y, por otro lado, al odio que tenía gran parte de la población a Toussaint y sus lugartenientes por la excesiva violencia con la que reprimieron a la población en esta parte de la colonia durante la guerra civil de 1799. Sin duda, otro factor de gran peso fue la influencia de los plantadores y funcionarios blancos de las villas y ciudades del oeste y sur, que recibieron con alegría las fuerzas armadas enviadas por Napoleón (Ardouin, 1854, t. 5, pp. 63-66).

Entre febrero y mayo de 1802, continuaron dándose algunos enfrentamientos entre las fuerzas de Toussaint y las de Leclerc, algunos de ellos de carácter épico, como la defensa del fuerte Crête-à-Pierrot, en la que Jean Jacques Dessalines y sus tropas hicieron gala de heroísmo y habilidades militares, pero poco a poco los líderes fieles al exgobernador y sus tropas depusieron las armas, y el mismo Toussaint se retiró a su propiedad Ennery cerca de Gonaïves. En junio, aceptó una invitación del general Brunet, quien lo arrestó y lo mandó preso a Francia, donde este extraordinario líder político y militar murió un año más tarde, en abril de 1803, en un calabozo húmedo y frío del fuerte Joux, en el Jura francés, sin haber recibido juicio alguno.

Fue hasta finales de verano de 1802 que los antiguos lugartenientes de Toussaint tomaron de nuevo las armas, y esta vez

la lucha no iba a tener tregua. Las crueldades cometidas por el sucesor de Leclerc, el general Rochambeau, no conocieron límite. Decía incluso que quería eliminar a toda la población africana y traer nuevos esclavizados para volver a echar a andar la economía de plantación. Los mismos propietarios se horrorizaron ante los excesos cometidos. Los combatientes negros y mulatos, a su vez, cometieron numerosos actos crueles de venganza. Desde sus refugios en las montañas practicaron las tácticas de una guerra de guerrilla frente a la cual el Ejército francés no pudo desplegar adecuadamente su armamento ni sus estrategias de guerra. La fiebre amarilla hizo el resto para la destrucción de los invasores, quienes capitularon el 18 de noviembre de 1803, después de la derrota de Vertières en Haut-du-Cap, en las afueras de El Cabo. Solo 1.200 soldados de todo el ejército expedicionario de Napoleón abandonaron el puerto de esta ciudad, pero cayeron en manos británicas; el mismo Rochambeau fue llevado preso a Londres (Madiou, 1989, como se cita en Grafenstein, 2010, p. 115). Sobre las cenizas de la antigua colonia, sus campiñas devastadas y ciudades en ruinas, los vencedores «indígenas»²⁸ emprendieron, sin capitales ni ayuda externa, la inmensa obra de reconstrucción del país, que se declaró independiente el 1 de enero de 1804.

Las islas francesas de Barlovento y sus villas y ciudades, 1794-1802

Los años revolucionarios trajeron cambios importantes en las ciudades de las Antillas francesas menores. El carácter de

28. Es decir, las fuerzas conjuntas de antiguos y nuevos libres, que adoptaron el apelativo de indígenas para manifestar con ello su legitimidad como pobladores originarios, frente a las tropas «invasoras» de Leclerc.

su población cambió con el decreto del 4 de abril de 1792 y con la abolición de la esclavitud el 4 de febrero de 1794. Ahora la población libre ya no era solamente blanca. Ciudadanos de color (los viejos libres) y nuevos libres formaban una población citadina numerosa (Pérotin-Dumon, 2000, p. 30). Desde septiembre de 1789, cuando llegaron las noticias de los acontecimientos políticos de la metrópoli a Pointe-a-Pitre en Guadalupe, blancos y gente de color libre de las ciudades empezaron a manifestarse como «súbditos del rey y ciudadanos franceses» (Pérotin-Dumon, 1996, pp. 262-263). A partir de agosto de 1789, también en Martinica se notaban inquietud y agitación entre los esclavos ante los rumores de su próxima liberación.

El temor a revueltas hizo formar a los blancos confederaciones locales —similares a la que se constituyeron en la provincia del oeste de Saint-Domingue en 1791 y 1792—, que se convertirán en los pilares para la resistencia monarquista en Martinica y Guadalupe. Estas confederaciones hacían concesiones a la gente de color; en general, observa Laurent Dubois (2004), los conflictos entre blancos y gente de color libre eran menos brutales que en Saint-Domingue, ya que la relación entre ellos era de dos a uno, por lo que los primeros consideraban a los segundos como una amenaza menor (pp. 115-116). Sin embargo, las ciudades de las Pequeñas Antillas francesas fueron, del mismo modo, escena de estallidos violentos y represiones sangrientas en contra de la gente de color y de los blancos que salían a su defensa, como en Saint-Pierre, en el verano de 1790 (Chauleau, 1998, p. 55).

Como en Saint-Domingue, en las islas francesas de Barlovento apareció entre los blancos una escisión de graves consecuencias para el dominio francés en las islas: su división entre monarquistas y republicanos. Los primeros dominaban la política local en las islas hasta 1792, cuando fueron derrotados y se

proclamó la República; muchos de los plantadores emprendieron el exilio (Cormack, 2011, p. 162; Pérotin, 1988, p. 277; Régent, 2005, párrs. 20-21). Los defensores de la República, sobre todo sus alas más radicales, que se autonombraban «patriotas», se agrupaban en clubes políticos que se empezaban a formar en villas y ciudades, integrados por artesanos, comerciantes y profesionistas liberales que se oponían a los plantadores ricos del campo, impugnados como defensores del antiguo régimen. En Saint-Pierre, los enfrentamientos entre monarquistas, agrupados en la Asamblea Colonial, y los defensores del nuevo orden, representado en las municipalidades organizadas a partir de 1789, se agravaron en los dos años siguientes. Simpatizantes con los defensores de las nuevas ideas llegaron de todas las islas vecinas para apoyar a las municipalidades y clubes de Saint-Pierre. Estos florecieron, en la isla, sobre todo en 1793 (Chauleau, 1998, pp. 55-56).

En María Galante, aparecieron sociedades patrióticas a partir de 1791, pero desaparecieron en 1794, como en las demás islas, cuando los ingleses conquistaron todas las posesiones francesas de las Antillas Menores, de las que solo Guadalupe se logró reconquistar (Pérotin-Dumon, 1988, p. 276). En esta isla, los clubes de las ciudades grandes, Basse-Terre y Pointe-à-Pitre, contaban con varios cientos de participantes; los lugares más pequeños con algunas decenas (pp. 274-275). Los blancos monarquistas veían a los clubes y su «propaganda igualitaria» como una amenaza a su poder tradicional. Los años decisivos en la lucha entre «aristócratas» (monarquistas) y republicanos en la isla fueron 1791 y 1792, y los principales escenarios fueron Sainte-Anne y Basse-Terre. En 1791, los monarquistas lograron imponerse, después de enfrentamientos en sus calles entre ambas facciones, que armaban esclavos para aumentar sus fuerzas. La confusión y el desorden eran

la consecuencia, pero sin llegar a las extensiones y grados de destrucción de Saint-Domingue (Régent, 2005, párr. 13).

El predominio de los monarquistas en la administración local de las dos islas forzaba a los republicanos patriotas a refugiarse en las islas inglesas vecinas de Dominica, Santa Lucía y María Galante. Fue en el exterior que organizaron, en 1792, las elecciones a representantes para nuevas asambleas coloniales, según el llamado del Gobierno metropolitano. Por primera vez la gente de color podía elegir y ser electa; una persona de color, Jean Littée, de Martinica, fue electo como representante de las Antillas Menores francesas ante la Convención (Dubois, 2000, p. 96).

Igualmente, los esclavos entraron en escena y no solo como combatientes armados por monarquistas y republicanos, sino como fuerza autónoma. Las primeras manifestaciones de inquietud y de demandas en pro de su libertad se produjeron en Martinica. En agosto de 1789 estalló una conspiración en los alrededores de Saint-Pierre; los textos que circulaban en la ciudad demandaban «una libertad que [los esclavos] han merecido después de un siglo de sufrimiento e ignominiosa servidumbre». El lenguaje de las peticiones era tradicional, con muchas referencias al rey y la iglesia, pero al mismo tiempo ya incorporaba alusiones a los derechos que los esclavos empezaban a percibir como propios (Geggus en Paquette y Engerman, 1996, pp. 284-287). Esta aspiración a la libertad se extendía en los meses siguientes a toda la Martinica (Chau-leau, 1998, p. 54).

En abril de 1793 estalló una insurrección en la villa de Trois Rivières, en Basse-Terre, en la que alrededor de 200 esclavos de varias plantaciones de los alrededores se rebelaron y dieron muerte a 23 blancos, al mismo tiempo que se evitaron saqueos y destrucciones de los ingenios (Cormack, 2011,

pp. 163-164). En lugar de huir, los insurrectos se presentaron ante las autoridades, entregaron las armas y dieron su versión de los hechos, misma que fue aceptada como buena: con la insurrección, decían, impidieron una importante conspiración monarquista que los blancos de Trois Rivières estaban preparando en contra de la República, armando a sus esclavos para ello. Los insurrectos dejaron en claro que su acción tenía como objetivo la defensa de la República y la destrucción de los que la amenazaban. No hubo castigos ejemplares, aunque formalmente los esclavos insurrectos fueron llevados a prisión, donde permanecieron en condiciones bastante benignas hasta vísperas de la ocupación de la isla por los ingleses. La insurrección, escribe Dubois, muestra la comprensión que tenían los esclavos del funcionamiento de la cultura política republicana y de su propio poder político. Tan es así que días después de los sucesos de Trois Rivières se presentaron los esclavos de toda la isla para ofrecer sus brazos a la República, al mismo tiempo que se quejaron de que sus amos no les daban suficiente comida. De nuevo no hubo castigos, pero se ordenó que los esclavos no abandonasen sus plantaciones bajo pretexto alguno (Dubois, 2004, pp. 124-154).

Pocos meses después de la insurrección de Trois Rivières, en agosto de 1793, estalló otra rebelión en Sainte-Anne y dos villas más a su alrededor: Saint-François y Baie-Mahault, mientras que la municipalidad de Moule rechazó el movimiento, en un primer momento impulsado por gente de color, que buscaba formar una federación entre monarquistas y republicanos moderados. Los ciudadanos de color tenían dos aspiraciones principales: la de poder heredar las propiedades de un padre blanco natural y el otorgamiento de la libertad a los esclavos que combatieran por la República. El domingo 25 de agosto lograron insurreccionar a varias plantaciones de

Sainte-Anne. Un millar de esclavos, armados de fusiles, sables y piques, entraron a las villas para pedir a sus municipalidades que les otorgaran la libertad que les había sido prometida. Sin embargo, una masiva represión a cargo de destacamentos de las guardias nacionales de las parroquias circundantes, apoyada por la gente de color, que empezaba a temer las consecuencias de una insurrección autónoma de la población servil, aplastó el movimiento y tuvo como saldo alrededor de 200 muertos entre los que caían en combate o fueron fusilados. El apoyo a la represión por parte de los ciudadanos de color les garantizó varias concesiones, como la de ser nombrados simplemente ciudadanos sin el apelativo «de color»; poder escoger un nombre de familia propio, vinculado a sus progenitores, que facilitara los trámites legales, sobre todo en materia de herencias, y otorgar la libertad a sus esclavos con un simple registro en la municipalidad (Régent, 2005, párrs. 33-38).

En 1794, Víctor Hughes fue comisionado por el Comité de Salud Pública a llevar a Guadalupe el decreto de la abolición de la esclavitud; tomó por asalto la isla que, desde febrero, había sido ocupada por los ingleses. Los ejércitos que levantó para sus campañas militares se componían en gran parte por exesclavos armados en defensa de la República. Hughes se convirtió en la principal figura política de las Antillas francesas menores hasta 1798, cuando fue sustituido. A él le tocó enfrentar, escribe Dubois (1999), la transición del esclavo a ciudadano y del trabajo esclavo al trabajo libre «con una mezcla de liberación y represión» (p. 366) y lo hizo con un discurso que recurría al reconocimiento de los servicios prestados por los nuevos ciudadanos y al exhorto de que estos tenían que ser agradecidos con la patria que les dio libertad. Hughes defendía la idea de que los esclavos liberados debían demostrar que merecían la ciudadanía y que estaban en deuda

con la República, a la que tenían que defender con las armas, pero a la que también debían pagar su generosidad cultivando el suelo y sometién dose a los reglamentos agrícolas impuestos por los administradores republicanos, como era el caso en Saint-Domingue.

A partir de 1794, los puertos de Guadalupe se distinguían como puertos de salida de corsarios que afectaban en gran medida al comercio inglés en la zona. Víctor Hughes logró formar una flotilla de barcos ágiles y bien tripulados y hacer de ella un arma temida por sus enemigos. Los jacobinos de las islas de Barlovento francesas, dice Anne Pérotin-Dumon (1988), adquirieron con la guerra de corso su imagen más notoria y durable, «la de republicanos sobre los mares, igualitarios y sin propiedad» (p. 291). Con gran número de exesclavos entre las tropas y las tripulaciones, Hughes logró reconquistar Santa Lucía, atacar San Vicente y Granada. En San Vicente se les unieron los caribes, que intentaron tomar los centros urbanos de la isla en marzo de 1795 (p. 292). Sin embargo, con la llegada de la flota inglesa a las aguas de las islas atacadas por los franceses, en marzo de 1796, esas posesiones fueron abandonadas por los ocupantes. Quedaba funcionando, no obstante, la importante actividad de la guerra del corso que asolaba al comercio marítimo de Gran Bretaña. Gran parte de los cargamentos obtenidos como botín terminaban en los puertos de Estados Unidos. Igualmente, los puertos de las islas caribeñas de Dinamarca y Suecia se convirtieron en plazas de comercialización de botines obtenidos en el corso francés y en el corso de los rebeldes hispanoamericanos de la segunda mitad del siglo XIX. La red corsaria francesa se extendía a Puerto Rico, las islas de Margarita y Trinidad (hasta 1797, año en que esta última fue tomada por los británicos), y Tierra Firme, con las costas del Nuevo Reino de Granada y las provincias

de Caracas, Cumaná y la Guayana venezolana. En sus ciudades-puerto, la presencia e influencia de franceses provenientes de las islas se hacían notorias e influyeron en varias rebeliones de finales del siglo XVIII, como las de Maracaibo y Coro, o en la conspiración de La Guaira en 1797, a pesar de que Hughes aseguraba no querer fomentar la «exportación» de las ideas de libertad e igualdad a las posesiones de España, desde 1796 de nuevo aliada de Francia. Para las actividades corsarias francesas adquirió especial importancia tener acceso a Willemstad y su puerto en Curazao, una rada de excelentes cualidades por su amplia bahía y ubicación estratégica; un objetivo no logrado, sin embargo (Pérotin-Dumon, 1988, pp. 295-301).

Ciudades y villas de las colonias vecinas a las posesiones francesas: refugio y aislamiento

Los acontecimientos revolucionarios en las islas francesas del Caribe trajeron consigo amplios movimientos migratorios que afectaban la mayoría de las posesiones de otras potencias en la región. La primera fue, sin duda, Cuba, sobre todo su parte oriental, con ciudades y villas como Santiago y Baracoa, pero también La Habana, Matanzas en el oeste, Puerto Príncipe y Trinidad en el centro de la isla, recibieron importantes flujos de inmigrantes. Muchos de ellos eran plantadores que llegaban con los esclavos y el capital que pudiesen salvar y se insertaban en la sociedad cubana como hacendados azucareros o cafetaleros; al lado de ellos llegaba un buen número de técnicos y gente experimentada en la administración de grandes complejos productivos. Puesto que las islas francesas se distinguían por los avances productivos desarrollados en sus plantaciones, estos inmigrantes trajeron los últimos adelantos en técnicas de cultivo y procesamiento de los frutos, así

como en las formas de organización de trabajo. Su influencia en la vida urbana tampoco se hizo esperar; gustos y costumbres franceses empezaron a hacerse presentes entre las élites ciudadinas en cuanto a vestimenta, comida, bailes, arquitectura y decoración de interiores. Entre los inmigrantes había un número considerable de artesanos y personas con oficios diversos que contribuyeron a la introducción de pautas culturales francesas: sastres, herreros, panaderos, costureras, lavanderas, peluqueros, zapateros, talabarteros, plateros, relojeros, sombrereros, silleros, entre otros. En general, la aceptación de los refugiados era buena en la isla, aunque también se han podido documentar quejas, como, por ejemplo, una registrada en Santiago sobre el «lastimoso estado de esta ciudad con motivo de la entrada en ella de veinte a veinte y dos mil franceses entre blancos, mulatos y negros que tratan de formar establecimientos, y sobre la vida licenciosa y deshonesta con que se conducen» (documento citado por Yacou, 2004, p. 227).

Cálculos sobre el número de inmigrantes franceses de Saint-Domingue a Cuba en los años de 1792 a 1803 fluctúan entre 10 mil y 30 mil (Grafenstein, 1997, p. 222, con base en datos de Morales, 1986, y Yacou, 1982). Solo en los últimos dos meses de 1803 desembarcaron en Santiago de Cuba 18.213 personas, según información de Sebastián de Kindelán, gobernador de la parte oriental de Cuba, citado por Alain Yacou (2004, p. 224), además de los varios cientos que llegaron en 1804 y 1805. Con el fin de acceder a tierras, esas se alquilaban o se adquirían vía sociedades, como la que compró y distribuyó tierras de un hato, dando origen a la ciudad de Guantánamo (Yacou, 2004, p. 230). Del mismo modo, vía matrimonio con mujeres criollas, inmigrantes varones accedían a propiedades rurales y urbanas. En abril de 1809, sin embargo, a raíz del decreto de expulsión de franceses de los dominios españoles, muchos

tuvieron que abandonar la isla, salvo que pudiesen comprobar una estancia larga, fidelidad a la fe católica y observación de buenas costumbres (Debien, 1978, p. 570). Solo por el puerto de Santiago abandonaron la isla 8.870 franceses en los meses de abril a agosto de 1809 (Portuondo, 1993, pp. 67-71).

Muchos de los franceses expulsados de Cuba buscaron como segundo refugio a Nueva Orleans, donde reforzaron el sistema de tres «castas», ya existente con anterioridad: blancos, gente de color libre y esclavos. Sin duda, ampliaron a corto plazo a la comunidad de habla francesa en la ciudad, una preeminencia que, sin embargo, se habrá perdido para los años treinta del siglo XIX, de manera que la reacción negativa ante los recién llegados, por parte de los angloamericanos residentes en la ciudad, demostró ser injustificada (Lachance, 1988, p. 117). Pocos refugiados, que llegaron directamente de Saint-Domingue o vía Cuba, abandonaron Nueva Orleans en los años inmediatamente posteriores. La falta de recursos, además de las relativas facilidades de establecerse, adquirir algún terreno y cultivarlo, o emplearse en labores diversas, eran la causa (pp. 122-123). Como revelan los mensajes del cónsul francés de la ciudad, muchos de ellos esperaban poder regresar a la antigua colonia francesa en La Española. Los registros de la catedral de San Luis y de la capilla de las Ursulinas, que dan cuenta de los eventos vitales de la comunidad de habla francesa en la ciudad, han sido estudiados por René LeGardeur y Paul Lachance; el primero, encontró que el 52 % de los funerales registrados entre julio de 1809 y mayo del año siguiente correspondía a refugiados, mientras que en las subsecuentes dos décadas este porcentaje se redujo al 13 %, lo que se puede explicar por el crecimiento natural de la población, así como por la llegada de otros migrantes, sobre todo alemanes e irlandeses (p. 125). Como muestra Lachance a través de

los anuncios en periódicos, muchos de los refugiados blancos buscaron ocupación en las plantaciones alrededor de la ciudad o en la enseñanza, como médicos, pintores, empleados de una tienda, entre otros.

Jamaica fue otro de los destinos de los emigrantes de las convulsas colonias francesas, sobre todo de Saint-Domingue. Entre 1792 y 1798, llegaron a la isla alrededor de 2 mil refugiados franceses, muchos de los cuales recibieron una ayuda pecuniaria por parte del gobierno local; un apoyo que se trató de limitar, sin embargo, con el fin de no atraer un número mayor de inmigrantes. Su presencia en Kingston, Spanish Town y otras ciudades de la isla hizo subir las rentas de viviendas y los precios de alimentos (Gómez Pernia, 2010, pp. 94-96). Los relatos sobre los acontecimientos en Saint-Domingue por parte de los comensales franceses, invitados a la mesa del gobernador Nugent, despertaron tanto interés entre los esclavos que servían que olvidaban cambiar los platos, cuenta María Nugent en su diario. En varias ocasiones, la esposa del gobernador habla de un ambiente de alarma porque habían desaparecido esclavos, por lo que el general Nugent «dormía con el arma a su lado» y se reforzaba la vigilancia en los alrededores de las villas y en el campo (Nugent, 1966). En años posteriores, las autoridades locales buscaban fomentar el traslado de los refugiados a la isla de Trinidad y Estados Unidos (Gómez Pernia, 2010, pp. 94-96).

La presencia de refugiados franceses está documentada para las ciudades de Mayagüez, Ponce y San Juan de Puerto Rico (Grafenstein, 2019; Morales, 1986). Al igual que en Cuba, las contribuciones a la economía local por parte de plantadores, técnicos y esclavos, provenientes de la colonia francesa de Santo Domingo, fueron notables. Cuando llegó la orden de expulsión en 1809, hubo solicitudes al cabildo de San Juan de

que se exceptuasen ciertos individuos franceses de la orden, como los mayordomos de varias plantaciones en los alrededores de San Juan o los hacendados franceses de Mayagüez, por quienes varios vecinos de la ciudad se comprometían a ser garantes de su conducta y bienes²⁹.

Muchos de los plantadores franceses que huyeron de los acontecimientos revolucionarios en las islas francesas de Barlovento buscaron refugio en la isla de Trinidad, donde desde los años sesenta la Corona española facilitaba el asentamiento a colonos católicos franceses, con el fin de aumentar la productividad de la colonia (Victoria, 2006). Hacendados del Santo Domingo español que abandonaron esta colonia en varias oleadas, desde 1795, se refugiaron en varias ciudades de Tierra Firme, como Coro, Puerto Cabello, Maracaibo, entre otras (Gómez Pernia, 2004, pp. 93-103; Gómez Pernia, 2010, p. 92).

La reubicación de las llamadas «tropas auxiliares» llevó a una migración de varios cientos de personas —en este caso, de exesclavos— que, bajo el liderazgo de Biassou, Jean François (se le menciona como Juan Francisco en la documentación española) y Toussaint Louverture, habían luchado por un año del lado español en contra de la República francesa, y que las autoridades de Santo Domingo buscaron trasladar a otras posesiones a partir de 1795. Los jefes políticos y militares de La Habana se negaron a recibirlos, por lo que unas 115 personas se llevaron a la península de Yucatán, donde se creó el pueblo de San Francisco de Aké (Victoria, 2020); más de 300 de estos excombatientes con sus familias se llevaron a Trujillo, en la provincia de Honduras, donde se buscó dispersarlos y asentarlos en diferentes poblaciones, con el fin de disminuir su peligrosidad, ya que se trataba de antiguos

29. Acta del 23 de julio de 1810 (*Actas del Cabildo*, 1968, v. 11, p. 176).

esclavos que obtuvieron la libertad y sabían manejar las armas³⁰; otro grupo se buscó asentar en la isla de Trinidad, cuyo gobernador se negó, sin embargo, a recibirlos, y los envió de regreso a Cuba (Victoria, 2006).

Conclusiones

Se espera haber mostrado en este trabajo cómo los años revolucionarios de 1789 a 1804 impactaron en ciudades y villas de las Antillas francesas y colonias vecinas. En La Española, los centros urbanos se vieron expuestos a la ocupación por ejércitos locales y extranjeros, a la entrada pomposa de los ocupantes, a la represión y el enjuiciamiento de enemigos; en las ciudades-puerto se celebraban tratados de paz que, a veces, eran de poca duración: su rompimiento dio nuevamente lugar a luchas violentas. Incendios provocados o surgidos del caos de los enfrentamientos destruyeron en horas barrios enteros, mientras que su reconstrucción demoraba años y fue muchas veces en vano, ya que un nuevo incendio devoró lo construido, como ocurrió en Cabo Francés en 1793 y 1802. Durante la última etapa de la revolución de Saint-Domingue, la guerra de independencia propiamente dicha, de los años 1802 y 1803, la táctica de los líderes indígenas en el norte y oeste terminó por destruir muchas villas y ciudades con el objetivo de no dejar a los invasores del ejército napoleónico más que cenizas y escombros, mientras que la población se refugió en el interior montañoso y de difícil acceso.

30. El virrey de la Nueva España, marqués de Branciforte, al secretario de Estado y del despacho universal de Hacienda, Pedro de Varela Ulloa, México, 27 de julio de 1797. Archivo General de la Nación, México, v. 186, núm. 1041, f. 201.

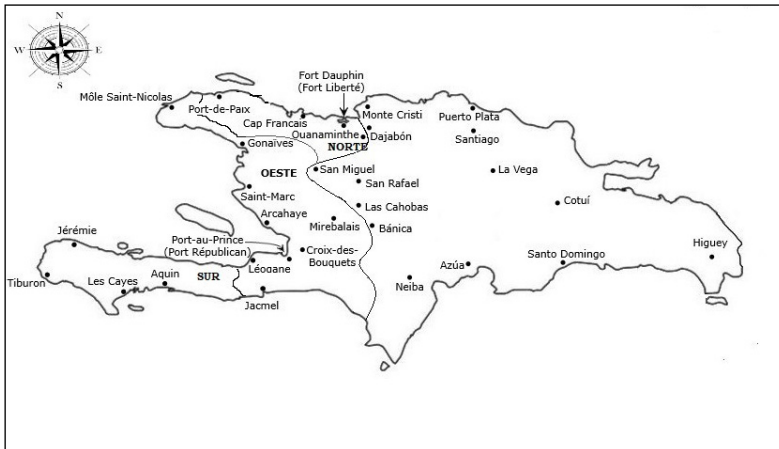
Villas y ciudades de la colonia española en el este de la isla también sufrieron bajo el impacto de la guerra, aunque en mucho menor grado que en la posesión francesa. Las poblaciones fronterizas fueron escenarios de enfrentamientos entre tropas leales a España y los ejércitos de la República francesa. La capital misma fue ocupada por los ejércitos de varios de los gobernantes vecinos, por los de Toussaint Louverture en 1801, mientras que en 1805 la ciudad enfrentó el sitio impuesto por Jean Jacques Dessalines, quien trató de incorporar la parte este a Haití, ahora país independiente. Este intento se hizo, sin embargo, demasiado tarde; hubiera podido tener éxito a finales de 1803 o inicios del siguiente año, cuando la situación de la parte este era poco definida y la presencia francesa era débil. Varias poblaciones del interior, especialmente Moca y Santiago, fueron víctimas de represalias cometidas por Dessalines en su regreso a Haití, después de haber abandonado el sitio de Santo Domingo ante la aparición de una escuadra francesa en la costa, que se sospechaba transportaba tropas para una eventual reconquista de Haití. Más tarde, en 1822, el presidente Jean Pierre Boyer ocupó Santo Domingo e incorporó por 22 años la parte este a Haití.

Las ciudades puertos de las islas francesas de Barlovento fueron también escenarios de las luchas entre monarquistas y republicanos. Como los centros urbanos de Saint Domingue, fueron invadidas por los británicos en 1794, pero, mientras que la isla de Guadalupe fue reconquistada por el líder jacobino Víctor Hughes, Martinica quedó en poder de los ingleses hasta 1802 y, de nuevo, entre 1809 y 1814. Y las villas de las demás islas menores —Dominica, Santa Lucía, San Vicente, Tobago— fueron objeto de invasiones y luchas entre facciones, de manera que solo a partir de 1814 las soberanías sobre las posesiones europeas en el Caribe quedaron establecidas de

manera más permanente. Los procesos de emancipación de los años treinta y cuarenta del siglo XIX traerán nuevos cambios en la composición social de las ciudades en las islas británicas, francesas y danesas, mientras que en las demás posesiones este proceso inició y se completó solo en la segunda mitad del siglo.

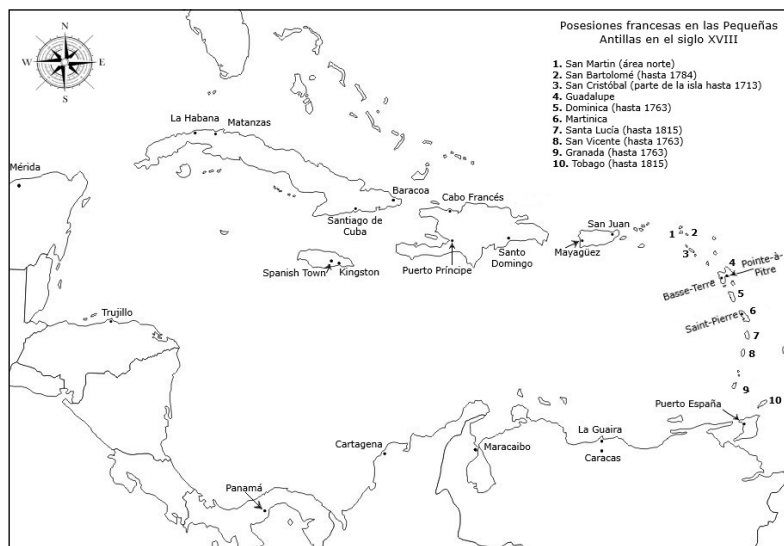
Igualmente, el trabajo mostró —aunque de manera muy sucinta— cómo, durante la última década del siglo XVIII y la primera del XIX, las ciudades y villas de las posesiones vecinas a las posesiones francesas tuvieron que adaptarse a las olas migratorias que acompañaban los procesos revolucionarios y conflictos internacionales en la región.

Mapa 1. La Española en 1794



Fuente: Elaboración de Maricarmen Mora.

Mapa 2. Ciudades en el Caribe, siglo XVIII



Fuente: Elaboración de Maricarmen Mora.

Figura 1. Le Beau, Pierre-Adrien (1744-¿1817?) graveur.
Prise du Cap Français par l'Armée Française. Sous le
commandement du Général Le Clerc: le 15 et 20 Pluviose,
An X (4 février 1802 - 9 février 1802)



Fuente: Gallica, Bibliothèque Digitale de la Bibliothèque Nationale de France.

Referencias bibliográficas

- Actas del Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1792-1798.* (1968). San Juan de Puerto Rico: Publicación Oficial del Municipio de San Juan, v. 11.
- Ardouin, B. (1853-1856). *Études sur l'Histoire d'Haïti, suivies de la vie du Général J.-M. Borgella* (11 ts.). Dezobry et E. Magdeleine.

- Chauleau, L. (1998). La Révolution Française à la Martinique. *Proceedings of the Meeting of the French Colonial Historical Society*, 22, 49-63. <https://www.jstor.org/stable/42952284>
- Cormack, W. S. (2011). Revolution and Free-Colored Equality in the Îles du Vent (Lesser Antilles), 1789-1794. *Journal of The Western Society for French History*, 39, 155-165.
- Corvington, G. (2007). *Port-au-Prince au cours des ans*. CIDHICA.
- Debien, G. (1978). Réfugiés de Saint-Domingue expulsés de la Havanne en 1809. *Anuario de Estudios Americanos*, XXXV, pp. 555-610.
- Dubois, L. (1999). The Price of Liberty': Victor Hugues and the Administration of Freedom in Guadeloupe, 1794-1798. *The William and Mary Quarterly*, 56(2), 363-392.
- Dubois, L. (2000). Citizenship through assimilation and citizenship through autonomy: Guadeloupe, 1792-1802. *Revista Mexicana del Caribe*, V(10), 90-106.
- Dubois, L. (2004). *A Colony of Citizens, Revolution & Slave Emancipation in the French Caribbean, 1787-1804*. University of North Carolina Press.
- Fick, C. E. (2000). *The Making of Haiti: the Saint Domingue Revolution from Below*, (5. ed.). The University of Tennessee Press.
- García, J. G. (1968). *Compendio de la historia de Santo Domingo* (t. I, 4.ª ed.). Impreso en los Talleres de Publicaciones ¡AHORA! C. por A.
- Geggus, D. P. (1982). *Slavery, War and Revolution. The British Occupation of Saint-Domingue 1793-1798*. Clarendon Press, Oxford University Press, XI.
- Geggus, D. P. (1991). The Major Port Towns of Saint Domingue in the Later Eighteenth Century. En F. W. Knight y L. Peggy (Eds.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850* (pp. 87-116). The University of Tennessee Press.

- Geggus, D. P. (1996). The Slaves and Free Coloreds at Martinique during the Age of the French and Haitian Revolutions: Three Moments of Resistance. En R. L. Paquette y S. L. Engerman, *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion* (pp. 280-301). University Press of Florida.
- Gómez Pernia, A. (2004). *Fidelidad bajo el viento. Revolución y contrarrevolución en las Antillas Francesas (1790-1795)*. Siglo XXI Editores, Gobierno del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, Universidad de Quintana Roo, UNESCO, (Pensamiento caribeño).
- Gómez Pernia, A. (2010). *Le Syndrome de Saint-Domingue. Perceptions et représentations de la Révolution Haïtienne dans le Monde Atlantique 1790-1886*, Thèse de Doctorat en Histoire, École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- Gómez Pernia, A. (2013). *Le spectre de la Révolution noire. L'impact de la Révolution haïtienne dans le monde atlantique, 1790-1886*. Presses Universitaires de Rennes.
- Grafenstein, J. von. (1997). *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808: revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. CCYDEL, UNAM.
- Grafenstein, J. von. (2010). El proceso de independencia haitiano, 1789-1804. En P. Galeana (Coord.), *Historia comparada de las Américas, sus procesos independentistas* (pp. 91-120). Senado de la República, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, CIALC-UNAM, Siglo XXI editores.
- Grafenstein, J. von. (2019). Revolución e independencia de Haití: Sus percepciones en las colonias españolas vecinas, 1791-1826. En E. Ayala Mora (Ed.), *De colonias a Estados nacionales. Independencias y descolonización en América y el mundo en los siglos XIX y XX* (pp. 125-147). Ediciones Corregidor, Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador.

- Lachance, P. F. (1988). The 1809 Immigration of Saint-Domingue Refugees to New Orleans: Reception, Integration and Impact. *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, 29(2), 109-141.
- Morales, J. (1986). *The Hispaniola Diaspora, 1791-1850: Puerto Rico, Cuba, Louisiana and Other Host Societies*. University Microfilms International.
- Moreau de Saint-Mery, M. E. (1797). *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'île Saint-Domingue* (2 ts.). Consultado en Gallica, Bibliothèque Numérique de la Bibliothèque Nationale de France.
- Nugent, M. (1960/1966). *Lady Nugent's Journal of Her Residence in Jamaica from 1801 to 1805* (Rev. ed. by Philip Wright). Institute of Jamaica.
- Pérotin-Dumon, A. (1988). Les Jacobins des Antilles ou l'esprit de liberté dans les îles-du-vent. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 35(2), 275-304.
- Pérotin-Dumon, A. (1991). Cabotage, Contraband, and Corsairs: The Port Cities of Guadeloupe and Their Inhabitants, 1650-1800. En F. W. Knight y L. Peggy K. (Eds.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850* (pp. 58-86). The University of Tennessee Press.
- Pérotin-Dumon, A. (1996). Free Coloreds and Slaves in Revolutionary Guadeloupe: Politics and Political Consciousness. En R. L. Paquette y E. Stanley L. (Eds.), *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion* (pp. 259-279). The University of Florida Press.
- Pérotin-Dumon, A. (2000). *La ville aux îles, la ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*. Éditions Karthala.
- Portuondo Z., O. (1993). La inmigración negra de Saint-Domingue en la Jurisdicción de Cuba, 1798-1809. En J. M. de la Serna, *El Caribe en la encrucijada de su historia, 1780-1840* (pp. 61-71). UNAM-CCYDEL (Colección Panoramas de Nuestra América).

- Régent, F. (2005). Révoltes, factions, catégories juridiques et sociales en Guadeloupe (1789-1794). *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, (94-95), 87-99.
- Sánchez Valverde, A. (1947). *Idea del valor de la Isla Española* (serie I, vol. I). Editora Montalvo, Biblioteca Dominicana [original publicado en 1785].
- Victoria, J. (2006). Los negros auxiliares enviados a Trinidad en el contexto de la revolución haitiana, 1791-1796. *Argos*, 23(44).
- Victoria, J. (2020). Lo africano-afrocaribeño en la construcción y representación de la identidad yucateca como parte del Caribe continental. Notas de un reclamo inconsciente. *Historia Caribe*, XV(37), 83-118.
- Villiers, P. (1991). The slave and colonial trade in France just before the Revolution. En B. Solow (Ed.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (pp. 210-236). Cambridge University Press, Dubois Institute for Afro-American Research, Harvard University Press.
- Yacou, A. (1982). L'expulsion des Français de Saint-Domingue réfugiés dans la région orientale de l'île de Cuba, 1808-1810. *Caravelle, Cahiers du Monde Hispanique et Luso-Brésilien*, 39, 49-64.
- Yacou, A. (2004). La presencia francesa en la isla de Cuba a raíz de la revolución de Saint-Dominique (1790-1809). *Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, núm. extra (ejemplar dedicado a: En torno a las Antillas Hispánicas. Ensayos en homenaje al profesor Paul Estrade), 218-232.

Ciudades del conocimiento en el Caribe de plantación esclavista: una mirada desde Cuba³¹

Leida Fernández Prieto

Instituto de Historia, CSIC

En 1763, Agustín Crame arribó a La Habana como parte del cuerpo de ingenieros militares que acompañó al conde de Ricla en la puesta en marcha de las reformas borbónicas para revitalizar los lazos coloniales, después de la ocupación británica de la ciudad³². Cinco años después, en diciembre de 1768, él elaboraba un informe sobre el viaje de estudio a lo largo del territorio insular, donde subrayó la íntima interdependencia entre el desarrollo de la agricultura de plantación esclavista

31. Este trabajo ha sido elaborado en el marco del proyecto «Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World». This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement N° 823846, dirigido por Consuelo Naranjo Orovio desde el Instituto de Historia-CSIC. La autora agradece a Consuelo Naranjo Orovio y Emilio Luque Azcona la invitación a participar en el libro, así como a Marial Iglesias Utset y Diana Montaña por las inestimables sugerencias bibliográficas y documentales.

32. Crame, natural de Flandes, estudió en la Universidad de Barcelona e ingresó en el Real Cuerpo de Ingenieros. En 1777, él realizó un viaje de espionaje por las costas del sur del Caribe para observar el sistema defensivo con fines geopolíticos imperiales. Así, recorrió Trinidad, Margarita, Cumaná, Guayana, la Guaira, Puerto Cabello, Cartagena de Indias, Portobello, Nicaragua y Campeche. Ver Lilly Library Indiana University Bloomington, Indiana, *Agustín Crame Mss, Manuscripts Department*.

y la prosperidad de la colonia (Fernández, 2009, pp. 55-67)³³. Por un lado, el escrito ilustra el lugar del ingeniero como actor mediador en la difusión de know-how agroindustrial para situar La Habana dentro de los centros urbanos globales del saber (Capel *et al.*, 1983; Martykanova, 2020, pp. 17-26). Por otro, ejemplifica la confluencia de circuitos intra-caribeños, trasatlánticos, trasimperiales, comerciales y esclavistas en la conformación de la ciencia azucarera tropical.

Crame eligió Jamaica, la otrora joya del Imperio británico, a modo de isla-espejo para la transferencia de saberes científicos-tecnológicos y mano de obra esclava. La elección no fue fortuita. Él entrelazó la profesión militar con la representación del negocio esclavista habanero-británico. La Habana fue un polo de atracción para las firmas y los comerciantes británicos durante la ocupación de la ciudad, en 1762 (Moreno, 1978, p. 35). Jamaica sirvió como depósito de esclavos con destino a Cuba, el capital humano imprescindible —y, con frecuencia, silenciado— en la expansión urbana durante la incipiente globalización entre 1750 y 1870.

El concepto de «ciudad del conocimiento» nació asociado con el desarrollo de la tecnología punta durante la Guerra Fría, la contribución de las universidades estadounidenses a la investigación y el proceso de expansión del urbanismo a finales del siglo XX (Pugh, 2005). Entonces, ¿qué entender por «ciudades del conocimiento» de la plantación caribeña?, ¿solo alcanzó a las capitales?, ¿qué lecturas ofrecen los estudios de ciencia y conocimiento, esclavitud y urbanismo? Algunos autores argumentan, por ejemplo, el liderazgo de Barbados dentro de la re-

33. Archivo General de Indias (AGI), fondo Santo Domingo (SD), Materias Gubernativas, Legajo 1157, fols. 120-177. *Discurso Político sobre la necesidad de fomentar la isla de Cuba acompañado de una breve descripción de sus principales pueblos y planos de toda la Isla*, 1768.

volución biológica global con la obtención de híbridos de caña de azúcar en su jardín botánico-estación a finales del siglo XIX, cuya difusión fue amplia entre las islas caribeñas (Galloway, 1996, pp. 682-706; García, 1997, pp. 6-40). La historia colonial y postcolonial destaca el poder discursivo e ideológico de la ciencia e insiste en las formas en que el conocimiento científico fue coproducido con el colonialismo. Nuevos enfoques resaltan las interacciones entre muchos actores diferentes para la coproducción del conocimiento científico (Duarte, 2013, pp. 777-787). Otros trabajos subrayan el carácter local del conocimiento y se interesan por el estudio de los flujos, circuitos científicos, saberes, máquinas y técnicas para enfatizar la reorganización mutua de lo global y lo local (Haraway, 1988, pp. 575-599; Latour, 1987, 2005). Estas aproximaciones han merecido escasa atención desde los estudios urbanos para valorar la conversión de las ciudades y los centros urbanos caribeños en sitios de articulación de redes del conocimiento científico y agroindustrial a varias escalas. Del mismo modo, los análisis son insuficientes con respecto a la participación de sujetos subalternos, como fue el caso de las mujeres y la población esclavizada.

Este capítulo se centra en Cuba para explorar el lugar del conocimiento agro-científico e industrial en el desarrollo urbano de las ciudades del Caribe de plantación esclavista como un proceso donde intervienen múltiples agentes y fuentes de saber institucionales y privados, y dimensiones de tipo científico, tecnológico o ambiental, entre otros, que confluyeron o se solaparon en el contexto de la incipiente globalización. El texto busca ofrecer una visión de conjunto que descentre el énfasis en el desarrollo urbano de La Habana, en virtud del efecto binario capitalidad-motor azucarero desde la intersección entre la historia de la ciencia y el conocimiento, la esclavitud, el medioambiente y el urbanismo. Pensamos que la lectura integradora captura

mejor el concepto que denominamos «ciudad-centro urbano de conocimiento de la plantación», consistente en el dinamismo de las ciudades para atraer y canalizar múltiples redes con sus propias agendas y nodos de conocimiento formal e informal. Asimismo, arroja luz sobre los flujos verticales y horizontales de saberes y know-how agroindustrial entre los centros urbanos y a diversas escalas (global, regional, local). En el ensayo subrayamos la convivencia entre la plantación y la ciudad a lo largo del siglo XIX, que desdibuja la clásica distinción entre el campo y la ciudad, tal como la concebimos hoy. Es decir, la agricultura de plantación provocó problemas medioambientales urbanos —contaminación, insalubridad, etc.—, que exigieron su abordaje por científicos, agrónomos y médicos. Al mismo tiempo, las ciudades abrieron nuevos espacios y objetos para la producción de saberes como, por ejemplo, una vivienda o árboles enfermos. Por último, argumentamos que la participación de los africanos emancipados fue clave en la modernización y el crecimiento urbano, cuya huella desapareció dentro de la narrativa histórica.

Así, en el primer apartado analizamos el conocimiento como mercancía y conectividad para observar la transformación de las ciudades y los centros urbanos en espacios dinámicos de atracción de múltiples agentes institucionales y privados, y redes —científicas, tecnológicas y esclavistas— a diversas escalas (horizontal, trasatlánticas, trasimperiales, intracaribeñas, etc.). Con esta mirada, descentramos la preeminencia de la capital en favor de otras ciudades —centros urbanos del conocimiento de la plantación—. Además, sostenemos que las fronteras entre el campo y la ciudad fueron porosas y fluidas para obtener y procesar información científica, pero también en los debates y/o soluciones de los problemas urbanos generados por el mundo de la plantación. En el segundo apartado examinamos el acueducto de Albear, cuyo nombre fue en honor de

su director, el ingeniero militar Francisco de Albear y Fernández de Lara, como ejemplo representativo de lo que llamamos «ciudad-industrial-dormitorio», lo que entendemos como la creación de una zona de trabajo y vida cotidiana que ilumina, quizá por vez primera, las tensiones entre la expansión urbana de la ciudad y la plantación para la captura de recursos tecnológicos y laborales destinados a la industria azucarera. En el último acápite demostramos la estrecha connivencia entre las prácticas de la ciencia y la tecnología colonial con la esclavitud para el crecimiento urbano de La Habana a través de la utilización del trabajo forzado de africanos emancipados en obras cumbre de la ingeniería colonial, aun hoy sin reconocer dentro de la memoria urbanística e histórica de la ciudad.

Conocimiento como mercancía y conectividad

En marzo de 1837, falleció Francisco de Arango y Parreño. En su honor, el Ayuntamiento de la ciudad de La Habana solicitó a las autoridades coloniales la colocación en la sala capitular del retrato de Arango, al igual que lo estaba el descubridor del Nuevo Mundo. La petición fue denegada por el capitán general Miguel Tacón, tras diversas desavenencias con la oligarquía habanera. Arango se considera el padre fundacional de la invención de la Cuba azucarera y del progreso económico (González-Ripoll y Álvarez, 2009; Piqueras, 2016, pp. 49-77). Tacón, por su parte, fue clave en la expansión urbana y cultural de La Habana en el contexto de la llamada «segunda esclavitud», cuya transformación es objeto de análisis por Eduardo Azorín en otro de los capítulos del libro (Chateloin, 1989; Scarpaci *et al.*, 2002; Tomich, 2004, 2018, pp. 477-501). Ese mismo año, sin embargo, Tacón y la elite habanera coincidían en la inauguración del ferrocarril en función del progreso

de la industria azucarera, un hecho que acontecía antes que en España y América Latina.

La Habana fue descrita como buque insignia de ciudad moderna derivada del efecto de capitalidad y desarrollo azucarero. A mediados del siglo XIX, por ejemplo, un agente de la casa comercial azucarera, Noriega Olmo y Compañía, destacó el esplendor de la capital y, en extensión, de la totalidad de la colonia caribeña:

Por la fama de su grandeza acuden de todas partes a visitarla las notabilidades científicas y artísticas más distinguidas, y el país en el tiempo de fresco se ve favorecido por una población flotante de norteamericanos y europeos que, al cruzar estos mares, consideran como una necesidad el detenerse aquí, para conocer y explicarse el acrecentamiento y riqueza de este país en tan poco tiempo, pues toda esta prosperidad es obra de treinta años (De las Barras, 1926, pp. 71-72).

Los estudios urbanos señalan el crecimiento progresivo de La Habana asociado con las funciones de ciudad-puerto y ciudad-atlántica (De la Fuente, 2008; Guimerá y Monge, 2000). Historiadores de la ciencia sitúan en 1797 el año del inicio del periodo conocido como «eclosión científica», que se tradujo en la puesta en marcha de la imprenta con el subsiguiente aumento de publicaciones científicas (Amores, 2017, pp. 296-328; García, 2002; García y Puig-Samper, 2020, pp. 27-42; González-Ripoll, 1999; Pruna, 2001). Con anterioridad, no obstante, la ciudad estableció una serie de instituciones de enseñanza, económicas y científicas como la Universidad de La Habana (1728), la Real Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana (1793) y el Real Consulado y Junta de Fomento (1795). Otros enfoques analizan la emergencia

e institucionalización de ciencias vinculadas a la plantación azucarera, como fueron la botánica y la medicina colonial (Armus y López, 2011, pp. 424-453; Palmer, 2009, pp. 53-75; Puig-Samper y Valero, 2000). Nuevas indagaciones ponen de relieve los sitios de la ciudad donde se produjo el conocimiento y la participación de los sujetos subalternos, incluidas la población esclavizada y la población libre de color (Rood, 2017).

El énfasis en La Habana oscurece la contribución de otras ciudades y centros urbanos en el mapa global del conocimiento. De hecho, Matanzas, la Atenas de Cuba, le disputó el lugar de ciudad moderna durante la primera mitad del siglo XIX. La noción de ciudades y centros urbanos de conocimiento de la plantación, como espacio de actuación de múltiples agentes para obtener, producir y difundir conocimiento natural, médico, científico y agrotecnológico, ha merecido escasa atención dentro de la historiografía de Cuba. El mundo de la plantación convirtió el conocimiento en una mercancía que ilustra el papel de las ciudades y de los centros urbanos como nodos globales de conectividad para la atracción o formación de expertos, redes de naturalistas, científicas y coleccionismo, maquinarias, etc., lo que ilumina flujos horizontales y verticales entre la plantación esclavista y Europa, Estados Unidos y América Latina. En esta dirección, es conveniente seguir a los expertos, *amateurs*, científicos, objetos y sujetos de estudio, así como algunos problemas medioambientales derivados de la plantación durante la expansión urbana entre 1750 y 1870.

La colonia francesa de Saint-Domingue fue un centro científico, cuyos trasvases de saberes y tecnologías hacia Cuba fueron claves para el *boom* azucarero en la ola de la revolución (Ferrer, 2014). La figura del francés Julián Lardierre se relaciona con el interés del ilustrado criollo Nicolás Calvo de la Puerta en la

captación de expertos para la modernización industrial de sus ingenios en Güines, una zona percibida más en clave rural que como uno de los primeros centros urbanos a inicios del siglo XIX. Lardierre demuestra el lugar de los emigrados franceses en las conexiones intracaribeñas, trasatlánticas y trasimperiales, pero también ellos iluminan el trasvase y la formación de expertos entre las ciudades caribeñas, vinculados con la plantación cafetalera, tabacalera, azucarera y del añil. Güines, por su parte, documenta la contribución de otros cultivos comerciales y menores para el crecimiento del centro urbano. La región fue, asimismo, objeto de proyectos de colonización, ingenieriles y científicos para conectarla con La Habana.

La llegada y trayectoria laboral de los emigrados franceses a lo largo de todo el territorio insular revela el efecto llamada de las ciudades de plantación. Rafael de Bivar Marquese (2004) acuñó el término de «misioneros de la mente» para describir un grupo de autores de manuales agrícolas que circulaban en el mundo de la plantación entre los siglos XVIII y XIX, con el propósito de establecer un sistema de control sobre los esclavos. Marquese estudió, por ejemplo, la difusión de la obra sobre el cultivo del café escrita por el emigrado francés Pedro Laborie en Brasil y Cuba. Estos manuales ejemplifican los flujos horizontales entre los centros caribeños tras la revolución de Saint-Domingue. Menos conocida es, sin embargo, la influencia intrarregional del francés Alejandro Dumont, autor de cartillas azucareras y cafetaleras elaboradas en Matanzas, Cuba, donde fijó su residencia. La cartilla cafetalera se considera la primera publicación impresa en Costa Rica para el fomento cafetalero.

Matanzas fue, también, el lugar de residencia escogido por la botánica e ilustradora estadounidense Nancy Anne Kingsbury Wollstonecraft (1826) para la recuperación de su salud. La ciudad acogió una importante comunidad de estadounidenses que

se instalaban para curarse en las aguas termales de la región. Ella escribió tres tomos sobre la flora y los frutos cubanos con 121 ilustraciones que debían editarse en Nueva York. La botánica falleció sin que se publicara la obra, que vio la luz recientemente³⁴.

Kingsbury y, tiempo después, la reconocida Elizabeth Britton, cofundadora del Jardín Botánico de Nueva York, quien pasó su infancia en una plantación azucarera de Matanzas, arrojan luz sobre la escasa conocida impronta de las mujeres a la historia natural y de la ciencia botánica colonial, conectadas con circuitos comerciales, científicos y esclavistas entre la isla y la costa este de los Estados Unidos. Kingsbury fue comparada con la botánica alemana María Sibylla Merian, quien es considerada precursora de la entomología moderna con sus investigaciones en la colonia danesa de Surinam durante la estancia de dos años (Etheridge, 2016, pp. 54-70). Nathaniel H. Carter, entonces director de la New York Horticultural Society, señalaba que Kingsbury no incluía la entomología como Merian, pero calificaba su obra más científica porque ella seguía la clasificación del sistema de Carl Linneo, que complementaba con los nombres españoles y «aborígenes», entendido como «locales»³⁵. La botánica no explicitó la forma en que obtuvo la información local, la cual muy probablemente no fue siempre procedente de la observación directa.

Kingsbury citó nombres comunes que sugieren las múltiples rutas de introducciones de plantas y alimentos durante el comercio esclavista. Este fue el caso de la malanga, que describía con el nombre de ñame o ñame de Canarias. En 1828, el año

34. El notable hallazgo del manuscrito se debe a la búsqueda incesante durante 20 años del bibliógrafo cubano Emilio Cueto. La obra fue digitalizada por la Universidad de Cornell. Se puede consultar en: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=coo.31924100271489&view=1up&seq=1&skin=2021>

35. Carter, N. (1826). Introductory work on the Botany of Cuba. *New York Farmer*, 4.

de su muerte, dos hacendados viajaban a Jamaica e introducían, en el Jardín Botánico de la Habana, plantas de origen africano cultivadas por los afrodescendientes que fueron estudiadas por ella en Matanzas, como la flor de Jamaica (*Hibiscus sabdariffa*), conocida en Cuba como agrio de Guinea o Aleluya³⁶. Cabe destacar que la institución se diseñó con propósitos de ilustración y ornamentales desde su fundación en 1817, en los terrenos llamados Campo de Marte, cuya ubicación inicial ocupa hoy en día el Capitolio Nacional (Puig-Samper y Valero, 2000, pp. 94-95). Francisco Lemaury y Manuel Pastor fueron los ingenieros militares encargados de levantar el plano. Entre sus construcciones se hallaban fuentes y estatuas de piedra de Apolo y Neptuno; así también, contaba con 150 árboles plantados que formaban alamedas. El público acogió el jardín como espacio para proveerse de plantas útiles, pero también de esparcimiento y ocio urbano en un entorno natural (Amigo, 2018, p. 244). Alrededor de 1839, el jardín se trasladó a la Quinta de los Molinos, antigua fábrica de molinos de tabacos y residencia de los capitanes generales.

Kingsbury y su obra fueron comentadas por José Antonio Saco, la figura principal del reformismo y autonomismo cubano del siglo XIX. Saco traducía el artículo de Carter, donde lamentaba que los estudios sobre la flora insular fuesen de la autoría de un extranjero en lugar de un nacional, dada la gran significación para la historia de las ciencias de Cuba³⁷. Así ella, de forma involuntaria, entró de lleno en las discusiones políticas que

36. Archivo Histórico Nacional (AHN). (1828). Fondo Ultramar 126, Expediente 3. *Informe de Ramón de Arozarena y Pedro Bauduy sobre el estado de la agricultura en Jamaica*.

37. Saco, J. A. (1828). Obra preliminar de la botánica en Cuba. *El Mensajero Semanal*. Reproducido en Cueto (2018). Para mayores detalles ver: <http://ufdcimages.uflib.ufl.edu/AA/00/06/46/03/00002/UFTheCubanBotanicalillustrationsofNancyKingsburyWollestonecraft.pdf> (Consultado 30 septiembre 2021).

protagonizaban Saco y el español Ramón de la Sagra, director del mencionado Jardín Botánico habanero, quien aludía se hallaba escribiendo la historia de la flora de Cuba desde su llegada en 1824 (López, 2000).

Al igual que el resto de las instituciones botánicas coloniales, el jardín habanero fue un sitio de domesticación, aclimatación, ensayos y colecciones para los gabinetes de historia natural en España. Sagra es el arquetipo por excelencia del establecimiento de redes de conocimiento e intercambio botánico y natural, formal e informal, a diferentes niveles y escalas (global, regional, local, entre imperio y colonia, trasatlántica, etc.). Para la colección y el procesamiento de la información, Sagra tuvo que rodearse de una red local de hacendados, médicos rurales y agrónomos. Entre 1827 y 1831, Sagra realizó experimentaciones científicas del cultivo del añil con semillas procedentes de Guatemala y de la costa occidental de África, con el empleo de mano de obra de africanos emancipados: un término ambiguo que definía los esclavizados declarados legalmente libres en cumplimiento de los tratados abolicionistas, firmados entre España y Gran Bretaña para prohibir la trata (Fernández, 2018, pp. 295-321). En la práctica, ellos fueron forzados a trabajar en condiciones de esclavitud en las obras urbanas y plantaciones agrícolas. Inés Roldán (2011, pp.159-192; 2020, pp. 153-176) calcula alrededor de 27 mil africanos, quienes formaban parte del grupo de *negros emancipados* entre 1820 y 1867. Así, Sagra ilumina las prácticas científicas dentro de espacios de la esclavitud, o, dicho de otro modo, las prácticas en sitios de ciencia y esclavitud; en este caso, producto del comercio inicuo ilegal de esclavos.

Los añiles obtenidos fueron enviados a España, donde fueron analizados por el químico José Luis Casaseca dentro de los intercambios colonia-metrópoli. De esta manera, Sagra articulaba

y mediaba entre redes académicas de científicos españoles con otras informales como las locales y las trasatlánticas para la obtención de especímenes vegetales. La amistad con Casaseca fue decisiva para su nombramiento como director del recién creado Instituto de Investigaciones Químicas de La Habana (Misas, 1996, pp. 131-160). Los análisis químicos de la caña de azúcar, realizados por Casaseca en la colonia, fueron presentados en publicaciones y academias de Europa y Estados Unidos. Más recientemente, Rood (2016, pp. 157-185) ha puesto de relieve el carácter local y situado de estos ensayos, hechos desde un establecimiento comercial para beber café en La Habana.

También Sagra apeló a su larga residencia en la capital para ganar autoridad entre los círculos académicos internacionales a partir del intercambio de plantas y de aves (Puig-Samper y Valero, 2000). Por ejemplo, él envió un duplicado de su herbario al prestigioso botánico suizo Agustín Pyrame de Candolle, fundador junto a Linneo de la taxonomía moderna, o publicaba memorias sobre la flora cubana en la Sociedad de Horticultura de Nueva York.

En sus estudios, Sagra incluyó a los esclavos como objetos de estudio antropológico y médico sobre la influencia del clima en la raza negra en su desarrollo precoz, que puso de relieve el lugar de la vivienda habanera como sitio de observación y producción científica (La Sagra, 1827, pp. 52-54). El botánico español refleja las formas en que el conocimiento fue coproducido con el colonialismo y la esclavitud, pero también de procesos de producción y circulación de conocimiento en ecologías situadas. Sagra realizó mediciones meteorológicas y ensayos agronómicos en La Habana para teorizar sobre la agricultura tropical:

El clima de la isla de Cuba, como de un punto situado en los límites septentrionales de la zona tórrida, poco estudiados

bajo este aspecto, era un objeto de los más principales para el estudio que nos propusimos hacer en aquella región. La circunstancia, además, de nuestra larga residencia en ella, era propicia para un género de observaciones que inspiran tanta más confianza cuanto más largo es el periodo que comprende, y la misma situación del edificio que habitábamos, aislado por todos lados y lo más independiente de influencias locales, favorecía nuestro propósito. Nuestros instrumentos, además, contruidos a nuestra vista con todas las precauciones que la ciencia recomienda, habían sido comparados antes de nuestra partida a excelentes tipos europeos, de modo que nos halláramos en el caso de apreciar las diferencias para poder corregir por el cálculo las indicaciones que nos diesen (La Sagra, 1831, pp. XI-XII).

Él se erigía en autoridad porque las anteriores mediciones meteorológicas descansaban en periodos de corta duración, con instrumentos diversos y no con aparatos modernos que compró en Europa. Asimismo, comparaba los resultados con los de otros viajeros de la zona ecuatorial, incluido Alejandro de Humboldt. El botánico se posicionaba desde la mirada de la ciencia occidental como la única autoridad verdadera. Sin embargo, reconocía que para obtener todo el material dependía de la participación de múltiples agentes locales.

Recientes estudios de urbanismo y esclavitud destacan El Templete, una construcción que fue símbolo de la fundación de la capital habanera, como ejemplo multivocal y simbiosis entre diferentes tradiciones culturales y religiosas, europeas y africanas, a partir de las pinturas interiores realizadas por el emigrado francés Jean-Baptiste Vermay, y el árbol de la ceiba que corona la entrada aún hoy (Niell, 2016, pp. 129-149). Sagra incursionó en los debates de la prensa de la época sobre la

decoración de dicho monumento. En su caso, recomendaba que fuese sencilla y austera, en concordancia con el significado religioso de la obra (La Sagra, 1827, pp. 55-58).

La participación de los africanos esclavizados y afrodescendientes en la transmisión de saberes tradicionales en el contexto urbano sigue siendo insuficiente dentro de la historiografía de Cuba. Francisco de Paula Gelabert destacaba que, en la Plaza de Armas, donde se ubica El Templete,

uno de los *puestos de fruta* más notables de que ahora me acuerdo, es el que diariamente establecía la negra Mariana en los portales de la antigua Intendencia, y al cual acudían a refrescar y a matar el tiempo, allá por los años de 1850 a 1860, todos los empleados de Hacienda y de Gobernación, haciendo en él gran consumo de naranjas, de agua de coco, de caimitos, y de otra diversidad de frutas (De Paula, 1875, 495).

En 1860, precisamente, Sagra constataba el progreso de Cuba durante un viaje de estudio a las principales ciudades azucareras. Años después, Álvaro Reynoso (1867), considerado el iniciador de la agricultura científica cubana, efectuaba un viaje similar. Gracias a los datos obtenidos en su recorrido y a los ensayos hechos en el patio de su vivienda, Reynoso escribió el manual azucarero por excelencia que se difundió a otros centros productores como Java (Bosma y Curry-Machado, 2012, pp. 237-262; Misas, 2012). Reynoso seguía la estela de Sagra y Casaseca para alumbrar nuevos espacios abiertos en la ciudad para producir saberes científicos locales que forman parte del mapa global de la ciencia azucarera tropical, cuyo análisis es menos conocido entre sus estudiosos.

Un año después, en 1861, se fundó la Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana. En ella, los

problemas económicos y ambientales generados por la plantación fueron debatidos entre la comunidad científica (Pruna, 2002). Por ejemplo, en sus predios, el botánico José Antonio Ramos defendió sus estudios sobre las plagas, que afectaban a las plantaciones comerciales de cocos de Baracoa, ubicada en el extremo este de Cuba, destinadas a los Estados Unidos. Ramos se basó en la observación directa de los árboles enfermos en la capital. Estas investigaciones fueron clave para los estudios de patología agrícola tropical en el contexto de la primera intervención estadounidense y los primeros años de la república cubana del siglo XX (Fernández, 2011, pp. 793-802).

Otro fuerte debate se originó alrededor de la contaminación de las aguas del río Almendares a causa de los desechos del ingenio-central azucarero Toledo, localizado en Marianao, en la periferia de la ciudad. El ingenio fue propiedad de Francisco Durañona, uno de los principales traficantes de africanos esclavizados durante el comercio trasatlántico ilegal. De hecho, el lugar servía de depósito de esclavos después del arribo de las embarcaciones a las costas de La Habana. En 1870, los académicos se pronunciaban en contra de Durañona en el transcurso de la epidemia de cólera en la ciudad:

La voz pública y la marcha que ha seguido la enfermedad denunciaban a las aguas del río Almendares, que ordinariamente traen en disolución sustancias orgánicas en descomposición, procedentes de las basuras que se depositan en los terrenos del ingenio Toledo y que ahora han arrastrado además, según se dice, todas las inmundicias procedentes de los coléricos de aquella finca y de sus ropas y utensilios lavados en el río (Pruna, 2002, p. 365).

El informe de la Academia no trascendió por las presiones de Francisco Durañona y la guerra separatista de los Diez Años (1868-1878) en Cuba. La ciudad convivió con los problemas ambientales generados por el central, incluso después del triunfo de la Revolución cubana, donde fue nacionalizado y cambió el nombre a Central Manuel Martínez Prieto.

Ciudad-industrial-dormitorio: el acueducto de Albear

El 23 de enero de 1893 se inauguró el acueducto de Albear, también conocido como canal de Vento, con la importante mejora en la calidad y cantidad del abastecimiento de aguas a La Habana, cuyas funciones mantienen su vigencia aún hoy. El coronel de ingenieros militar Francisco de Albear y Fernández de Lara fue el autor y director del proyecto entre 1855 y 1887, año de su fallecimiento. Hasta entonces, la capital se surtía de aguas procedentes de la Zanja Real y el acueducto de Felipe VII. Albear siguió el modelo del Canal de Isabel II de Madrid.

El acueducto y la figura de Albear cuentan con múltiples indagaciones desde diversas aproximaciones historiográficas (García, 2007; García *et al.* 2002; Puig-Samper y Naranjo, 1993, pp. 81-94; Zardoya, 2013, pp. 78-85). Los autores coinciden, sin embargo, en subrayar la obra maestra de la ingeniería universal del siglo XIX y una de las siete maravillas de la ingeniería en Cuba, así como la trascendencia épica de Albear. El proyecto ganó medalla de oro en la Exposición Universal de París y Filadelfia, representado por la Academia de Ciencias habanera. Albear fue vicepresidente de la institución y presidente de la sección de Ciencias Naturales. También él fue miembro correspondiente de la Academia de Ciencias de Madrid. A partir de 1847, fue inspector de Obras Públicas de la Real Junta de Fomento de La Habana. Algunos de sus encargos fueron un asilo

para mendigos, el plano de La Habana, y los trabajos y proyectos para el ferrocarril central.

En cambio, los análisis sobre el canal y el lugar del ingeniero son una asignatura pendiente dentro de los estudios de ciencia y tecnología ambiental urbana y la esclavitud. Bajo esta perspectiva, se descubren nuevas conexiones y tensiones entre la modernización e higienización urbana con el desarrollo y la infraestructura orientada al desarrollo de la industria azucarera. A la vez, subraya el largo entendimiento entre las prácticas de la ciencia y tecnología colonial con la esclavitud a través de la participación del ingeniero militar, quien dependió del trabajo de los africanos emancipados y cuya huella fue, y es, borrada de la memoria urbanística de la capital.

Albear convirtió la construcción del acueducto en lo que denominamos «ciudad-industrial-dormitorio», consistente en la edificación de más de cien establecimientos industriales y dormitorios para los ingenieros auxiliares, empleados, operarios y africanos emancipados en un terreno virgen e insalubre, lo que supuso transformar el paisaje y afrontar problemas medioambientales en función de la urbanización e higienización de La Habana. Del mismo modo, él reprodujo una plantación esclavista azucarera en los márgenes de la ciudad, donde sus propuestas estaban en contrapunteo con los recursos tecnológicos y laborales destinados a dicho sistema socioeconómico. Por ejemplo, las edificaciones de los africanos esclavizados estaban separadas de los operarios y demás trabajadores; incluían un salón para las mujeres negras, un campanario con su cerca, cocina para la dotación, enfermería, y botiquín. Además, ellos fueron dirigidos por un mayoral y contra-mayorales.

Los estudiosos destacan las conexiones de Cuba con la Revolución Industrial a través de la introducción de la maquinaria de

vapor para la modernización científico-tecnológica de los ingenios-centrales azucareros en el contexto de la segunda esclavitud (Curry-Machado, 2011; Guadalupe, 2014, pp. 1-25; Moreno, 1978; Portuondo, 2003, pp. 231-257). El acueducto las empleó para sustituir el trabajo de los africanos emancipados en aquellas tareas que requerían la maquinaria industrial. En esa dirección, Albear criticaba la imposibilidad de adquirir tecnologías de vapor a un costo similar a los ingenios. A ello añadía la falta de establecimientos industriales y personal calificado en Cuba:

La importación de máquinas en la isla de Cuba ha estado siempre reducida a las que se necesitan para los ingenios de fabricación de azúcar, las que exigen ciertas industrias y las que se emplean en las grandes construcciones han sido casi del todo desconocidas por lo que hay que encargarlas al extranjero. Fabricarlas en el país es imposible pues se carece del personal, de las materias de las industrias, solo hay dos para reparaciones en La Habana que se dedican a los ingenios y hay que esperar y los reparos son defectuosos e incompletos. Y eso con las de vapor que son conocidas en los ingenios, con otras es imposible y a veces es necesario construir alguna máquina bajo la dirección del ingeniero por todo eso se ha construido un pequeño taller de maquinaria donde menos la fundición, pueden hacerse la mayor parte de los trabajos y obras de hierro que se necesitan (AHN, 1866, Exp. 5)³⁸.

El uso del vapor revela las tensiones y la competencia entre las compañías de fabricación industrial. En 1860 Albear

38. Archivo Histórico Nacional (AHN). (1866). *Aprobación del proyecto de conducción de aguas de los manantiales de Vento a La Habana*. Fondo Ultramar 223, Exp. 5

mencionaba el sabotaje realizado por un maquinista a favor de las máquinas de vapor y en contra de las de Ericson, lo que retrasó la marcha de las obras. Igualmente, utilizó el conocido sistema de vapor francés Derosne Cail, al que agregó el locomóvil con tres bombas del mismo fabricante. Este sistema se introdujo en función de la revolución azucarera y fue el símbolo por excelencia de la transformación tecnológica del ingenio en central. De ello daba cuenta la compilación del libro de *Los Ingenios*, escrito por el hacendado Justo Germán Cantero e ilustrado por el litógrafo francés Eduardo Laplante, agente de la compañía en la isla (García y Santamaría, 2005). El propio Derosne viajó a Cuba para comprobar el funcionamiento de su maquinaria en el ingenio Guinia de Soto, propiedad de Cantero. Albear se quejaba de la coincidencia de las zafas con el traslado de materiales a Vento a través del ferrocarril como única vía.

La historia ambiental urbana ha merecido escasa atención en la historiografía de Cuba. El canal supuso la deforestación de bosque virgen, un estudio tradicionalmente centrado en la expansión de la industria azucarera (Funes, 2004):

completamente agreste, cubiertas ambas márgenes hasta las orillas del río y toda la cuchilla de Barco de bosque virgen y en muchas partes de impenetrables malezas morada de los cerdos y perros montaraces, sin comunicación con ningún punto poblado, ni más que una pequeña senda para ir desde la hacienda de Vento a los manantiales, convertidos en abrevadero del ganado. Faldas rápidas y abruptas, donde no podía hacerse pie y en que para medir y nivelar fue necesario abrir trochas a fuerza de hacha y atarse los hombres con cuerdas para no caer al río, y ningún otro edificio que la exigua choza de un pescador, único ser humano que habitaba aquella soledad (AHC, 1866).

Vento, el lugar escogido para la construcción del acueducto, se localiza a unos diez kilómetros al oeste de la ciudad. En el emplazamiento original existía solo un potrero, propiedad de la familia Pedroso, perteneciente a la elite habanera que lo cedió al ayuntamiento de la ciudad. La deuda de gratitud pesó para que Albear diera un informe favorable a la entrada de Carlos Pedroso, hijo de José Francisco Pedroso y Cárdenas, a la mencionada Academia de Ciencias habanera (Pruna, 2002, p. 253). La elección del lugar se fundamentó en los informes de científicos y análisis químicos de las aguas elaborados por Casaseca.

Según Albear, uno de los problemas que el acueducto solucionaba fue la impureza y suciedad de las aguas de la Zanja Real, útiles para riego, pero «repugnantes y mal sanas» para la población (AHC, 1866). Por ello, la nueva obra representaba un aporte muy significativo a la higiene de la capital. Sin embargo, muy pronto surgieron las llamadas fiebres de Vento o fiebres locales, que el ingeniero achacaba a las condiciones de insalubridad de la localidad. Las causas y la etiología de estas fiebres son un aspecto insuficientemente abordado por los estudiosos. Albear ofrece algunas pistas para su posible identificación como fiebres palúdicas o tifoideas, ya que el cólera se mencionaba cuando ocurrían brotes en la dotación de esclavos. La enfermedad reinaba en todo el trayecto del canal al río Almendares, en especial en aquellos lugares donde se realizaban movimientos de tierra. La fiebre se presentaba primero de forma intermitente y, luego, permanente, lo que debilitaba al enfermo y le exponía a contraerla nuevamente. Usualmente, se desarrollaba en verano y otoño, entre los meses de julio y noviembre. En principio, parecían afectar solo a la población blanca local o extranjera, sin distinción de edad. Pero en agosto de 1860 afectó principalmente a la población negra. En

julio de 1864, las fiebres afectaban a 262 peones de color, 100 presidiarios destinados a la obra, así como maquinistas, albañiles, carpinteros —de 24 hombres, quedaban 8— y mineros. Albear contrajo las fiebres. En su caso, describía la reclusión en un cuarto oscuro, casi ciego, hasta su recuperación, aunque no del todo. Asimismo, la imposibilidad de curarse en las condiciones de insalubridad de la localidad provocó el traslado de los enfermos a los hospitales de la capital. La solución fue que los ingenieros y operarios vivían en los pueblos cercanos a la zona, pero no los africanos emancipados.

Ante tal situación, Albear proponía la reunión de una junta de médicos para examinar las condiciones de salubridad de las localidades y para que estudiase la enfermedad con el objetivo de dictar el método higiénico más conveniente. También para que aportara un medio curativo seguro o preservativo para tranquilizar a los trabajadores que abandonaban la obra porque señalaban que no querían ir al «desierto insalubre de Vento y terreno deleznable» (AHC, 1866). De este estudio no hay constancia que sepamos.

La ejecución del proyecto del acueducto cuestiona, asimismo, la idea del ingeniero como mero ejecutor y adaptador de proyectos. Albear enfatizaba que la pésima calidad del terreno de arena y arcilla obligaba a atravesar hasta cinco capas de diversa composición. Los continuos fracasos en los ensayos y las experiencias requirieron no solo sus conocimientos y experiencias, sino la invención de lo que denominó «tableros ataguías», unidos a máquinas para poder ranurar debajo del agua. La cañada de Vento contaba con once metros de profundidad y un único desagüe natural del extenso potrero de Vento, lo que se traducía en el arrastre de los grandes torrentes de aguas sucias procedentes de los terrenos de la finca, que caían al río junto con las aguas de los manantiales. La canalización

del desagüe se solucionó con la construcción de un estanque rectangular común para reunir más de 400 manantiales sin que se mezclaran con las aguas sucias. Ello incluyó la realización de obras por debajo del caudal del río Almendares, lo que demandó el uso de buzos a grandes profundidades bajo el agua, casi todos africanos emancipados.

Africanos emancipados: huellas y rostros en la expansión urbana de la capital

Alejandro de la Fuente (1990, pp. 135-160) estudió la contribución de los esclavos urbanos para la construcción de fortificaciones e infraestructura en la modernización de La Habana. En su opinión, la transferencia tecnológica de expertos a los esclavos en las habilidades azucareras creó un sector de carpinteros, herreros, etc. Una tesis que Albear evidenció cuando se refería a que los artesanos fueron, en su mayor parte, *de color* en Cuba.

En un excelente análisis, Francisco Pérez Guzmán (1990, pp. 241-257) describió la vida de los esclavos que trabajaban en las fortificaciones habaneras del siglo XVIII. El acueducto es un ejemplo idóneo para poner en valor la participación de los esclavos en la expansión urbana de la ciudad, reconstruir algunos rasgos de la vida cotidiana y de la organización de los africanos emancipados insertos en obras de ingeniería, así como prácticas de ciencia colonial vinculadas con el comercio ilegal esclavista. Todos ellos, aspectos de escasa atención dentro de los estudios de esclavitud y urbanismo. Albear se auto-definió como el «archivo viviente» del canal, lo que se tradujo en una ingente documentación que abarcaba los problemas de la fuerza laboral (*Colección de artículos...*, 1877, p. 7).

La huella africana en la construcción del acueducto de Albear no existe ni en forma de monumento ni de investigaciones históricas sobre la transformación urbana de la ciudad. Tampoco se destacan los estrechos lazos del ingeniero militar con algunos de los hacendados hispanos más representativos del tráfico ilegal esclavista. Por ejemplo, la demora del proyecto fue objeto de enconados debates en la prensa de la época, donde se cuestionaba la honradez del sabio a partir de la sospecha de que detrás había un pingüe negocio urbanístico³⁹. Las voces defensoras procedían de las filas del integrismo español y de connotados traficantes de esclavos como Salvador Samá Martí, marqués de Marianao (Rodrigo y Chaviano, 2017). No es de extrañar si consideramos que el servicio de administrar carbón animal y madera para alimentar las máquinas de vapor fue contratado con Samá, a pesar de que desde el principio fue más caro que con la Marina de Guerra por los diferentes viajes y traslados. Otras figuras que lo apoyaban fueron Francisco Durañona, expulsado incluso de la ciudad por sus actividades con el tráfico ilegal y Julián de Zulueta. Paradójicamente, muchos de ellos fueron los propietarios de los africanos emancipados que fueron enviados al canal de Vento.

Albear calculaba en su proyecto la necesidad de contar con 700 esclavizados a lo largo de cuatro años para la conclusión del acueducto, siempre que se superasen las dificultades locales de Vento. Él apeló a criterios raciales para reclamar la mano de obra africana esclava como la única capaz de realizar «el penosísimo trabajo». El ingeniero defendía que los braceros tenían que ser sanos, robustos y estar acostumbrados al clima cálido de Cuba. De ahí que prefiriese *negros* y, en lo posible, *negros* africanos, pues ni las mujeres ni los niños esclavizados fueron

39. Ibid., 1877.

a propósito para ello⁴⁰. Como contraparte, Albear señalaba que los trabajadores blancos fueron diezmos por las fiebres, que eran poco aptos y no trabajaban en cuadrillas. Los forasteros, por su parte, no se adaptaban al clima, salvo algún carretero. Con respecto a los asiáticos, en referencia a los chinos, opinaba que escaseaban y eran más propios para labores de cierta delicadeza e inteligencia que para trabajos de fuerza como los del canal. Así, él solicitaba *negros* alquilados en cuadrillas, como se acostumbraba a tener en los ingenios azucareros, en su constante búsqueda por capturar recursos de la plantación. Ellos fueron la fuerza laboral preferida de Albear porque ya estaban acostumbrados al orden. De esta manera, les proponía mejor trato, una asistencia más esmerada en sus enfermedades, gran consideración en disminuir el tiempo de trabajo y alquileres mayores que el ordinario⁴¹. Sin embargo, lamentaba que los propietarios se negaban a cederlos y preferían continuar con el orden establecido que exponerlos a las enfermedades de Vento⁴². En realidad, la estrategia de los propietarios nunca fue ceder sus esclavos, sobre todo cuando el discurso oficial fue la escasez de fuerza de trabajo a mediados del siglo XIX.

Albear acompañó una relación nominal de los africanos emancipados con entradas, salidas, permanencia, así como del número de hombres útiles, mujeres, niños de pecho, enfermos e «inútiles», un término que servía para describir tanto a los enfermos como a los menores de edad, las mujeres y aquellos que apelaban al poder de la negación para rechazar trabajar. En general, él contó con un promedio de 70 a 80 africanos diariamente en las obras.

40. AHN, Ibid., 1866.

41. Ibid., 1866.

42. Ibid., 1866.

Tabla 1. Africanos emancipados ocupados en el Canal de Vento

Procedencia⁴³	Entradas	Salidas	Existencias
Venadito	149	68	81
Pozas	37	37	
Luisa	10	7	3
Cayo Cádiz	15	8	7
Santa María	3	3	
Santa Clara			1
Canoa	26	22	4
Dominica	31	25	6
Páez	1		1
Agüica	44	15	29
Totales	317	185	132

Fuente: Archivo Histórico Nacional (AHN). 1866. *Aprobación del proyecto de conducción de aguas de los manantiales de Vento a La Habana*. Fondo Ultramar 223, Exp. 5.

De ellos, muchos fallecieron durante los trabajos, incluidos algunos ahogados. Otros se fugaban, como fue el caso del africano bautizado con el nombre cristiano de Feliciano, quien, según Albear, había ido a vacunarse en febrero de 1859 y nunca regresó. Feliciano pertenecía al barco de esclavos Venadito. Este bergantín fue capturado en Cárdenas por los británicos el 7 de noviembre de 1858, con 497 africanos esclavizados procedentes del Congo⁴⁴. El Gobierno colonial destinó 300 de ellos para el canal, antes de emprenderse las obras. Por ello, fueron ocu-

43. Se refiere a los nombres de los barcos o sitios geográficos de las capturas de los barcos de esclavos.

44. The National Archives, Londres (TNA). 1859. *Correspondence with British Ministers and Agents in foreign countries and with Foreign Ministers in England relating to The Slave Trade* Parliamentary Papers, House of Commons, p. 186.

pados en el empedrado de las calles públicas. Meses después, aquejados por viruela, solo le habían entregado 149 africanos. Albear reconocía que fueron más, pero 20 se mantenían en el trabajo de las calles y otros se fugaban o fallecían antes de ingresar al canal. Asimismo, describía las malas condiciones de salud en que se hallaban a su llegada al canal; de ahí que tuviera que vacunarlos y establecer una casa de convalecencia en el potrero de El Ferro, de donde se iban llevando en pequeñas partidas a la obra. Muchos fueron niños, optando por presidiarios y negros ladinos mientras se enseñaba a los bozales hasta que fueran útiles para la obra. Así, a mediados de 1861, 123 africanos emancipados del Venadito estaban en condiciones de trabajar.

Como hemos mencionado en el texto, Albear no solo fue el director del canal, sino que fungió como administrador de una plantación esclavista. Para ello, clasificó a los africanos emancipados en tres categorías, donde los últimos fueron los llamados «inútiles», pero que podían utilizarse en alguna tarea. En su visión idealista y cínica de la esclavitud, indicaba que la clasificación en brigadas los estimulaba a trabajar, además de que les brindaba mucho mejor trato que en los ingenios. Asimismo, defendía que Vento les aseguraba todas las condiciones para su bienestar: una gratificación en dinero por todo trabajo extraordinario; una copa de aguardiente siempre que trabajaban en el agua; sus horas de trabajo acorde con las estaciones —reducidas a diez diarias como máximo y, a veces, a nueve e, incluso, a ocho según su clase—; una enfermería muy bien montada, con toda la asistencia necesaria y visita diaria o tan a menudo como fuese preciso del médico; suscripción a una casa de salud de La Habana, a la que iban los que no se podían restablecer en el lugar; un capellán que, además de celebrar la misa los días festivos, les enseñaba el catolicismo, los bailes y los paseos todos los días de fiesta; ranchos

extraordinarios los días de santo y cumpleaños de SM la reina, cuyo nombre llevaba el canal de Madrid y La Habana, y por la conclusión de algún trabajo o motivo especial.

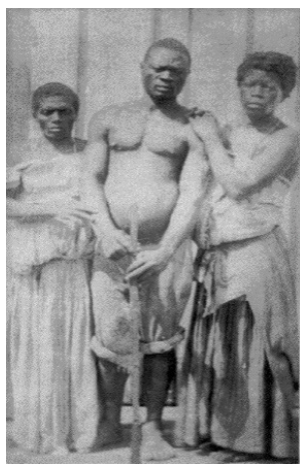
A ello añadía que Vento fue para ellos un punto grato y ameno, con ríos y bosques parecidos a los de su país, y hasta la aparición del cólera se les había permitido la crianza de gallinas y cerdos que vendían con no escasa utilidad⁴⁵. De ese modo, el ingeniero sostenía que cuando los *negros* del Venadito se declaraban libres preferían continuar en los trabajos de Vento con un corto sueldo que ajustarse con otro mayor en otra parte o regresar a ningún punto del África. En junio de 1862, Albear tuvo que entregar al gobierno colonial 26 africanos emancipados del Venadito y 4 mujeres que formaban parte de la expedición a Fernando Poo, como parte de los proyectos de colonización española en el continente africano. García (2004) mencionaba la participación de algunos africanos en el cultivo del tabaco en dicha isla, lo que ejemplifica, además, el trasvase de saberes en un camino de vuelta.

En una situación inédita —o inusual cuando menos—, contamos con imágenes que ponen rostro a algunos de los africanos y las africanas esclavizados por mediación de las investigaciones del médico y antropólogo francés Henri Dumont, quien fue encargado por el Gobierno para estudiar la fiebre amarilla en México. Dumont luego se trasladó a Puerto Rico. En julio de 1866, el mismo año del informe de Albear, él viajó a Cuba para continuar sus investigaciones antropológicas sobre los africanos. Para ello, escogió algunas plantaciones de Matanzas, el mencionado ingenio Toledo y el acueducto de Vento (De la Rosa, 2003, pp. 175-182; Dumont, 1922; Rivero, 1978, pp. 1-14

45. AHN, Ibid., 1866.

y 1981, pp. 52-55)⁴⁶. Paradójicamente, el médico no mencionaba las fiebres de Vento. Sin embargo, el estudio es otro ejemplo de las prácticas científicas en espacios urbanos insertadas en la propia esclavitud. Por ello conocemos la historia de Gumer-sindo, nombre de bautizo y de nación Congo Cabinda, con el número 69, joven y soltero que trabajaba en las excavaciones de Vento, quien presentaba dos queloides como señales de iniciación en la religión africana de palo monte (De la Rosa, 2003, pp. 175-182; Guanche, 2017).

Figuras 1 y 2. Fotografías de africanos emancipados del Acueducto de Vento, 1866



46. Sobre Henri Dumont, los autores Miguel Ángel Puig-Samper y Armando García González han escrito el capítulo «La medicina francesa y la patología de los esclavos en las Antillas», como parte de un libro editado por Leida Fernández Prieto y Marial Iglesias, próximamente en prensa. Asimismo, ver Miguel Ángel Puig-Samper y Consuelo Naranjo Orovio, “La racialización de la medicina colonial en los trópicos americanos”, en Consuelo Naranjo Orovio y Miguel Ángel Puig-Samper (eds.), *Color, raza y racialización en América y el Caribe*. Madrid, Catarata, 2022, pp. 115-144.



Fuente: De la Rosa, 2003, pp. 175-182; Dumont, 1992, pp. 11-14; Guanche, 2017.

Una de las imágenes correspondía a un africano rodeado de dos mujeres de etnia Lucumí. En otra retrató el intérprete del acueducto, de etnia Mandinga; aparece al lado de María, cuyo nombre africano fue Aicheta, de la misma nación. Aicheta llevaba en sus brazos a su hija. En particular, su caso es de suma trascendencia para los estudios urbanos y de esclavitud porque ilustra de forma visual e inédita un grupo de mujeres africanas que usó la maternidad como acción contestataria y, a la vez, para moldear la sociedad colonial a favor de sus intereses. Según Albear, ellas se autoproclamaban «jubiladas», aludiendo a su largo tiempo en el canal y su condición de madres para decidir no trabajar más. El propio Dumont caracterizaba a los africanos y a las africanas de la etnia mandinga

como propensos a las rebeliones y a los suicidios. Albear, en su lugar, alegaba que, si bien la circunstancia de ser madres y la de tener en Vento a los padres de sus hijos las hacían acreedoras de su consideración, esos mismos presupuestos hacían que fueran no solo de poco provecho, sino hasta perjudiciales para los trabajos, pues no había forma de obligarlas a trabajar y daban mal ejemplo. En represalia, el ingeniero dudaba de si debía o no devolverlas acompañadas de sus hijos, teniendo en cuenta que ya muchas de las mujeres africanas estaban en mala situación para trabajar y algunas próximas a ser madres. De manera que preguntaba cínicamente cómo proceder, pues, por una parte, le apenaba tener que separar de Vento las madres de los hijos de buenos trabajadores y, por otra, estaba siendo testigo diariamente de la inutilidad completa y hasta del perjuicio que causaban en una obra en que parecía que no debía haber más brazos que los útiles.

La construcción del acueducto empleó, en su mayoría, niños, niñas y mujeres. En todos los informes, Albear se lamentaba de la debilidad, poca edad y absoluta ignorancia de los africanos emancipados. Por ejemplo, el 4 de julio de 1860, destinaban 37 africanos de la expedición de Las Pozas. De ellos, 19 fueron mujeres y solo 5 hombres fueron los únicos sobrevivientes de la expedición; la mayoría estaban enfermos de viruelas, falleciendo en la casa de salud La Nacional, y otros necesitaron una larga convalecencia. Similares situaciones corrieron los 10 africanos emancipados, procedentes del barco de esclavos Luisa, divididos en 5 hombres y 5 mujeres, quienes fallecían o aumentaban el número de los enfermos de la casa de convalecencia. En octubre, llegaban al acueducto 7 hombres y 7 mujeres de la expedición aprehendida en Cayo-Cádiz, enfermos igualmente, por lo que Albear se quejaba de que siempre le entregaban los peores africanos emancipados.

En este caso, pasaban 32 meses ingresados, lo que él criticaba porque consumían raciones, ocupaban la enfermería, daban mal ejemplo y, en suma, producían gastos sin retribución en absoluto por su trabajo. En 1863, se destinaban 30 mujeres en tan mal estado que, de ellas, 12 no podían trasladarse del Depósito y otras 4 murieron en el hospital de Paula. Del total, 26 fueron niñas a las que, en su mayor parte, Albear refería que había que cuidar más bien que dar trabajo.

Un promedio de alrededor 60 africanos se dedicaba diariamente a los trabajos de excavaciones y, casi siempre, en el agua, catas, conducción de materiales y efectos pesados, albañilería, carpintería, herrería, máquinas de toda clase, manobras de fuerza, tren y otros que requerían hombres robustos y ágiles. Los niños, las niñas y las mujeres estaban destinados al establecimiento de fabricación de ladrillos y de morteros. Albear había utilizado mujeres en el picado de piedras para las calles; trabajo que alternó con el empleo de la máquina.

El 11 de enero de 1864, se enviaban 28 menores de edad de 50 africanos de la expedición de la Dominica, en muy mal estado. De ellos, 11 murieron antes de entrar a las obras y otros 8 fueron trasladados al hospital sin entrar en Vento. El sombrío cuadro descrito por Albear arroja luz no solo del alto número de niños y niñas de entre 6 y 12 años, sino de las condiciones infrahumanas con las que llegaban al canal, muchos de ellos al extremo de que hubo que trasladarlos en brazos desde el tren hasta la enfermería. Acorde con Albear, los mantuvo con caldo, salvo uno que falleció casi inmediatamente. Aun así, en lugar de devolverlos, creía «conveniente y humano hacerles hacer algún trabajo higiénico», consistente en asignarles a los que podían caminar el traslado de tierra a corta distancia en pequeños cajones que se construían al efecto, aunque procuraba que el trabajo solo durase dos horas por la mañana y dos

por la tarde. Finalmente, señalaba que solo 6 *negritos* quedaban en la obra porque prometían ser buenos con posterioridad para el trabajo, mientras devolvía el resto tras su recuperación del todo⁴⁷.

En marzo del propio año, entraban 14 hombres y 27 mujeres de la expedición Agüica, de los que devolvió 13, quedando 6 hombres y las mujeres que, en su mayor parte, estaban sanas y robustas, destinándolas al taller de fabricación de ladrillos. Se consideró que la expedición fue la que introdujo mayor cantidad de africanos y africanas esclavizados y generó una larga y prolífica contienda que posibilita seguir los detalles del caso. También es significativa porque pertenecía al citado Julián de Zulueta, quien había pagado alrededor de 20 mil pesos al capitán del vapor que trajo entre 1.000 y 1.200 africanos esclavizados, de etnia lucumi, desde Whydah. Acorde con Oilda Hevia (2018, pp. 240 y ss.), los esclavizados llegaron enfermos de viruela y en pésimas condiciones⁴⁸.

En junio, el Gobierno le proponía reclusos del correccional de vagos, establecido en el potrero de Mazorra. A ello, Albear se negó porque sería perjudicial en un lugar donde se necesitaba una disciplina rigurosa para conservar el orden entre tantas y tan distintas clases de trabajadores y en un punto tan aislado. Alegaba, además, que la escolta compuesta por hombres blancos se expondría a una muerte segura por las fiebres. Sin embargo, Albear sugería que, si Mazorra se responsabilizaba de pagar al Gobierno, él aceptaba que se trasladaran diariamente a Vento entre 25 y 30 *negros* de los vagos, que fueran propios para el trabajo, pues sería «la úni-

47. AHN, Ibid., 1866.

48. Se considera que la expedición fue la que introdujo el mayor número de africanos esclavizados, declarados africanos emancipados tras su captura.

ca manera de darles trabajo sin perjuicio de la obra y de los intereses de la ciudad»⁴⁹. En julio, se destinaban 41 emancipados que estaban en las fortificaciones. En total, contaba con 200 africanos y africanas emancipados, procedentes de las expediciones capturadas de Canoa, Dominica y Agüica. Asimismo, se habían devuelto 48 *negritos* y *negritas* de las dos primeras expediciones, con lo que Albear se alegraba de despejar la obra, la enfermería y la convalecencia. Así, entre devoluciones, bajas por fallecimiento, fugas o libertad quedaban 135 africanos emancipados que incluían mujeres, niños e «inútiles», sin contar con un africano enviado a los trabajos para su corrección ni un asiático cedido por su patrón.

En 1870, el Gobierno concedía la libertad a 51 hombres y 17 mujeres de los que llevaban entre 4 y 10 años. De esa manera, se fueron liberando las expediciones de Remedios, Sagua la Grande, Bermeja, Caleta del Rosario, Cárdenas y Matanzas, Güines y Ortigosa, para un total de 894 africanos emancipados⁵⁰. En noviembre, todavía se tramitaban las libertades de los africanos de la Dominica de ambos sexos.

A modo de conclusión

La mirada, centrada en las ciudades y en los centros urbanos, del conocimiento de la plantación, en este caso de Cuba, sugiere (re)pensar la posibilidad de que algunos asuntos fueron extensivos a todo el Caribe, donde se implantó este sistema. Uno de ellos es deslocalizar la preeminencia en los roles de las capitales como símbolo *per se* del urbanismo. Asimismo,

49. Ibid.

50. Archivo Histórico Nacional (AHN). *Expediente de declaración de libertad de emancipados que trabajaban en el canal de Vento*. Fondo Ultramar 4759, exp. 14.

invita a revalorar los límites fluidos y porosos entre la ciudad y la plantación, usualmente imaginada, desde el presente, como espacios rurales aislados de los urbanos.

Observar las ciudades de la plantación en conjunto, cartografía mejor los flujos multidireccionales del conocimiento, así como la multiplicidad de agentes que fueron atraídos por la aventura —recorrer y estudiar lugares exóticos— o porque encontraban oportunidades de recuperar la salud, laborales o de carrera científica. Con frecuencia, ellos aludían a la experiencia y residencia por largo tiempo para establecer criterios de autoridad como, por ejemplo, el botánico Ramón de la Sagra.

Los estudios sobre urbanismo y ciencia colonial enfatizan la creación de instituciones de conocimiento formales como las sociedades y academias de ciencias. Recientes enfoques subrayan el carácter local y amplían la geografía del conocimiento que descubren, en cambio, la contribución de las ciudades y de los centros urbanos para la producción y circulación de saberes en nuevos espacios informales —vivienda, cafés, patios urbanos, etc.— y objetos —manuales, cartillas, especímenes vegetales, sanos o enfermos, y humanos en relación con los africanos y afrodescendientes esclavizados— procedentes o en función de ciencias emergentes —botánica, medicina y antropología— y la solución de cuestiones socioeconómicas y ambientales generadas por el mundo de la plantación. Tanto la flora y fauna cubana como los cuerpos de los esclavizados fueron objetos de deseo para el intercambio científico privado e institucional, y coleccionismo de gabinetes naturales europeos y estadounidenses.

La inclusión de las dimensiones ambiental y tecnológica en los análisis del acueducto de Albear pone de relieve, por un lado, las tensiones entre la expansión urbana y la plantación azucarera para la captación de maquinaria, fuerza de trabajo

esclava e infraestructura. Por otro lado, ilustra el proceso de deforestación y el abordaje de problemas medioambientales, higiénicos y médicos asociados con el urbanismo y, en ocasiones, provocados por los desechos de los ingenios azucareros que traspasaban las supuestas líneas divisorias entre la ciudad y la plantación.

Este capítulo subraya los sitios urbanos de prácticas científicas y tecnológicas entrelazadas directamente con la esclavitud y, sobre todo, con el ignominioso tráfico ilegal de seres humanos durante el comercio esclavista, cuando recurrían con preferencia a la mano de obra de africanas y africanos emancipados para la puesta en marcha de proyectos de modernización científica y tecnológica, incluidos niños y niñas. La revisión de la documentación retrata con detalle el horror y las condiciones infrahumanas en que se producía la travesía media. También las posiciones inescrupulosas y cínicas para idealizar la esclavitud. Desde esta perspectiva, se descorre el tupido velo sobre algunas figuras del panteón de hacendados progresistas y de héroes de ciencia, hombres «blancos y puros», autores como Albear de obras cumbre ingenieriles, supuestamente desvinculados de los connotados traficantes. La ciencia colonial fue coproducida con el colonialismo y con la esclavitud, lo que nos compele a revisitar la narrativa dentro de la historia de la ciencia y el urbanismo a ambos lados del Atlántico.

Asimismo, el ensayo arroja luz sobre la contribución de sujetos subalternos, ubicados en la cara y cruz de una misma moneda. Nos referimos a la participación de las mujeres botánicas estadounidenses en la producción y circulación de conocimiento natural y científico en sitios, contextos y circuitos urbanos de esclavitud. En la otra cara, encontramos a las mujeres africanas y afrodescendientes libres que trabajaban

en espacios urbanos, y a las africanas emancipadas que eran utilizadas en su expansión, quienes demostraron una actitud contestataria y proactiva que traspasó los límites de la esclavitud. De hecho, sus casos ejemplifican el rol de la maternidad para los estudios sobre la agencia de la mujer africana en zonas urbanas, lo que usualmente se observa dentro de los conucos, llamados «jardines de los desposeídos».

El canal de Vento, sobre todo, nos descubre los rostros de la esclavitud urbana. Sin embargo, el reconocimiento visible de los más de 12 millones de africanos y africanas esclavizados sigue siendo una asignatura pendiente dentro de la memoria urbanística de muchas de las ciudades de la plantación.

Referencias bibliográficas

- Amigo Requejo, A. (2018). *En busca de una identidad moderna. Ocio urbano en La Habana del siglo XIX (1844-1868)* [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/50021/>
- Amores Carredano, J. B. (2017). «Los inicios del periodismo en Cuba: un noticiero manuscrito del siglo XVIII». *Investigaciones Históricas. Época moderna y contemporánea*, 37, 296-398. <https://doi.org/10.24197/ihemc.37.2017.296-328>.
- Armus, D. y López Denis, A. (2011). Disease, Medicine, and Health. En J. C. Moya (Ed.), *The Oxford Handbook of Latin America History* (pp. 424-53). Oxford University Press.
- Barcia, M. C. (Coord). (2018). *Una sociedad distinta: los espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Bosma, U. y Jonathan Curry-Machado. (2012). Two Islands, One Commodity: Cuba, Java, and the Global Sugar trade (1790-1930). *Nieuwe West-Indische Gids (New West Indian Guide)*, 86, 237-262.

- Capel Sáez, H.; García, L.; Moncada, J. O.; Olive, F.; Quesada, S.; Rodríguez, A.; Sánchez, J. E. y Tello, R. (1983). *Los ingenieros militares en España siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Universitat de Barcelona, Edicions i Publicacions.
- Chateloin F. (1989). *La Habana de Tacón*. Editorial Letras Cubanas. *Colección de artículos publicados en La Voz de Cuba, sobre la cuestión de Vento* (1877). Imprenta de Rosendo Espina.
- Cueto, E. (2018). The Cuban Botanical illustrations (1819-1828) of Nancy kingsbury Wollstonecraft (1781-1828) at Cornell University. Ithaca, New York. <http://ufdcimages.uflib.ufl.edu/AA/00/06/46/03/00002/UFTheCubanBotanicalillustrationsofNancyKingsburyWollestonecraft.pdf> (Consultado 30 septiembre 2021).
- Curry-Machado, J. (2011). *Cuban Sugar Industry: Transnational Networks and Engineering Migrants in Mid- Nineteenth Century Cuba*. Palgrave MacMillan.
- De la Fuente, A. (1990). Esclavos africanos en la Habana: zonas de procedencia y denominaciones étnicas, 1570-1699. *Revista Española de Antropología Americana*, 20, 135-160.
- De la Fuente, A. (2008). *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*. The University of North Carolina Press.
- De la Rosa, G. (2003). Henri Dumont y la imagen antropológica del esclavo africano en Cuba. En *Historia y Memoria: sociedad, cultura y vida cotidiana en Cuba, 1878-1917* (pp. 175-182). Centro de Investigaciones y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello y Programa de Estudios de América Latina y el Caribe, Instituto Internacional, Universidad de Michigan.
- De las Barras y Prado, A. (1926). *La Habana a mediados del siglo XIX*. Imprenta de la Ciudad Lineal.
- De Paula Gelabert, F. (1875). *Cuadros de Costumbres Cubanas*. Imprenta de la Botica de Santo Domingo.

- Duarte, R. H. (2013). Between the national and the Universal: Natural History Networks in Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries. *Isis*, 104(4), 777-787. <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/674944>
- Dumont, H. J. (1922). *Antropología y Patología comparada de los negros esclavos en Cuba*. La Habana, Colección Cubana de Libros y Documentos Inéditos o Raros II.
- Etheridge, K. (2016). The History and Influence of Maria Sibylla Merian's Bird-Eating Tarantula. Circulating Images and the Production of Natural knowledge. En P. Manning y D. Rood (Eds.), *Global Scientific Practice in an Age of Revolutions, 1750-1850* (pp. 54-68). University of Pittsburgh Press.
- Fernández Prieto, L. (2009). Crónica anunciada de una Cuba azucarera. En M.^a D. González-Ripoll y I. Álvarez Cuartero (Eds.), *Francisco Arango y la invención de la Cuba azucarera*. Universidad de Salamanca.
- Fernández Prieto, L. (2011). Plagas, enfermedades y saberes agrícolas en el Caribe, un estudio de caso. *Arbor*, 187-750, 793-802.
- Fernández Prieto, L. (2018). Plantas y saberes en la red del tráfico negrero: Cuba-España-África. En M. Rodrigo y Alharilla y M. C. Cózar (Eds.), *Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad* (pp. 295-321). Silex.
- Ferrer, A. (2014). *Freedom's Mirror: Cuba and Haiti in the Age of Revolution*. Cambridge University Press.
- Funes Monzote, R. (2004). *De bosque a sabana. Azúcar, deforestación y medioambiente en Cuba: 1492-1926*. Siglo XXI.
- Galloway J. H. (1996). Botany in the Service of Empire: The Barbados Cane-Breeding Program and the Revival of the Caribbean Sugar Industry, 1880s-1930. *Annales of the Association of American Geographers*, 86(4), 682-706.
- García Blanco, R.; Pérez Monteagudo, F; Aruca Alonso, L. J. y Álvarez Hernández, A. (2002). *Una obra maestra: el acueducto de Albear*. Editorial Científico-Técnica.

- García Blanco, R. (2002). *Cien figuras de la ciencia en Cuba*. Editorial Científico Técnica.
- García Blanco, R. (2007). *Francisco de Albear. Un genio cubano universal*. Editorial Científico Técnica.
- García Cantús, M. D. (2004). Fernando Poo, una aventura colonial español en el África Occidental (1778-1900) [Tesis doctoral, Universidad de Valencia]. <http://www.tesisenred.net/TDX-0127105-131719/>
- García Mora, L. M. y Santamaría García, A. (Eds.) (2005). *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la isla de Cuba por Justo G. Cantero y Eduardo Laplante*. CSIC-Doce Calles.
- García Muñoz, H. G. (1997). Interregional Transfer of Biological Technology in the Caribbean: The Impact of Barbados John R. Bovell's Cane research in the Puerto Rican Sugar Industry, 1888-1920s. *Revista Mexicana del Caribe*, 2(3), 6-42.
- García González, A. y Puig-Samper, M. A. (2020). Museos e instituciones científicas en la expansión de La Habana. En J. Opatrný y S. Binková, *Quinientos Años de La Habana (1519-2019)* (pp. 27-42). Universidad Carolina, Editorial Karolinum.
- González-Ripoll, M^a. D. (1999). *Cuba, la isla de los ensayos: cultura y sociedad (1790-1815)*. CSIC.
- González-Ripoll, M^a. D. y Álvarez Cuartero I. (Eds.). (2009). *Francisco Arango y la invención de la Cuba azucarera*. Universidad de Salamanca.
- Guadalupe Ortega, J. (2014). Machines, modernity, and sugar: the Greater Caribbean in a global context, 1812-50. *Journal of Global History*, 9(01), 1-25.
- Guanche, J. (2017). *Africanía y Etnicidad en Cuba*. Nuevo Milenio.
- Guimerá Ravina, A. y Monge, F. (2000). *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*. Fundación Portuaria Editorial.
- Haraway, D. (1988). Situated Knowledge: The Science Question in Feminism as a Site of Discourse on the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies*, 14, 575-599.

- Hevia Lanier, O. (2018). El tráfico ilegal de bozales entre Cienfuegos y Colón: el caso Agüica (1863-1866). En M. C. Barcia (Coord.), *Una sociedad distinta: los espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)* (pp. 240-303). Editorial de Ciencias Sociales.
- Kingsbury Wollstonecraft, N. A. (1826). Specimens of the plants and fruits of the island of Cuba, Hathi Trust Digital Library. <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=coo.31924100271489&view=1up&seq=1&skin=2021> (Consultado el 30 de septiembre de 2021)
- La Sagra, R. (1827). *Anales de Ciencias, Agricultura, Comercio y Artes*. Oficina del Gobierno y Capitanía General.
- La Sagra, R. (1831). *Historia económico-política y estadística de la Isla de Cuba*. Imprenta de las Viudas de Arazona y Soler.
- Latour, B. (1987). *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Open Univ. Press.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford University Press.
- López Denis, A. (2000). *Saco, Sagra y el cólera morbo*. Vitral.
- López Sánchez, J. (1984). *Tomás Romay y el origen de la ciencia en Cuba*. Academia de Ciencias.
- Marquese, R. V. (2004). *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*. Companhia das Letras.
- Martykanova, D. (2020). Los Ingenieros y el poder en España. *Historia y Política, Dossier*, 43, 17-26.
- Misas Jiménez, R. (1996). Un químico español del reinado de Fernando VII. José Luis Casaseca y Silván Lull. *Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, 19(36), 131-160.
- Misas Jiménez, R. (2012). *Génesis de la ciencia agrícola en Cuba*. Instituto Juan Marinello.
- Moreno Friginals, M. (1978). *El Ingenio* (3ts.). Editorial de Ciencias Sociales.

- Niell, P. B. (2016). El Templete: Civic Monument, African Significations, and the Dialectics of Colonial Urban space in Early Nineteenth-Century Havana, Cuba. *Global History, East Africa and the Classical Traditions*, 51, 129-149.
- Palmer, S. (2009). From the Plantation to the Academy. Slavery and the Production of Cuban Medicine in the Nineteenth Century. En J. De Barros, S. Palmer y D. Wright, *Health and Medicine in the circum-Caribbean, 1800-1968* (pp. 53-75). Routledge.
- Pérez Guzmán, F. (1990). Modo de vida de esclavos en las fortificaciones en Cuba. *Anuario de Estudios Americanos*, 47, 241-257.
- Piqueras Arenas, J. A. (2016). The Discovery of Progress in Cuba: Machines, Slaves, Businesses. En D. Tomich, *New Frontiers of Slavery* (pp. 49-76). State University of New York Press.
- Portuondo, M. (2003). Plantation Factories: Science and Technology in Late-Eighteenth-Century Cuba. *Technology and Culture*, 44, 231-257.
- Pruna. P. M. (2001). *Historia de la Ciencia y la Tecnología en Cuba*. Editorial Científico-Técnica.
- Pruna. P. M. (2002). *La Real Academia de Ciencias de La Habana 1861-1898*. CSIC.
- Pugh O'Mara, M. (2005). *Cities of Knowledge: Cold war and Search for the Next Silicon Valley*. Princeton University Press.
- Puig-Samper, M. A. y Naranjo Orovio, C. (1993). El abastecimiento de aguas a la Ciudad de La Habana: de la Zanja Real al Canal de Vento. En *Obras Hidráulicas de la América Colonial* (pp. 81-94). Tabapress.
- Puig-Samper, M. A. y Valero, M. (2000). *Historia del Jardín Botánico de La Habana*. Ediciones Doce Calles.
- Puig-Samper, M.A y Naranjo Orovio C., (2022) La racialización de la medicina colonial en los trópicos americanos. En Consuelo Naranjo Orovio y Miguel Ángel Puig-Samper (eds.), *Color, raza y racialización en América y el Caribe*. Madrid, Catarata., pp. 115-144.

- Reynoso, Á. (1867). *Apuntes acerca de varios cultivos cubanos*. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.
- Rivero de la Calle, M. (1978). Henri J. Dumont. Precursor de los estudios antropológicos en Cuba. *Anuario del Centro de Estudios Históricos y de Organización de la Ciencia*, 4, 1-14.
- Rivero de la Calle, M. (1981). Las primeras fotografías científicas en Cuba. *Revista Juventud Técnica*, 163, 52-55.
- Rodrigo y Alharilla, M. y Chaviano Pérez, L. (Eds.) (2017). *Negreros y Esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica, siglos XIX-XIX*. Icaria.
- Roldán de Montaud, I. (2011). En los borrosos confines de la libertad: el caso de los negros emancipados en Cuba, 1817-1870. *Revista de Indias*, LXXI(251), 159-192.
- Roldán de Montaud, I. (2020). The Misfortune of Liberated Africans in Colonial Cuba, 1824-76. En R. Anderson y H. B. Lovejoy (Eds.), *Liberated Africans and the Abolition of the Slave Trade, 1807-1896* (pp. 153-173). University of Rochester Press.
- Rood, D. (2016). Plantation Laboratories: Industrial Experiments in the Cuban Sugar Mill, 1830-1860. En D. Tomich, *New Frontiers of Slavery* (pp. 157-185). State University of New York Press.
- Rood, D. (2017). *The Reinvention of the Atlantic Slavery: Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*. Oxford University Press.
- Scarpaci, J. L.; Segre, R. y Coyula, M. (2002). *Havana: two Faces of the Antillean Metropolis*. University of North Carolina Press.
- Tomich, D. W. (2004). *Through the Prism of Slavery, Labor, Capital, and World Economy*. Rowman & Littlefield.
- Tomich, D. W. (2018, diciembre). The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective for Historical Inquiry. *International Review of Social History*, 63(1), 477-501.
- Zardoya Loureda, M. V. (2013). El Acueducto de Albear, obra maestra de la ingeniería cubana. *Arquitectura y Urbanismo*, XXXIV(3), 78-85.

¿Su merced es europeo o criollo? Modernidad, globalización y arquitectura⁵¹

Pedro Manuel Luengo

Universidad de Sevilla

Las aspiraciones de globalidad y modernidad por parte de la élite cultural siguen tan latentes en la sociedad actual como lo estuvieron a mediados del siglo XVIII. Ambos aspectos mantienen, además, una intensa relación con el desarrollo de la identidad, en momentos claves como son la consolidación del criollismo y la posterior aparición de las repúblicas americanas, o ante los retos de la aldea global. Alentados por la propia presión colonial, estos referentes quedaron definidos por el gusto europeo, especialmente francés o inglés (que no tanto español), mientras que apenas interesaron *otras modernidades* que la historiografía contemporánea viene identificando entre el devenir de las sociedades del momento. Desde la perspectiva historiográfica actual, estos fenómenos pueden abordarse desde, al menos, tres enfoques: el de la «modernization theory», el del poscolonialismo y el mencionado que aboga por una multiplicidad de modernidades paralelas (Conrad, 2018, p. 417). Más recientemente, otros autores han preferido rechazar las tres,

51. Investigación realizada dentro del Proyecto "Arquitecturas del poder. Emulación y pervivencias en América y el sudeste asiático (1746-1808)" (PID2021-122170NB-I00).

por no resultar suficientes para un estudio global, optando por aproximaciones más cercanas a las *connected histories* (Conrad, 2018, p. 423). Ante tal abanico de opciones, sería provechoso consolidar algunos puntos de partida para este estudio.

En primer lugar, resulta claro que las potencias coloniales definieron su propia imagen de modernidad, nacida en Europa, y con ella una forma de entender la globalización de cada imperio y la propaganda visual. Aunque existieran conexiones comerciales habituales entre Jamaica y Cuba, o dentro de la isla de Santo Domingo, por citar dos casos, los referentes comerciales y culturales, así como las principales fuentes periodísticas, estaban fuera del Caribe. Estudiar esta difusión habría sido el enfoque más tradicional, valorando el grado de recepción en las colonias, pero resulta necesario empoderar a las sociedades locales, ya que tuvieron cierta capacidad de intervención sobre la puesta en práctica de las ideas recibidas, así como sobre la interpretación y el uso final de los nuevos espacios. De esta forma, la tradicional *single history*, que ha establecido los referentes culturales a seguir, se haría más plural, incluyendo desde asimilaciones encendidas de esta modernidad hasta reinterpretaciones y resistencias locales, más presentes en las construcciones que en la documentación histórica, lo que probablemente ha dificultado su lectura posterior. Esta complejidad, repartida en diferentes capas culturales dentro de una sociedad, es la que ofrece conexiones extrapolables a otras áreas geográficas e, incluso, a otros marcos cronológicos, como aspiran tanto las historias conectadas como algunos textos más clásicos. Aunque este enfoque interpretativo es válido para diferentes disciplinas históricas, la historia de la arquitectura ofrece un fecundo campo de análisis aún poco explorado. Desde una perspectiva transimperial del Caribe, tanto la arquitectura de los puertos bajo soberanía hispana como la de aquellos pertenecientes a otros

imperios europeos, participaron de este fenómeno con particularidades propias y, aunque dinámicamente, contribuyeron a potenciar unos discursos frente a otros, convirtiéndose incluso en tema de discusión social.

Hasta bien entrado el siglo XVIII, Veracruz, Spanish Town, Kingston, La Habana, Santiago de Cuba, Cap-François, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Fort-de-France, Cartagena de Indias o Portobelo, fueron ciudades con un desarrollo monumental muy escaso, como muestran tanto los relatos de viaje de finales de siglo (Laporte, 1799) como las escasas representaciones conservadas. Aquí pueden considerarse tanto las pocas vistas de ciudades como las más numerosas imágenes incluidas en los proyectos de edificios monumentales. Los esfuerzos de las autoridades y de la élite se centraron en dotar de espacios funcionales, y solo la arquitectura religiosa rompió esta tendencia con propuestas visualmente más atractivas. Perspectivas como la ofrecida por el *Biombo de la muy noble y leal ciudad de México* (Colección particular, Madrid, 1675-1692), la *The Cathedral at Havana* y la *Piazza at Havana* (Dominique Serres, ca. 1762, National Maritime Museum, BHC0417 y BHC0418, respectivamente) muestran cómo la arquitectura residencial y las obras públicas ofrecían poco atractivo en la visión general, mientras que los edificios religiosos articulaban el perfil urbano. En el caso civil, se trataba de una concatenación de construcciones que daban respuesta a las funciones administrativas imperiales. No parece existir la necesidad de definir una imagen homogénea imperial, con un mensaje de fondo, que resultara identificable para el extranjero y significativo para el local. Ni siquiera las exigencias defensivas de ese momento llevaron a construir edificios monumentales que trasladaran una sensación de seguridad. Aún la ciudad tenía más de base de comercio intercontinental que

de reclamo para el consumo, más de feria puntual que de escenario de ocio, más de reducto militar que de capital regional.

La segunda mitad del siglo XVIII exigió a estos puertos un cambio de disposición. La guerra de los Siete Años puso al Caribe como uno de los escenarios bélicos más destacables a nivel mundial, por lo que la atención militar sobre estos enclaves aumentó notablemente. La apertura de los puertos americanos bajo control hispano en 1778 afectaría significativamente al mercado en la zona, exigiéndoles un mejor posicionamiento. Como consecuencia, la administración de Carlos III y Carlos IV apostaría por dotar a estas capitales de obras públicas, desde puentes hasta edificios administrativos, pasando por espacios de ocio o arquitectura asistencial, además de optar por fortificaciones mucho más masivas visualmente. Tales esfuerzos podrían haberse abordado como una respuesta exclusivamente funcional, rechazando las exigencias que suponía dotar a estas ciudades de una imagen arquitectónica renovada que excepcionalmente existía aún en la península, pero se aprovecharon para generar un despliegue visual homogéneo en el imperio. Si las obras públicas comenzaron su desarrollo en las décadas finales del siglo XVIII, el despunte económico de las plantaciones caribeñas permitió a la arquitectura residencial ofrecer una imagen renovada que emulaba la modernidad imperial y que se asoció con los notables cambios urbanísticos puestos en marcha. La apuesta por desarrollar estos puertos como grandes urbes llevó aparejada la renovación de las vías de comunicación que las conectaban con el interior. De esta forma, en estas fechas los ingenieros militares tuvieron que afrontar la construcción de puentes, canales navegables, así como calzadas (Cramaussel, 2006; Laorden Ramos, 2008, pp. 47-62), cuyos flujos de personas y mercancías cambiarían indudablemente el espacio urbano de estas capitales.

Abordar tal renovación arquitectónica requería de profesionales técnicos que habían escaseado en el Caribe hasta ese momento. De hecho, la presencia de arquitectos en los puertos caribeños fue excepcional, tanto durante el siglo XVIII como en las primeras décadas del siglo XIX. Quizás por este motivo, las obras fueron dirigidas por maestros de obras locales, de los que se tiene muy poca información, y por ingenieros militares, que superaron los límites de sus funciones defensivas para contribuir a la construcción de estas ciudades (Gámez Casado, 2022; Hinarejos Martín, 2020; López Hernández, 2019; Luque Azcona, 2017). A diferencia de los arquitectos, cuya instrucción se producía dentro del sistema gremial o en las más recientes academias para una progresión individual, los ingenieros militares pertenecían al Cuerpo de Ingenieros y servían directamente a la Corona, compartiendo educación y con ellos referentes culturales sin depender tanto del mercado ni de los promotores. En cuanto a los obreros locales, es probable que su contribución fuera muy sustancial, aunque limitada al campo constructivo más que a una reinterpretación de los modelos occidentales.

Hasta mediados del siglo XVIII, la labor de los ingenieros militares en el Caribe se limitó casi exclusivamente a tareas defensivas, lo que puede aplicarse por igual a cualquiera de las potencias europeas en la zona (Cruz Freire *et al.*, 2020). Poco después, su labor se diversificó, aunque este fenómeno es mucho más claro entre los hispanos que entre los demás. La fundación de poblaciones, la mejora de las comunicaciones, la intervención urbanística o la construcción de edificios públicos como aduanas, hospitales, lazaretos o palacios de gobierno integraron sus obligaciones, como han demostrado recientes monografías sobre el caso de Colombia (Gámez Ca-

sado, 2022, pp. 268-273), Cuba (López Hernández, 2019, pp. 71-295) o Puerto Rico (Hinarejos Martín, 2020, pp. 190-194). Estos estudios se han basado principalmente en la documentación producida por los ingenieros en su intensa comunicación con la Administración, lo que insiste en el interés de la Corona por promocionar y controlar estas obras. Pero este tipo de fuentes no permite clarificar el significado de muchas de ellas para la población y para la élite, por lo que en esta ocasión se ha preferido abordar el tema desde la incipiente actividad periodística, con publicaciones como *Gaceta de México*, *El Aviso*, *Papel periódico de la Ciudad de Santafé de Bogotá*, las ediciones de las *Affiches Américaines*, así como con descripciones arquitectónicas incluidas en relatos de viajeros y en publicaciones coetáneas sobre la historia de estas ciudades.

Arquitectura moderna para una sociedad plural en Jamaica

Uno de los primeros escenarios donde se observa con mayor claridad un choque entre las ideas de modernidad y las pervivencias culturales locales en arquitectura es en la Jamaica británica, como muestra Long (1774). Las diferentes ciudades de la isla pugnaban con Barbados como las más prósperas de entre las colonias británicas en el Caribe e, incluso, el Atlántico, trasladando esta opulencia elitista a la arquitectura; en especial, a la residencial. Además, las particularidades de la isla y de los conflictos internacionales llevaron a Jamaica a utilizar sistemas defensivos con edificios de menor porte, lo que permitiría un desarrollo más libre de las ciudades. Este fenómeno lo detalla Long al describir las casas y sus referencias a la arquitectura neoclásica más moderna, aunque las interpretaciones no fueran siempre ortodoxas:

They have for the most part fluted pilasters, supporting a regular entablature, ornamented with modillions, dentils, etc. But it is more frequent to behold all the orders of architecture confusedly jumbled together (Long, 1774, p. 22).

Esta reinterpretación del lenguaje clásico en el Caribe se ha explicado por la distancia de Europa y por las probables confusiones de los artistas locales. Esta interpretación podría servir para casos de fechas anteriores, pero a finales del siglo XVIII, el acceso y el conocimiento de fuentes clásicas o renacentistas entre la élite británica en Jamaica estaría suficientemente extendido. Por tanto, habría que valorar como visión que los promotores, conocedores de la ortodoxia clásica — como muestra el propio texto —, prefirieron una interpretación más libre y adaptada a su gusto. Estas licencias no se pusieron en marcha exclusivamente en la arquitectura privada, sino que también pasaron a la pública, como se observa en la renovación de la King's Square de Spanish Town (Figura 1). A la izquierda de la imagen se observa la King's House, que como representación del imperio es la que sigue más fielmente las directrices de la arquitectura moderna. Así lo observa Long en su descripción:

The governor's, or, as it is more usually called, the king's house occupies the whole West side of the square... It was erected, at the sole charge of the island, under the inspection of Mr. Craskell, then engineer of Jamaica, and designed for the usual place of residence of the commander in chief...and it is now thought to be the noblest and best edifice of the kind, either in North-America, or any of the British colonies in the West-Indies...This portico gives an air of grandeur to the whole building (Long, 1774, p. 7).

Figura 1. King's Square, St. Jago de la Vega (Spanish Town)



Fuente: In Hakewill, James (1825). *A picturesque Tour of the Island of Jamaica*. Londres: Hurst and Robinson.

Aunque no se indica en la descripción, el edificio responde al neopaladianismo imperante en la arquitectura británica del momento, especialmente en las colonias norteamericanas, que tienen a la publicación del *Vitruvius Britannicus* como una de sus fuentes más importantes. De hecho, incluso el contraste entre el blanco del pórtico en orden gigante y el rojo del ladrillo del resto de la fachada es un juego habitual en la arquitectura de Virginia en este momento. Frente a la fachada que vinculaba la ciudad con el Imperio británico se desarrollaba un edificio de similar capacidad, pero más permeable al gusto local. Contaba así con un pórtico como extensión de la plaza y, sobre ella, una galería columnada. Mientras que la King's House recibió los halagos de Long, esta segunda no fue tan bien valorada:

On the opposite side of the parade, directly fronting the governor's house, is a colossal building, erected likewise by the inhabitants of the island at a very great expence: it was begun about seventeen or eighteen years ago; but is not yet completed, nor probably ever be (Long, 1774, p. 9).

El problema de la construcción, según Long, radicaba en que no fue dirigida por un ingeniero, sino por los habitantes de Jamaica. Esto explicaría las (insuficientes) similitudes con el edificio fronterizo y, sobre todo, el coste económico y temporal, cayendo en habituales signos de superioridad de la sociedad colonial. En ningún momento valora esta fuente las adaptaciones al clima que los artistas jamaicanos plantearon como asimilación de la modernidad europea. Pero la reinterpretación local fue mucho más allá en este caso. El propio Long, al describir el interior de la King's House, señala que en uno de los frisos altos se instaló una colección de bustos de bronce, representando filósofos y poetas, en línea con el gusto británico del momento. En cambio, la población local prefirió considerarlos representaciones de los líderes de las comunidades africanas («Negroe Caboceros»), debido al color del bronce.

Between each pilaster, under the windows of the Attic story, are placed, on gilt brackets, the busts of several ancient and modern philosophers and poets, large as life; which being in bronze, the darkness of their complexion naturally suggests the idea of so many Negroe Caboceros, exalted to this honourable distinction for some peculiar services rendered to the country (Long, 1774, p. 7).

Con estos dos edificios, la plaza quedaba abierta en uno de sus flancos, por lo que en 1783 la ciudad inició los trámites para elevar un monumento al almirante Lord Rodney, en conmemoración por su victoria en Guadalupe en 1782 (Robertson, 2009). Para acercarse todo lo posible a la modernidad británica, el proyecto fue encargado directamente a la Royal Academy de Londres, lo que pudo ser una estrategia para eliminar las tensiones locales sobre su aspecto. El resultado propuesto fue una amplia galería abierta con dos pabellones en los extremos y un módulo octogonal en el centro para alojar la

escultura conmemorativa, realizada por John Bacon en 1801 (Coutu, 2006, pp. 240-248). Los modelos más vinculados con el imperio —y, con ello, con esa modernidad— volvían a subrayarse esta vez con un monumento público. No se trataba del primer monumento de este tipo en el Caribe británico, ya que Bridgetown, la capital de Barbados, había erigido uno al gobernador Henry Grenville en 1756 (Coutu, 2006, p. 160), aunque se conocen pocos detalles sobre sus características y parece que se ubicó siempre dentro del ayuntamiento.

Retomando los textos de Long, resulta significativo cómo valora positivamente los hitos arquitectónicos alcanzados por los misioneros españoles en el Caribe, incluyendo incluso Jamaica, lamentando el menosprecio de las autoridades británicas por los restos conservados en la isla. De hecho, como se ha apuntado durante el siglo XVII y buena parte del XVIII, fue la arquitectura religiosa hispánica la que optó por una imagen urbana más reconocible. Según avanzó el siglo XVIII, la apuesta de la Corona por las obras públicas y las dimensiones crecientes de la arquitectura defensiva determinaron la visión de la ciudad; esto se trasladó a los textos conservados.

Un espacio público francés para el Caribe

La renovación del espacio urbano caribeño tendría en los puertos franceses un importante escenario de expansión. De esta forma, se conservan varios proyectos de fuentes, datados en 1747, 1773 y 1774 para Cap-François y Port-au-Prince (Bailey, 2018, pp. 270-277)⁵². A estos habría que unir los restos identificados por este

52. Du Coudreau, J. A. 1747. *Plan, profil et élévation d'une Fontaine à faire sur le bord de la mer du Cap dans une des cales du quai pour l'aiguade des vaisseaux*. FR ANOM 15DFC0354C y FR ANOM 15DFC0353C; Hesse. 1773. *Profil pris sur la ligne ABC du plan de la Fontaine projetée sur la place d'armes*. Port-au-Prince. FR ANOM 15DFC0621C; Dumoulceau, M. H. 1774. *Plan, profil et élévation de*

autor en Haití, incluyendo la fuente de Fort-Dauphin de 1769, la de la Place Montarcher (Cap-François) de 1772, la de la Place-Royal (Cap-François) de 1789, así como una adosada a un muro en la Rue François Xavier et Chatenoy (Cap-François) datada en este mismo periodo. Esta escasez de documentación de archivo obliga a acudir por un lado a los volúmenes de Moreau de Saint Mery, que ofrecen un mayor detalle sobre la valoración de estas obras por parte de la élite del momento (Moreau de Saint Mery, 1796). Por otra parte, la prensa haitiana contemporánea estaba bien informada de los monumentos que se erigían en América, como ocurre por ejemplo con el realizado en honor de Luis XVI en Filadelfia⁵³; sin embargo, se han encontrado pocas discusiones sobre las obras iniciadas en la isla. Además, tal número de monumentos conservados contrasta con la escasez de proyectos propuestos por ingenieros militares, dedicados a las obras militares, ya fueran fortificaciones, hospitales, o cuarteles. De hecho, apenas se han encontrado proyectos en los *Archives National d'Outre Mer* (ANOM) para estas fechas destinados a otros fines, con la excepción de las propuestas de las casas de gobierno como la de Port-au-Prince, Haití (1791) (Figura 2). Esta falta de información en los archivos militares franceses puede deberse a la importancia alcanzada por la iniciativa privada. Así, la prensa apunta la existencia de suscripciones para erigir monumentos públicos, como el propuesto en Saint Domingue a Gabriel de Clieux:

On a ouvert à Saint Domingue une souscription, pour ériger une statue à M. de Clieux, quie, le premier introduisit la culture du café dans les Colonies françaises⁵⁴.

la Fontaine projetée aux casernes avec les deux entrées de la cour des pavillons des officiers et une partie du mur de terrasse. FR ANOM 15DFC0631B.

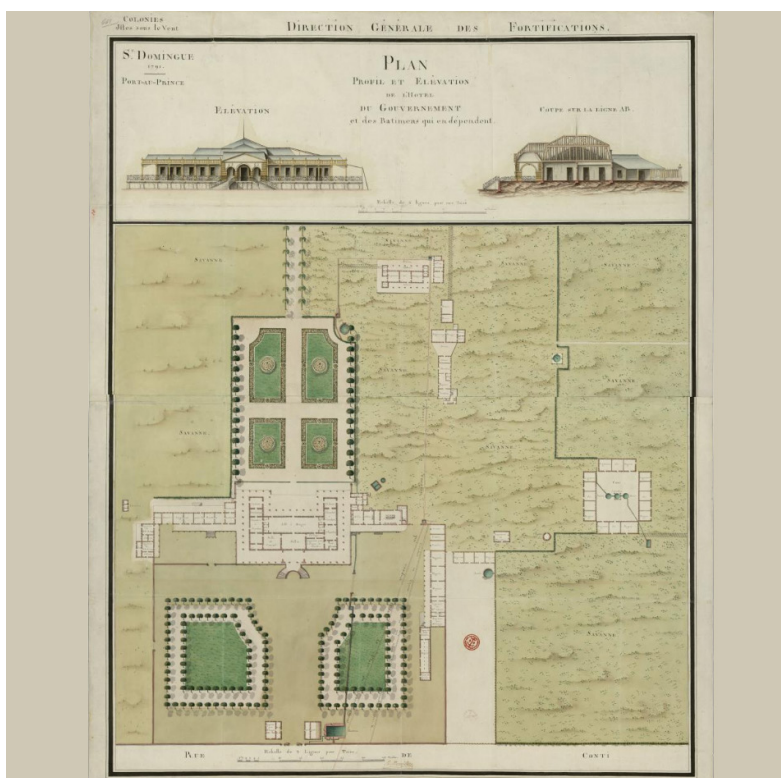
53. *Affiches Américaines*. (21 de mayo de 1783), n.º 21, p. 274.

54. *Affiches Américaines*. (26 de abril de 1788), n.º 34, p. 208.

Además de esta iniciativa, se conoce la inscripción que habría de llevar el pedestal que insiste en la labor para la comunidad del personaje:

Au célèbre Clieux qui, pour nous enrichir, a sauvé le cafiér, et s'est laissé mourir (Blandeau, 1824, p. 16).

Figura 2. Frémont de La Merveillère, Pierre Antoine Jérôme. Plan, profil et elevation de l'Hotel du Gouvernement et des batimens qui en dépendent (Port-au-Prince, 1791)



Fuente: FR ANOM 15DFC0661A.

Mientras que los monumentos urbanos parecieron ser mayoritariamente consecuencia de estas iniciativas privadas, los ingenieros se responsabilizaron de unificar la imagen de los edificios públicos. Para ello, plantearon soluciones muy vinculadas a la tradición tratadística francesa del siglo XVIII. Los jardines con parterres, los palacios con un módulo central flanqueados de dos pequeños salientes, ubicando las salas de mayor tamaño en el centro, todo ello confería una homogeneidad a la imagen francesa tanto en las fundaciones americanas como en las asiáticas del momento (Bailey, 2018, pp. 306-322). Las similitudes continúan en las cubiertas, planteando una estructura en madera para formar la tradicional mansarda, aunque las condiciones climatológicas diferían notablemente entre Europa y el Caribe. La única diferencia sustancial es que no se trataba de un edificio de dos alturas, que exigía la habitual escalera monumental, sino de una única altura, más apropiada para afrontar el envite de los habituales huracanes caribeños. En cuanto a las fortificaciones, el impacto creciente de los planteamientos de Montalembert en la teoría francesa hizo que el tamaño de los fuertes descendiera hasta convertirse en meras baterías, mientras que las murallas perdieron su función original. Aunque estas renovaciones tomarían gran parte del tiempo de estos profesionales, las obras no afectaban al desarrollo urbano de los puertos ni tenían el impacto visual de otros casos hispanos. Estos ejemplos muestran las concomitancias entre la modernidad planteada por los ingenieros militares, como parte de su labor imperial, y las de las élites culturales caribeñas, aunque estas comenzaran a introducir algunas reinterpretaciones. Cuando aparecían resistencias o incluso contribuciones por parte de la sociedad local estas eran minusvaloradas, por lo que su traslado a las fuentes escritas sería muy excepcional.

Las «cualidades de las principales ciudades de Europa» y su traslación caribeña

En la década de los ochenta aumentaron las noticias que vinculaban las obras públicas con la idea de progreso, especialmente en el ámbito hispano. La incorporación de lápidas o la erección de monumentos conmemorativos muestran el carácter propagandístico que suponían estas obras, más allá de la mera solución funcional. Esto aparece en la prensa en referencia a la construcción del camino entre México y Veracruz, y algunas de sus iniciativas más significativas, entre las cuales se encontraba «un famoso Puente por su solidez y hermosura [...], lo que así se esculpió en una lápida para eternizar tan grande beneficio público»⁵⁵. De forma significativa, las noticias en este sentido se multiplicaron en la prensa. Cabe especial mención de una descripción de México en la que se muestra la importancia otorgada a la monumentalidad arquitectónica dentro del nuevo concepto de ciudad:

Esta ciudad [México], corte de la Nueva España, que nada envidia en algunas cualidades a las principales de Europa, rápidamente camina a ocupar lugar entre las poblaciones de nombre según el progreso sensible que denota lo numerosísimo del vecindario, la magnificencia de los templos, la soberbia de los edificios, la dilatación de las calles, lo vasto del terreno, la extensión de los suburbios, la riqueza de su comercio, el cultivo de las ciencias, el ejercicio de las artes, el adelantamiento de los oficios: la civilización, el culto, la religiosidad, la grandeza, el fausto, la ostentación de sus moradores: la vigilancia, la rectitud, el orden, la justicia, el celo, la policía de su gobierno.

55. *Gazeta de México*. (19 de mayo de 1784), p. 82.

Esta capital, vuelvo a decir, ha llegado a un grado de opulencia, que la desconocen en estos tiempos los mismos que otros la habitaron (Anónimo, 1785).

El movimiento de monumentalización se dio paralelamente en otras ciudades caribeñas como La Habana, con la construcción de la Alameda de Extramuros en 1772, o Caracas (Luque Azcona, 2017, pp. 47-48), donde la plaza mayor fue modificada con la incorporación de fuentes, pórticos y locales comerciales. Más interés requiere la construcción de la Alameda de la Trinidad venezolana en esta década de los ochenta, cuyo referente explícito era el Paseo del Prado madrileño. Su significado radica en que es una de las escasas veces en las que el modelo corresponde al ámbito hispano y no a los más tradicionales franceses e ingleses, de los que debería haber noticia también en Venezuela. Poco después, ya en 1792, estos esfuerzos se localizan en la capital neogranadina. En este caso se trata de la construcción de un edificio asistencial, donde su relevancia radica en su función y en la participación de la comunidad, más que en su imagen, pero aun así resulta significativo el lenguaje que se utiliza, similar al mencionado anteriormente:

El monumento más glorioso y honorífico de la Ciudad de Santafé es la erección del nuevo Hospicio de Pobres, a que ha contribuido voluntariamente la mayor parte de su vecindario. La mejor estatua, el elogio más sobresaliente de su patriotismo y humanidad es, sin duda, el Templo que le ha erigido a la virtud en esta casa destinada para recolección de los mendigos⁵⁶.

56. *Papel periódico de la Ciudad de Santafé de Bogotá*. (27 de enero de 1792), pp. 387-394.

En estos primeros intentos de descripción de los atractivos arquitectónicos de estos puertos como signo de modernidad, cobran un inusitado protagonismo unas fortificaciones cuya masividad había alcanzado cotas nunca vistas hasta ese momento en América. A pesar de ello, su interés se despliega exclusivamente en libros sobre las ciudades, y no así en la prensa, que desplegó un silencio casi total sobre estas obras. Así, en la descripción de la provincia de Santa Marta de Antonio Julián (1787), se hace un interesante relato sobre las defensas de la zona, comparándolas con otras caribeñas.

El Morro de Santa Marta no es como el de la Habana tan famoso; tiene menos fama el de Santa Marta, pero es más apreciable por varias circunstancias. El de la Habana es una punta a la boca del puerto: punta de peñascos áridos, y quebrados riscos, sobre los cuales está reedificado el fuerte: mas no es así el Morro de Santa Marta. Este es un cerro en medio del agua, redondo, y no muy elevado (Julián, 1787, p. 230).

El referente militar era desde ese momento Cuba, pero hubo que esperar algunos años para encontrar descripciones de las fortificaciones habaneras. En estas no hay apenas datos sobre los edificios, más allá de algunos de sus autores —Antonelli—, sus fechas de diseño y su potencial: «En ella me hice cargo de la fortificación inexpugnable de esta plaza» (Estala, 1798, p. 29). La rotundidad visual que ofrecían edificios como La Cabaña, en La Habana, sostenía esta idea de seguridad, pero los continuos conflictos bélicos requerían de una conciencia de actualización que parece haber trascendido a las discusiones técnicas más estudiadas: «Además de la fortificación que ciñe la ciudad, tiene otra que defiende el arrabal, ambas de piedra de cantería, cuya disposición y proporciones son a la moderna»

(Estala, 1797, pp. 159-171). La misma fuente se detiene en muchos edificios, aunque con escasas valoraciones estéticas. Una excepción se ofrece al abordar el teatro llamado el Coliseo, estudiado recientemente (Hernández González, 2008, p. 45): «En el gobierno del Excelentísimo Señor Marqués de la Torre se edificó un magnífico Coliseo contiguo a la alameda interior [...]. Era de una arquitectura majestuosa, y aunque lo interior era de madera, estaba bien pintado y con buenas decoraciones» (Estala, 1798, p. 31). De nuevo se subraya la arquitectura exterior, que respondía a los estándares europeos, reduciendo el tono al valorar el interior, levantado a partir de la destacable tradición local en carpintería.

Mientras que las ciclópeas obras de la Cabaña, en La Habana, o de San Felipe de Barajas, en Cartagena de Indias, avanzaban, el resto de las potencias europeas en el Caribe optaron por el fuego cruzado de pequeñas baterías estratégicamente localizadas. Su impacto en el terreno fue mucho menor, lo que permitió que la arquitectura residencial alcanzara un protagonismo que no se identifica en los puertos españoles. Por ejemplo, las descripciones de algunos viajeros de Saint Christophle citan expresamente cómo:

[...] la isla de San Christoval ha adelantado mucho en poder de los ingleses no solo en las producciones del terreno, sino también en la belleza de los edificios, que por la mayor parte son de cedro, y techados de pizarra [...]. El palacio que servía de residencia al gobernador Francés, cuando San Christoval pertenecía a esta nación, ha sido siempre el mejor edificio de la isla; pero las casas de los colonos y mercaderes ingleses son muy superiores a las de los franceses de la misma clase (Estala, 1797, pp. 52-53).

Para los viajeros del momento, los referentes en este sentido eran las casas inglesas; entre ellas, merecían especial atención las de Jamaica:

Aunque después de los terremotos Puerto-Real ha perdido el título del puerto más rico y bello de todas las posesiones Inglesas, sin embargo se han reedificado en él algunas calles muy bellas con otras de travesía (Estala, 1797, pp. 76-77).

Tras estas primeras adhesiones a la modernidad llegada desde la metrópoli, los textos de la década de los noventa comienzan a ser más críticos con algunas de las novedades implantadas, con el objeto de mejorar la imagen de la ciudad:

Sea el primero el de haber hecho quitar los tejadillos que había sobre las puertas de las tiendas, y servían de grandísima comodidad para defenderlas del sol y del agua, que ahora entran hasta más adentro de los mostradores en todas las tiendas de menos fondo, como las de Monterilla y Cajones de San José, que eran las que los tenían, pues en las más capaces, como en las de los portales de las Flores y Mercaderes, no había necesidad de ellos [...]. Volviendo a los tejadillos, le aseguro a Vuestra Merced, que lejos de haberlos quitado, creo que sería una providencia muy útil para la gente de a pie, el que en todas las calles nuevamente empedradas se formase uno del ancho de las banquetas, o algo más, a igual altura proporcionada, y sostenido con pies derechos, o palomillas de hierro, para que no ocupasen mucho terreno, y formándole de madera forrada en plomo, o de fábrica ligera, pero poco expuesta a incendios (Franco, 1791).

La experiencia de las novedades traídas por la modernidad no resultaba plenamente satisfactoria para toda la sociedad. A esto había que unir que muchos usos del espacio urbano persistían, lo que afectó la conservación de las mejoras urbanísticas:

y [la] permanencia de los enlosados y empedrados, que con tanto tesón y anhelo se han construido, y atendiendo a que los cerdos que se han soltado con mucha abundancia, perjudican en el todo, ya con los piojos o talajes, de que estos animales abundan, o ya ozando las calles, con lo que se forman los lodazales y atascaderos, que consultó en aquel entonces al... virrey..., quien por su superior decreto de dos de agosto de dicho año de sesenta previno... que ninguna persona, de cualquiera estado, calidad o condición que sea, se atreva a tener cerdos en las calles o parajes públicos, pena de perdidos, y más cinco pesos, aplicados a una obra pública⁵⁷.

Detrás de estas objeciones aparecen ciertas pervivencias locales en el uso de la arquitectura y del espacio urbano. Así, los cambios arquitectónicos planteados fueron trasladados desde la teoría europea al ámbito americano, sin modificar la interpretación diferente de los usos de los espacios, tanto por cuestiones culturales como por particularidades climatológicas. Así, las plazas y calles empedradas permanecieron sirviendo de mercados efímeros y no de comercios estables, de lugar común de animales —desde caballos hasta cerdos—, lo que se alejaba del concepto urbano que se pretendía implantar, como aún se observaba en La Habana de 1830. El calor y el tipo de precipitaciones obligaban a contar con espacios ventilados y cubiertos

57. *Gazeta de México*. (1792, 6 de marzo). N.º 5, p. 44.

para las actividades comerciales, situación diferente a la de muchas ciudades europeas.

Las muestras de rechazo, aunque identificadas, fueron escasas en la prensa conservada. En cambio, la apuesta por la retórica de la modernidad, plasmada en arquitectura, se redobló. Un ejemplo claro lo ofrecen las fiestas celebradas por la instalación del monumento ecuestre de Carlos IV, en México (Anónimo, 1796). La ciudad opulenta descrita poco antes requería de elementos exclusivos propios de las grandes capitales mundiales. De hecho, la prolija descripción comienza diciendo: «Carecía la venturosa México, metrópoli magnífica del Nuevo Mundo, de aquella distinción y gloria con que los mayores monarcas han solido condecorar las ciudades más célebres de sus dominios». Aunque la instalación del monumento fue más propagandística que real, su impacto internacional inmediato realzaría la imagen de la capital novohispana. De hecho, la noticia llegaría al ámbito caribeño con reseñas como la que se publicó en *Affiches Américaine de Saint-Domingue* en 1803, nota tomada literalmente de la reciente publicación parisina sobre novedades artísticas:

Jusqu'ici on avait regardé les beaux arts comme appartenant exclusivement à l'ancien monde; les amateurs apprendront avec intérêt les efforts qu'on fait dans le Nouveau pour les y naturaliser. L'année dernière, il a été fondu à Mexico une statue équestre, en bronze, du roi régnant. Ce monument, le premier de ce genre qui ait été élevé dans l'autre hémisphère, est colossal: le cheval et le cavalier ont plus de seize pieds de France de haut. On doit cette statue à don Manuel Tolsa, sculpteur et architecte, membre de diverses académies et directeur de celle de sculpture de Mexico; mais ce qu'il y a de plus étonnant dans son ouvrage, c'est qu'il est son coup d'essai en bronze. Il a été érigé

par l'ordre et aux frais de S.E.M. le marquis de Branciforte, ancien vice-roi de Mesique, et l'un de ceux qui y ont fait le plus de bien. Tous les habitants de Mexico ont vu au milieu d'eux, avec le plus vif enthousiasme, l'image du souverain qu'ils chérissent á tant de titres (Landon, 1802, p. 188).

Si las calzadas y los edificios administrativos ocuparon los primeros esfuerzos de la Corona para renovar la imagen de las capitales americanas, para poco después abordar sus calles, antes de que acabara el siglo serían los teatros los que recibirían mayor atención. El paseo, el teatro y las recepciones en palacio formaban los hitos sobre los que pivotaba la vida social de la élite del momento, por lo que es lógico que el virreinato se preocupara por establecer una retórica de la modernidad en estos edificios. México vuelve a ofrecer interesantes afirmaciones sobre su construcción:

El Coliseo de esta Corte acaba de presentarnos un testimonio de que la pintura y arquitectura adquieren (en cierto modo) su perfección cuando son dirigidas por las letras [...]. El Coliseo de México casi puede competir con cualquiera de los de Europa. El tiempo y las circunstancias no permiten insertar en esta los pormenores, que serán muy útiles para la dirección de otras obras de esta especie en el Reino; pero se publicarán cuando haya oportunidad⁵⁸.

Además de conectar la obra mexicana con las que servían de referente en Europa, se sostiene la posibilidad de que esta sirviera de modelo a las que se habrían de iniciar en Nueva España, mostrando el camino de la asimilación de la modernidad. No

58. *Gazeta de México*. (3 de mayo de 1806). N.º 36, p. 292.

existe ni una referencia a las similitudes o diferencias con otros *coliseos* contemporáneos como el habanero, ya mencionado.

La Habana como capital de la modernidad

La primera década del siglo XIX desvió la atención hacia otro tipo de preocupaciones sociales, aunque también debió servir para dispersar el fenómeno a otras capitales caribeñas. En este sentido, La Habana sería la que de forma más decidida se enfrentaría a su renovación urbana y arquitectónica. Aunque las obras más notables tendrían lugar a mediados de siglo, especialmente bajo el gobierno de Miguel Tacón (1834-1838) (Amigo Requejo, 2018), parece que la preocupación apareció ya anteriormente bajo el gobierno de Someruelos (1799-1812), estudiado desde la parcela política recientemente (Vázquez Cienfuegos, 2008). La prensa habanera se hizo eco de las preocupaciones de una población que basculaba entre los atractivos de la globalización y la modernidad, y la necesidad de mantener las formas de vida tradicionales. Un buen ejemplo de esto lo ofrecen dos cartas al editor de *El Aviso*, publicadas en 1807, de las que se ofrecen algunos pasajes. La primera describe un sueño del autor, Julián Baldesapos, en el que un gigante recién llegado a La Habana destruía los edificios existentes para sustituirlos por otros en nombre del *buen gusto*, término de clara raigambre francesa que se presentaba en el Caribe.

Llamó a la Prudencia, al Buen gusto y a la Razón, diciendo: estos son mis edecanes, ellos aplaudirán mi empresa. Apenas había pronunciado estas palabras, cuando con un solo dedo arrancó los techos de muchos edificios, acusándolos de estar muy gachos, y al instante volaron por los aires como globos aerostáticos, hasta perderse de vista (Baldesapos, 1807, pp. 1-2).

Como ya se apuntó en el caso mexicano, los techos y tejadillos fueron uno de los primeros objetivos de la modernización. La arquitectura de moda en Europa carecía de ellos, entre otros motivos por unas condiciones climáticas diferentes, lo que animó a eliminarlos para amoldarse a la imagen importada de modernidad. Igualmente, el papel del urbanismo en la mejora de la higiene sale a relucir en la carta, solucionándose con iniciativas arquitectónicas:

De sus disformes narices salió una llama impetuosa que quemó casi todo el barrio del matadero por haberlo visto tan sucio y mientras que todos pedían misericordia, el fuego se adelantó hasta Paula. Derribó esta iglesia, y edificó en su lugar otra muy suntuosa, dejándole el mismo nombre que la antigua. Echó una ojeada al hospital, y a un grito que dio se vio otro edificio seis veces mayor, adornado con elegante arquitectura, y un rótulo en el frontispicio con letras de oro, que decía. A la Salud Pública. [...] Dirigiendo después su marcha hacia San Francisco, habiendo llegado a la plaza, se encolerizó y al instante la redujo a cenizas limpiándola de tanta inmundicia, y a una señal suya se vio toda empedrada, con una magnífica pila en medio: no se volvieron a ver las casillas, ni aquellos montones de comestibles en el suelo; todo desapareció (Baldesapos, 1807, pp. 1-2).

Mientras que la población más general parecía alejada de estas directrices de la modernidad, la élite adoptó estas novedades con más celeridad, como se observa en la relevancia creciente de espacios públicos de sociabilización, como fueron los paseos, las alamedas y, más tarde, los teatros y mercados (Castillo Oreja, 2014), como ya se viera en México o Caracas:

La alameda a una señal que hizo se vio mudada en un hermoso paseo con barandajes de hierro, y árboles a los lados: la estatua de Colón se vio colocada en un instante en medio, toda rodeada de laureles. Los pilares se agrandaron por no estar en proporción con la vista de la alameda, y de distancia en distancia se vieron colocados los hombres ilustres de la Nación. [...] Un ruido subterráneo, seguí yo, se oyó por todas partes; no se asombre Usted, nada menos era sino el teatro que caía en ruinas, no sirviendo ya de nada al público o como [...] para el concurso de esta ciudad habiendo buenos cómicos: un coloso no puede sufrir cosas chicas. No hizo más que arrugar las cejas, y con esta corta señal casi todas las calles se ancharon, y se vieron como en Londres, con árboles y banquetas a los lados. Ya no se veían los callejoncitos propios para formar un laberinto; cada cual buscaba en vano su casa. [...] Al punto vi un brazo del gigante extenderse sobre la casa de Gobierno, y yo decía entre mí: si este es un Genio malhechor, somos perdidos; pero me animé al ver su intento; la hizo de cinco altos adornándola de una hermosa arquitectura semejante a las de España. Preguntó por el Consulado, y al enseñarle la casa donde actualmente está, dio le un puntapié y la derribó, sustituyendo en su puesto otra igual a la de Gobierno: no se le pasó tampoco dejar la plaza empedrada. Habiendo con casualidad echado la vista por los oficios de escribanos y papelistas, no pudo contener su cólera, y al punto dio un soplido con que se armó un torbellino de polvo que cegó a todos esos que se ocupan en embrollar familias y en ensuciar papel. Formaba un golpe de vista de teatro, el verlos, en medio de sus discípulos, limpiándose los ojos sin poder reconocer la traza de sus picardías. [...] No bien concluyó esto cuando se encaminó a la Catedral, y al verla dio una patada, y al momento cayó: Esto es poner a Dios,

gritaba él, en una caja de cartón. Al instante reedificó otra igual a la de San Pablo en Londres (Baldesapos, 1807, pp. 1-2).

Aquí la referencia europea merece cierto detenimiento. En los ejemplos mexicanos mencionados se habla siempre de Europa, mientras que aquí se concreta en Londres. Cabe destacar cómo se evitan las referencias a la metrópoli, con una excepción, y a Francia. Este caso resulta obvio, habida cuenta de las implicaciones respecto a la Revolución y sus recelos desde el ámbito hispano. En cuanto a la metrópoli, es interesante observar cómo se desvinculó desde el principio el fenómeno de la modernidad de la península, aunque las noticias llegarían por las conexiones habituales. La arquitectura, «semejante a la de España», se percibe precisamente en las casas de gobierno, donde existía un esfuerzo en ofrecer una homogeneidad en todo el imperio, como viene mostrándose en recientes estudios. Este caso se sumaría al mencionado del Paseo del Prado. Probablemente esta disociación permitió que los modelos europeos y, en general, el concepto de modernidad, perduraran con posterioridad a las independencias. El *beneficio público* que caracterizaba tan profundas intervenciones no se limitó exclusivamente a los edificios públicos, sino que la arquitectura residencial se regiría por similares estándares europeos.

Mi vista no bastaba para verlo todo y mi corazón palpitaba en medio de todo este desorden que decían ser para el bien público. Amante de lo hermoso, vi que igualó todas las casas de la Plaza vieja al compás de la de la Señora Condesa de Buena-Vista: agrandó la pila de cuatro cantos más, rodeándola de barandas de hierro de 3 varas de alto. [...] Una palabra bastó para derribar infinitas casitas ocupando su lugar hermosos edificios. Destruyó todas las tabernas, quemándolas todas

por ser polilla de la ciudad y roedoras del pobre (Baldesapos, 1807, pp. 1-2).

Entre las obras necesarias para el embellecimiento de las nuevas capitales se encontraba necesariamente la mejora de sus redes de comunicación, esfuerzos que venían ocupando a las autoridades, como ya se apuntó para el caso mexicano y como se indica también en el texto de Baldesapos: «Después, juntando todos los caballeros de industria y amarrándolos unos con otros con la mayor celeridad, como ató Sansón las zorras que corrían por los maices de los Filisteos, los aplicó a empedrar los caminos del campo» (Baldesapos, 1807, p. 2).

De gran interés es uno de los últimos comentarios del texto, referente a la arquitectura militar, que fue obviada por los esfuerzos de modernidad del gigante. Según Baldesapos, se debió a su escasa altura, lo que muestra la preocupación por la perspectiva en estas reformas urbanísticas, pero no debió ser menor la presión que ejerció la cúpula militar —y, con ella, los ingenieros militares— en una fecha tan temprana. Aunque los recintos amurallados estaban perdiendo su función defensiva frente a los nuevos métodos de asedio y las nuevas posibilidades de artillería, no sería hasta décadas más tarde cuando las ciudades comenzarían la destrucción de sus murallas precisamente para mejorar las comunicaciones, la salubridad y, en consecuencia, aumentar el beneficio público: «Por lo que toca a las murallas de la ciudad, su poca elevación fue su seguridad; sin notar su existencia las pasó» (Baldesapos, 1807, pp. 1-2).

La propuesta de Baldesapos generó una respuesta inmediata entre los lectores de *El Aviso*, lo que demuestra el cierto dinamismo de estas discusiones en La Habana de principios de siglo. La respuesta, publicada en el mismo medio por un autor bajo el significativo pseudónimo de Robespierre de la Punta,

critica abiertamente la apuesta de Baldesapos como afrancesada. No reconoce la modernidad ni la aplicabilidad de los autores más destacados de la Ilustración francesa para el caso habanero, como aparece al inicio de su refutación:

Porque mis tertulianos no están ilustrados con Montesquieu, Rousseau, ni Voltaire, ni menos les he reparado ninguno de aquellos caracteres, por donde se dan a conocer los masones, todos son cristianos rancios, de aquello de por todos cuatro costados (Punta, 1807, p. 1).

Punta continúa inquiriendo a Baldesapos por su identidad, lo que refuerza la vinculación de cuestiones estilísticas en arquitectura con este sentido en una fecha tan temprana, pero no contrapone europeo a español, sino a criollo. Finalmente, explica que La Habana debe preocuparse por las necesidades sociales y no tanto por la monumentalidad propia de capitales con una historia más dilatada. El hecho de que señale obras concretas de la historia de la arquitectura europea, desde el caso londinense hasta varios romanos, napolitanos o parisinos, todos ellos claros referentes en la arquitectura europea del momento, muestra el grado de actualización de la sociedad habanera. Su aplicación o no, por tanto, no dependería de la llegada de estos modelos a América, como muchas veces se ha indicado, sino de una decisión por parte de los promotores de estas obras.

Dígame por su vida, ¿su merced es europeo o criollo? [...] ¿Quiere su merced que una ciudad nueva, de conquista tan reciente, tenga los edificios que una capital de Europa, que tal vez

se ignora su origen? ¿Que los templos que deben su grandeza a la devoción de los fieles, donativos de los soberanos, y obra del tiempo, sean estos como el de San Pedro de Roma, la Rotunda, o San Pablo de Londres? ¿Que este coliseo compita con el de San Carlos de Nápoles, obra que inmortalizó al rey que lo fundó? Vea su merced mundo, mi amo Baldesapos, y contará mil hospitales en ciudades de nombre, que no son ni aún tan buenos como el de Paula. ¿Que un Consulado naciente, que ha empleado sus fondos en muelles, pescantes, tinglados, para resguardar los frutos en tiempo de lluvias, caminos y puentes; que auxilia a los premios que ofrece la Sociedad Patriótica, que construye lanchas cañoneras para defensa del comercio costero, y sobre todo que continúa en la benéfica obra de recoger en todos los puertos de la isla los negros prófugos, había de tener un edificio magnífico, como el Palacio Borghese de Roma? ¿Acaso para un prior y dos cónsules se necesita la capacidad de las Tullerías? Las obras de grandeza y lujo las hacen las naciones cultas en tiempo de opulencia (Punta, 1807, pp. 1-2).

Estas discusiones periodísticas servirían de primeros intentos de definición de un relato sobre la arquitectura de la ciudad que se establecería progresivamente en los estudios monográficos que empezarían a publicarse en estas mismas fechas. Un ejemplo claro para La Habana lo ofrece Valdés (1813), quien como parte de su discurso histórico hace referencia a diferentes edificios, con especial interés en las fortificaciones (pp. 56, 65, 74, 173, 294). Su preocupación es reconstruir brevemente los hitos constructivos más importantes, evitando otro tipo de juicios de valor, lo que insiste en el distanciamiento de la arquitectura militar de algunas de estas discusiones.

Figura 3. Ruinas del palacio de Sans-Souci, Millot (Haití)



Fuente: Iconem. Wikimedia. 7 de septiembre de 2014. CC BY-SA 4.0.

Hasta este punto se han estudiado casos de alineación y resistencia a la modernidad europea en sociedades caribeñas bajo el correspondiente Gobierno europeo. Esto podría llevar a simplificar el fenómeno en una imposición colonial. Por ello, resulta clave incluir en la discusión un caso contemporáneo en la zona en la que el poder colonial europeo había sido ya eliminado: Haití. Tras la Revolución haitiana (1791-1804), el nuevo Estado afrontó interesantes empresas constructivas, entre las que cabe destacar la del palacio de Sans-Souci, en Milot (Haití), levantado durante el gobierno de Henri Christophe, entre 1806 y 1813 (Bailey, 2017) (Figura 3). Los estudios más recientes han demostrado las relaciones de este palacio

con la tradición arquitectónica francesa más notable, desde el Palacio de Malgrange hasta el de Vaux-le-Vicomte, pasando por la iglesia de Saint-Pierre et Saint-Paul de Courbevoie. Pero también se han identificado conexiones con obras italianas, principalmente los tratados de Vignola y Serlio, y los edificios incluidos en los volúmenes de estampas publicados por Falda en el siglo XVIII. El intento de emular la modernidad francesa resulta manifiesto, no ya como sociedad bajo la presión colonial europea, sino como Estado libre. Pero no lo es menos el esfuerzo por plantear un discurso arquitectónico con otros referentes europeos, y probablemente con otras necesidades locales.

Quedarse en el grado de asimilación de las tradiciones europeas en Haití alimenta el discurso de *single history* cuando las obras de Sans-Souci incluyen algunas decisiones significativas, especialmente en cuanto a los sistemas constructivos. Bailey (2017) ya puso de relieve las diferencias entre el mampuesto general y el uso puntual de cantería e hileras de ladrillos de este palacio, frente a la piedra con la que se construyeron los edificios franceses en la isla (pp. 135-139). Su interpretación lo vincula con un intento de emular el mundo romano en el que estas técnicas estaban definidas por los tratados. En cambio, parece más probable que los trabajadores, bajo el mando del barón de Faraud, responsable de las obras, conocieran las construcciones españolas en la misma isla, donde desde el siglo XVI se utilizaba el mampuesto, el ladrillo y la cantería como solución habitual. Los restos de fortificaciones de diferentes periodos, así como la propia iglesia de San Francisco (Santo Domingo, República Dominicana), lo atestiguan. Si se opta por esta segunda opción se daría un caso significativo, ya que la recién independizada Haití recurriría a técnicas de la vecina Santo Domingo hispana para su nuevo programa

arquitectónico, lo que quizá pudo requerir también de mano de obra, pero sobre todo muestra una apertura a otras modernidades vecinas que no se habían dado hasta ese momento como solución a la recurrente falta de canteras.

El aumento de los conflictos sociales en el contexto de las independencias americanas provocaría ciertos cambios en la política colonial, así como en la gestión de las nuevas repúblicas. Por este motivo, abordar este tipo de dinámicas en las décadas siguientes del siglo XIX requiere de la gestión de un mayor número de fuentes disponibles que permitan establecer con solidez el desarrollo de los acontecimientos.

Conclusiones

Los ejemplos expuestos anteriormente muestran cómo cada imagen de modernidad estaba claramente emparentada con las redes de globalización de cada imperio, excluyendo así tanto las contribuciones o reinterpretaciones locales como las de otras potencias europeas. La apertura comercial de los puertos o el aumento de los intercambios mercantiles no suplantaron las estructuras establecidas por la cultura colonial. Esto llevaría a interpretar la modernidad como una idea inherente al proceso de expansión europea, impuesto por las administraciones gobernantes, en el que se subrayaban unos centros frente a unas periferias. Esta conclusión habría de matizarse con la incorporación del caso haitiano, ya que las referencias francesas, y en menor medida italianas, seguían prefiriéndose en un Estado ya independiente. Junto al desarrollo de esta *single history*, los ejemplos seleccionados han demostrado la existencia de otras corrientes subyacentes, de reinterpretación o rechazo de la modernidad europea. Este tipo de fenómenos serían probables en la propia Europa, pero

su diferente calado es el que definiría la implantación de la imagen de modernidad en cada uno de los puertos caribeños. Esta pluralidad de interpretaciones frente a las corrientes predominantes son las que requieren de mayor estudio, no como ejemplos de la mayor o menor capacidad de asimilación, sino como ejercicios conscientes de selección. Este tipo de investigaciones no solo permitirán una mejor valoración del patrimonio conservado por parte de las comunidades locales, sino que permitirá trasladar enseñanzas a algunos retos contemporáneos más acuciantes.

Referencias bibliográficas

- Amigo Requejo, A. (2018). *En busca de una identidad moderna. Ocio urbano en La Habana del siglo XIX (1844-1868)* [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/50021/1/T40598.pdf>
- Anónimo (1785, 4 de enero). México. *Gazeta de México*, (27), 117-120.
- Anónimo (1796, 17 y 18 de septiembre). Descripción de las fiestas celebradas en la imperial corte de México con motivo de la solemne colocación de una estatua ecuestre de nuestro augusto soberano el señor Don Carlos IV en la plaza mayor. *Gazeta de México*.
- Anónimo (1809, 3 de octubre). Descripción geográfica del Reino de la Poesía. *El Aviso de La Habana. Papel periódico literario-económico*, (119), 483-486.
- Baldesapos, J. (1807, 6 de agosto). Sueño Singular. *El Aviso. Papel periódico de La Havana*. N.º 342, 1-2.
- Bailey, G. A. (2017). *Der Palast von Sans-Souci in Milot, Haiti (ca. 1806-1813). Das vergessene Potsdam im Regenwald*. Zentralinstitut für Kunstgeschichte.

- Bailey, G. A. (2018). *Architecture and Urbanism in the French Atlantic Empire. State, Church, and Society, 1604-1830*. McGill-Queen's University Press.
- Blandeau. (1824). *Étrennes littéraires aux grands hommes ou l'empire du café*. Chez Delaunay, Ponthieu, Pichard.
- Castillo Oreja, M. Á. (2014). El abastecimiento y la creación de nuevos espacios en La Habana del siglo XIX. *Quiroga*, 5, 28-47.
- Conrad, S. (2018). A Cultural History of Global Transformation. En S. Conrad y J. Osterhammel, *An Emerging Modern World. 1750-1870* (pp. 413-659). The Belknap Press of Harvard University Press.
- Coutu, J. (2006). *Persuasion and Propaganda: Monuments and the Eighteenth-Century British Empire*. McGill-Queen's University Press.
- Cramaussel, C. (Coord.) (2006). *Rutas de la Nueva España*. El Colegio de Michoacán.
- Cruz Freire, P.; Gámez Casado, M.; López Hernández, I. J.; Morales, A. J. y Luengo, P. (2020). *Estrategia y Propaganda. Arquitectura militar en el Caribe (1689-1748)*. «L'Erma» di Bretschneider.
- Estala, P. (1797). *El viagero universal, o noticia del mundo antiguo y nuevo* (Tomo XII). Imprenta de Villalpando.
- Estala, P. (1798). *El viagero universal, o noticia del mundo antiguo y nuevo* (Tomo XX). Imprenta de Villalpando.
- Franco, C. (1791, 16 de agosto). Carta de un vecino de Puebla a otro de México escrita el 4 de julio último. *Gazeta de México*, (40), 371-374.
- Gámez Casado, M. (2022). *Ingeniería militar en el Nuevo Reino de Granada. Defensa, poder y sociedad en el Caribe sur (1739-1811)*. Sílex.
- Hernández González, M. (2008). *El primer teatro de La Habana. El Coliseo (1775-1793)*. Idea.
- Julián, A. (1787). *La perla de la América. Provincia de Santa Marta, reconocida, observada, y expuesta en discursos históricos*. Antonio de Sancha.

- Landon, C. P. (1802). *Nouvelles des arts, peinture, sculpture, architecture et gravure* [Tomo 2]. Imprimerie de Migneret.
- Laorden Ramos, C. (2008). *Obra civil en ultramar del Real Cuerpo de Ingenieros. Virreinos de Nueva España y Nueva Granada*. Ministerio de Defensa.
- Laporte, J. (1799). *El viajero universal, o noticia del mundo antiguo y nuevo*. Imprenta de Villalpando.
- Long, E. (1774). *The History of Jamaica*. T. Lowndes.
- López Hernández, I. J. (2019). *Ingeniería e ingenieros en Matanzas. Defensa y obras públicas entre 1693 y 1868*. Athenaica.
- Luque Azcona, E. (2017). Ilustración y urbanismo en el virreinato de Nueva España y la capitánía general de Venezuela. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, (400), 23-63.
- Luque Azcona, E. (2021). Policía urbana, revolución industrial y alumbrado público. Análisis y contextualización del caso de la ciudad de San Juan de Puerto Rico (1780-1850). En B. Cruz Sotomayor y F. R. Huertas González (Coords.), *Visiones transversales de Puerto Rico y el Caribe* (pp. 9-34). Universidad Ana G. Méndez.
- Moreau de Saint Mery, L.-É. (1796). *Description topographique et politique de la partie espagnole de l'isle Saint-Domingue*. Chez l'auteur.
- Punta, R. de la (1807, 29 de septiembre). (Papel remitido a la caja del Aviso). *El Aviso. Papel periódico de La Havana*, (365), 1-2.
- Robertson, J. (2009). Re-imagining Public Space: Jamaica's Main Square 1534-2000. *Caribbean archaeology and Material Culture*, 113-130.
- Valdés, A. J. (1813). *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana*. Oficina de la cena.
- Vázquez Cienfuegos, S. (2008). *Tan difíciles tiempos para Cuba: el gobierno del Marqués de Someruelos (1799-1812)*. Universidad de Sevilla.

Las ciudades del Caribe en policía: obras públicas y control de la población⁵⁹

Emilio José Luque Azcona

Universidad de Sevilla

Introducción

La ciudad fue uno de los puntos centrales de referencia para las transformaciones de tipo social, político, económico, cultural e ideológico que se produjeron en el contexto de la Ilustración. En este capítulo se analizan la circulación y el impacto que las ideas relacionadas con la ciencia de policía, una disciplina con antecedentes gestada en el contexto de las monarquías autoritarias y de las ideas ilustradas, tuvieron en diferentes centros urbanos del Caribe hispano durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX. Con ello pretendemos determinar en qué medida, y en el marco de un espacio como el caribeño, caracterizado por la presencia en el mismo de imperios en competencia y la circulación de personas, mercancías e ideas procedentes de diferentes territorios, las medidas ilustradas relacionadas con la policía se aplicaron

59. Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n.º 823846. Dirigido por Consuelo Naranjo Orovio desde el Instituto de Historia-CSIC.

de forma paralela o no con relación a otros territorios de la América hispana.

Partiendo de la idea de que hubo zonas que recibieron una influencia más temprana de las ideas de la Ilustración que otras, hemos dividido este capítulo en dos apartados. En el primero se destacan algunos aspectos relacionados con la aplicación de las medidas orientadas a la mejora de infraestructura, la salubridad y el control de la población en algunos de los principales centros urbanos de la región, como La Habana, Caracas o Cartagena de Indias, contextualizándolos con lo sucedido en otros territorios de la España peninsular y americana. A continuación, en el segundo apartado se analiza con mayor profundidad un caso concreto, el de San Juan de Puerto Rico, localizado en una isla en la que las ideas de la Ilustración llegaron con cierto retraso. Junto a las medidas dispuestas por la máxima autoridad de la isla sobre policía, nos ha parecido importante utilizar como principal fuente de análisis las actas capitulares, con el objetivo de determinar la importancia del cabildo en la gestión de estas iniciativas, de manera coordinada o no, con los gobernadores y capitanes generales, que a su vez actuaron como presidentes de esa institución de gobierno local.

¿En qué medida el impacto de la globalización se dio a diferentes velocidades con relación a la propuesta y discusión de medidas relacionadas con la ciencia de policía en el Caribe?, ¿qué papel desempeñaron cabildos como el de San Juan de Puerto Rico en esta materia? Estos son algunos de los principales interrogantes a los que pretendemos responder con esta investigación y con la que queremos hacer un aporte al debate generado en el marco del interés creciente por el análisis de los efectos de la globalización en el espacio americano y caribeño (Yun *et. al.*, 2022, p. 1). Asimismo, complementar la

labor desarrollada por el programa CIRSAP que, a cargo de la Agence Nationale de la Recherche (Francia) entre los años 2006 y 2009, se encargó del estudio y análisis de la circulación y construcción de conocimientos sobre policía en la Europa del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, identificando formas de actuar, técnicas y competencias en diferentes cortes y centros urbanos, a través de la circulación de ideas, experiencias, y la movilidad de diplomáticos, militares y altos funcionarios (Marin, 2012, p. 19). Igualmente, continuar con el desarrollo de estudios que permitan una mejor comprensión de la gestión de lo urbano a nivel local en la América hispana, que ya hemos trabajado con temáticas relativas a la construcción de infraestructura urbana (sistemas defensivos, alamedas y paseos), la aplicación de bandos de buen gobierno o la gestión a desastres derivados de fenómenos climatológicos adversos, para diferentes centros urbanos de la región.

Globalización, Ilustración y ciudad en el Caribe

La adopción de iniciativas orientadas a la mejora de los aspectos materiales de la organización urbana y al orden y control de sus habitantes, fue una respuesta común en centros urbanos de Europa y América a lo largo del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX. Este tipo de medidas se englobaban en el marco de la ciencia de policía, una disciplina gestada en el contexto de las monarquías autoritarias y de las ideas ilustradas, con la que las autoridades buscaban un gobierno eficaz y una colectividad disciplinada y menos conflictiva. Su desarrollo se produce en unos momentos para los que las principales capitales europeas constituían ya símbolos «de las grandes monarquías» y eran al mismo tiempo «una considerable fuente de problemas», como consecuencia de un acelerado

crecimiento demográfico que, entre otras cosas, se tradujo en un incremento de los problemas de inseguridad e insalubridad (Foucault, 2006, p. 357; Fraile, 1997, pp. 11-14).

Como respuesta a esta situación, las autoridades de diferentes ciudades pusieron en marcha acciones para la transformación del paisaje urbano, de la sociedad y de las mentalidades, imponiendo y tratando de modificar para ello pautas de conducta a la población. Estas medidas se tradujeron, por una parte, en la división policial de la ciudad ilustrada en cuarteles y barrios, así como en la creación de nuevos oficios públicos responsables de la labor de policía: el síndico personero y el alcalde de barrio (Anguita Cantero, 1997, pp. 117-128). Los segundos contaron con una jurisdicción llamada «pedánea», que les permitía arrestar y efectuar instrucciones sumarias en los casos urgentes, antes de que el asunto fuera llevado al alcalde de cuartel. Eran responsables de la vigilancia de los vagabundos, del registro del vecindario de su respectivo barrio, de apuntar las entradas y salidas, de la policía, del alumbrado y limpieza públicos... (Marín, 2012, pp. 22-24). Esta medida se hizo efectiva en Madrid mediante la Instrucción del 21 de octubre de 1768. Al año siguiente se adoptaría en todas las ciudades peninsulares que eran sede de cancellerías o audiencias, comenzando a partir de entonces las autoridades locales de diferentes ciudades americanas a implementarlo o a reglamentar nuevamente sus funciones, tomando como referencia lo dispuesto para Madrid (Mariluz Urquijo, 1951, p. 4).

El cambio de interpretación que se produjo durante la Edad Moderna, con relación a la pobreza y la mendicidad —que, de ser vistos como valores relacionados con la resignación y la austeridad predicados por el cristianismo, pasaron a identificarse como manifestaciones «propias del vicio, la delincuencia y la depravación moral, que suponían un peligro para la

sociedad y requerían la acción de las autoridades» (Ramos Vázquez, 2009, p. 218)—, es otro aspecto fundamental a tener en cuenta a la hora de contextualizar la propuesta e implementación de este tipo de iniciativas. Es por ello por lo que durante ese periodo se aprobaron toda una serie de medidas para la regulación de la mendicidad y la vagancia, con el objetivo de poner al servicio de la comunidad a los considerados vagos y «malentretenidos», mediante su empleo en ocupaciones forzadas, al ver los ilustrados, en este colectivo, uno de los principales obstáculos para el ansiado progreso. Para Isabel Ramos Vázquez (2009), medidas como la promulgación de la Real Ordenanza de Vagos de 1745, con la que se pretendió centralizar la policía de vagos en la figura del gobernador del Consejo y fortalecer con su aplicación tanto al Ejército como a la Marina, continuadas con instrucciones como las de 1751 y 1759 (con suplemento en 1765), aunque tuvieron una influencia decisiva en la metrópoli y en los territorios ultramarinos, se vieron en buena medida frustradas por varias razones. Entre ellas se encontraban tanto la escasa colaboración para su cumplimiento, como la ambigüedad de los términos «vago» y «malentretenido», lo que dificultaba la toma de decisiones en relación con su castigo o las dificultades existentes para su recogimiento y mantenimiento (pp. 218, 233-234).

Otro elemento importante que incentivó el desarrollo de la ciencia de policía durante la segunda mitad del siglo XVIII tuvo que ver con el interés de una rama del saber médico-social por todo lo relacionado con el organismo humano y por la adecuada configuración y gestión de los espacios urbanos, con el objetivo de erradicar núcleos focales de enfermedades y controlar los procesos de circulación del agua y del aire. Con este fin, se propusieron y aplicaron medidas orientadas tanto al traslado de cementerios a la periferia urbana como al incremento de la

superficie de espacios libres, la construcción de hospitales, hospicios y cárceles, y el abastecimiento y la evacuación de aguas (Jori, 2013). También, la materialización de infraestructura relativa al abastecimiento de agua para el consumo personal, el desarrollo de las actividades comerciales y artesanales o el riego de huertas y granjas de las periferias urbanas. Asimismo, otros de los temas recurrentes fueron, en este sentido, los que tienen que ver con la limpieza, la recogida de basuras o el empedrado y alumbrado de calles y plazas. Estos aspectos venían siendo tratados ya por fueros y ordenanzas municipales desde el Medievo, pero fue durante el siglo XVIII cuando se produjeron avances importantes, en algunos casos como consecuencia de la gestión desarrollada por corregidores e intendentes ilustrados en esta materia (Lozano Bartolozzi, 2011, pp. 126-158).

Esta situación generó un «sistema de relaciones asimétrico» en la gestión urbana por el conflicto de intereses que se produjo entre el poder central y local en la toma de decisiones y el control de las medidas adoptadas, hecho que llevó en muchos casos «a la vigilancia mutua, el recelo, cuando no al conflicto abierto». Así lo destaca Josefina Gómez Mendoza para el caso de Madrid, ciudad en la que ramos como el de Paseos y arbolado fue especialmente sensible (Gómez Mendoza, 2003, pp. 19, 40 y 45). Situaciones similares han sido puestas de relieve para otros centros urbanos de la América hispana, por los conflictos surgidos entre diferentes autoridades de gobierno regionales (virreyes, intendentes, gobernadores y capitanes generales) con órganos de poder local o cabildos.

Para casos como el del virreinato de Nueva España, Esteban Sánchez de Tagle ha destacado el papel desempeñado por algunos virreyes en la aplicación de este tipo de medidas orientadas al embellecimiento de las ciudades, la mejora de la salubridad y el control de la población, a pesar «de la oposición del

sistema burocrático de los gobiernos municipales», más por un afán de boato que por un verdadero interés por materializar los ideales ilustrados (Sánchez de Tagle, 2000, pp. 9-10, 17-18). Si bien es cierto que con la aplicación de la Ordenanza de Intendentes de 1786 los virreyes tuvieron que ceder algunas de sus funciones y cuotas de poder a los intendentes, a inicios del año 1788 los virreyes recuperaron su papel de autoridad suprema de Nueva España al ejercer como superintendentes y constituir de ordinario los verdaderos intendentes de la primera provincia del virreinato, hecho que les permitió contar con atribuciones de policía urbanística que en las restantes provincias eran desempeñadas por los intendentes provinciales (Navarro García, 1991, p. 20; Navarro García, 2009, pp. 32 y 35). En otros territorios, como el del virreinato peruano, los virreyes también desempeñaron un papel destacado en esta materia, sobre todo durante periodos en los que los cabildos contaban con escasos medios técnicos y económicos, hasta que a inicios del siglo XIX recobraron su importancia política y representativa (Rivasplata, 2014, p. 271).

Un aspecto para destacar es que las resistencias y oposiciones a determinadas medidas relacionadas con la ciencia de policía no se dieron únicamente por el conflicto mantenido entre los distintos órganos implicados en la gestión de las mismas, sino por la falta de comprensión y acatamiento de sectores de la población hacia los que estaban dirigidas, aunque implicaran mejoras para el bien público (Molero, 2014, p. 29), o por la negativa al pago de obligaciones, como sucedió con las destinadas a financiar obras para el empedrado de calles y plazas (Sánchez de Tagle, 2000, p. 10). Un interesante ejemplo en este sentido lo constituye el conjunto de medidas adoptadas en diferentes centros urbanos de la época para la recogida de basuras, que en casos como el de la Ciudad de México

constituía una práctica incomprensible para la gran mayoría (Rodríguez, 2000). Hubo ocasiones en las que estas resistencias desembocaron en motines, siendo uno de los más destacados el sucedido en Madrid contra el ministro Esquilache, en el año 1766, pudiéndose encontrar entre las múltiples causas del mismo el encarecimiento de los alquileres producido como consecuencia de las mejoras realizadas en alcantarillado y empedrado de calles, o la subida del aceite y el agotamiento de las velas de sebo por la construcción del alumbrado nocturno, en un momento de crisis de subsistencia para amplios sectores de la población (López García, 2016, p. 43).

Ciñéndonos al ámbito del Caribe, diferentes aspectos propiciaron que algunos de sus centros urbanos fueran pioneros en la propuesta y aplicación de medidas relacionadas con la ciencia de policía, con relación incluso a otros centros urbanos de la España peninsular o de la América hispana. En este hecho influyeron factores de índole estratégica y la gestión desempeñada en este sentido por algunos gobernadores y capitanes generales. Con relación a los primeros, la toma de La Habana por los ingleses en 1762 se tradujo, tras su recuperación, en la aplicación de una serie de medidas orientadas al refuerzo de la defensa de las Indias, el incremento de los ingresos fiscales y el estímulo del desarrollo del comercio transatlántico (Céspedes del Castillo, 1983, p. 119). Entre ellas estuvo la reorganización político-territorial con la creación de la Intendencia General del Ejército y Hacienda de la Isla de Cuba en 1764, iniciativa que se extendería después, a lo largo de las décadas de 1770 y 1780, a otros territorios americanos, propiciándose con ello la renovación urbanística de las ciudades seleccionadas como capitales de intendencia (Vega Janino, 1989, pp. 240-242).

Otra de las medidas impulsada tras la recuperación de La Habana fue la adopción, en dicha ciudad, a propuesta del conde

de Rica (1763-1765) tras analizarlo con el ayuntamiento de la ciudad en junta de policía, de la figura de «comisarios de barrio» y su división en cuatro cuarteles en 1763, antes incluso que la ya mencionada de los alcaldes de barrio en Madrid del año 1768. Esta medida se concretaría durante la década de 1770 en ciudades como Santa Fe de Bogotá (1774), Caracas (1775), Buenos Aires (1777) o Santiago de Chile (1778); en la de los ochenta en Ciudad de México (1782), Lima (1785) (Apolaza-Llorente, 2015, pp. 4-9) y en algunas ciudades de menor rango, como por ejemplo las de Salta, Córdoba y San Juan para el interior del virreinato del Río de la Plata (Mariluz Urquijo, 1951, p. 5). Esta iniciativa continuaría aplicándose durante los años noventa, destacando en este sentido ejemplos como el de Nueva Guatemala (1791) (Dym, 2010, pp. 196-229) o el de la ciudad novohispana de Oaxaca (1796).

Mapa 1. Centros urbanos del Caribe hispano referidos en este capítulo



Fuente: Elaboración propia.

Para el ámbito americano, estas iniciativas respondieron en buena medida al crecimiento demográfico y a la presencia cada vez más significativa, en sus principales centros urbanos, de grupos que eran vistos como una amenaza para el orden que quería imponerse. Así, en el caso de México, la división de la ciudad en ocho cuarteles mayores y la redacción del reglamento relativo a las funciones de los alcaldes de barrio correspondieron al virrey Martín de Mayorga (1770-1783), poco antes de la aplicación de las Ordenanzas de Intendentes de 1786, justificándose por el crecimiento de la población flotante y la expansión física urbana que, a su parecer, impedían el mantenimiento del orden y el bien público (Gortari Rabiela, 2002, pp. 123-124). En el caso concreto de La Habana, si su población, incluyendo los arrabales más inmediatos, rondaba los casi 54 mil habitantes a mediados del siglo XVIII (Apaolaza Llorente, 2016, p. 122), hacia el año 1810 Alexander von Humboldt la fijaba en casi 97 mil, destacando la particular densidad de la población de origen africano en la capital y su área más inmediata (Le Riverend Brusone, 1992, p. 132). Asimismo, el aumento de la población considerada vaga o malentreteneda contribuiría también a una mayor conflictividad social, de forma especialmente significativa durante gobiernos como el de Dionisio Vives (1823-1832) (Apaolaza Llorente, 2016, p. 136). En Caracas, una ciudad de menor tamaño, que apenas superaba los 30 mil habitantes hacia el año 1800, sin contar el extrarradio (Lucena Giraldo, 1992, p. 520), la división en barrios para «justicia y vigilancia», con un alcalde a su frente, se produjo durante el gobierno de José Carlos de Agüero (1772-1777), quien justificó esta medida por la necesidad de controlar mejor el comportamiento de los habitantes de la ciudad, especialmente los que se encontraban en las zonas más alejadas del centro (Salazar Bravo, 2008, p. 25).

Es cierto que la preocupación de las autoridades por el incremento de estos sectores de la población no fue exclusiva de la región caribeña, pero el estallido de la Revolución francesa en 1789, y de la de Haití en 1791, tuvieron en ella una repercusión directa que explica la aplicación temprana de medidas para el mantenimiento del orden y la disciplina, sobre todo por el temor a posibles revueltas de población esclavizada (González-Ripoll y Naranjo Orovio, 2005). A todo ello habría que unir el desarrollo de movimientos independentistas tras la crisis de la monarquía española desatada en 1808, situación que llevó, a partir de entonces, a la adopción de iniciativas para impedir que los procesos revolucionarios que triunfaban en el continente lo hicieran también en las islas que, como Cuba y Puerto Rico, siguieron siendo fieles a la Corona⁶⁰. De hecho, políticas en materia de obras públicas y gestión frente a desastres provocados por huracanes, desarrolladas por los gobernadores Miguel Tacón en Cuba y Miguel de la Torre en Puerto Rico, han sido interpretadas por Stuart B. Schwartz como parte de un plan para exaltar las ventajas de la lealtad a la Corona española, en el contexto de las revueltas revolucionarias que tuvieron lugar en Hispanoamérica durante las primeras décadas del siglo XIX (Schwartz, 2018, pp. 145-46).

Junto a la creación de los comisarios o alcaldes de barrio y la división de las ciudades en cuarteles, los bandos de buen gobierno desempeñaron un papel destacado como instru-

60. Para una profundización del contexto y la situación vivida en las Antillas, especialmente en Cuba, en el contexto de la independencia de la América española, consultar: Sevilla Soler, 1986; Kuethe, 1998; Piqueras Arenas, 2005; Vázquez Cienfuegos, 2008; Amores Carredano, 2016. Para el caso específico de Puerto Rico consultar: Lalinde Abadía, 1980; Navarro García, 1991; Espinosa Fernández, 2015; Altgracia Espada, 2013.

mentos para el control de la población. En este sentido, fueron documentos en los que las principales autoridades políticas, a modo de ordenanza, dictaban una serie de disposiciones sobre la policía o el buen gobierno de las ciudades (Escobedo Mansilla, 1995, pp. 473-496). Para ello, incluyeron una serie de «normas orientadas al ámbito prioritariamente urbano promulgadas por los gobernantes americanos para atender problemas locales» (Tau Anzoátegui, 1983, p. 25). En casos como el de Cuba, Dorleta Apaolaza (2018) destaca que los que tenían competencia de justicia y policía eran, junto a los gobernadores de La Habana y Santiago de Cuba, los tenientes de gobernador nombrados por ellos y los alcaldes ordinarios de las villas, siempre que respetaran el de su superior político. De igual forma, que cada uno de los gobernadores del periodo comprendido entre 1763 y 1830 dictó el suyo propio, con el objetivo de asegurar el control social y regular los aspectos más diversos de la vida cotidiana de la ciudad (pp. 175 y 176). Julio Le Riverend Brusone (1992) destaca que «nada dejaron en el olvido», al incluir disposiciones que tenían que ver tanto con costumbres, como con:

fiestas populares, juegos de envite y azar, ferias de Guanabacoa y Regla, interdicción de casas de guano o yagua en el recinto, alcabalas, ventas de esclavos, libros prohibidos, regulación de las milicias de blancos, pardos y morenos, matrimonios, uso de armas y capas por negros y mulatos, moneda macuquina, valor de la moneda de oro en España, indulto de desertores, exclusión del consumo de aguardiente de caña [salvo para usos medicinales, entre otras cuestiones] (p. 124).

Además de los aspectos que tienen que ver con el control y la seguridad, los bandos de policía y buen gobierno trata-

ron también una serie de iniciativas orientadas a la mejora de los aspectos materiales de la organización urbana, como la higiene, la iluminación, el empedrado y trazado de calles, el emplazamiento de hospitales, cárceles y cementerios. Su aplicación dependió, por lo general, de una coyuntura económica favorable que permitiera la puesta en marcha de obras e intervenciones, para la materialización de las medidas planteadas.

En el caso de México, la ciudad más poblada de la América hispana, durante las últimas décadas del siglo XVIII se produjeron importantes mejoras en sus infraestructura y servicios, destacando, en este sentido, los relativos al abastecimiento de agua, empedrado y alumbrado de calles, recogida de basuras, construcción de paseos y organización del comercio ambulante en cajones (Hernández Franyuti, 1997, pp. 49, 50 55 y 73; Luque Azcona, 2017; Solano, 1990, pp. 147-153). Con relación al empedrado, los numerosos problemas técnicos no impidieron que para el año 1776 una parte importante de la ciudad estuviera empedrada, gracias a la colaboración de varias instituciones durante el gobierno del virrey Antonio María de Bucareli y Ursua (1771-1779). El interés de este proyecto respondió no solo a intereses estéticos o de comodidad, al contemplar aspectos relacionados con la salud, para «pre-caver contagios de pestes y epidemias a que son propensos los lugares populosos...» (Moncada Maya, 2006). Al menos de forma aparente, ya que, para autores como Esteban Sánchez de Tagle (2000), las cuestiones relacionadas con la salubridad fueron en esos momentos argumentos más justificativos que reales (p. 16). De todas formas, lo cierto es que los trabajos para el empedrado de calles, continuado en las décadas siguientes, provocaron cambios apreciables, según se desprende de testimonios como el del ingeniero Miguel Constanzó, al referirse en el año 1796 a los logros alcanzados en la ciudad

durante la gestión del virrey Juan Vicente de Güemes, II conde de Revillagigedo (1789-1794). En este sentido, destacó cómo antes de su gobierno:

[...] se miraban casi siempre las calles de México descuidadas y sucias... no había quien pudiese tolerar, sin violencia el hedor y fetidez que exhalaban, dificultábase el tránsito de ellas, particularmente en tiempos de lluvia, por entre montones de basura y charcos de inmundicia, de suerte que una persona decentemente vestida no podía andar a pie una sola cuadra de las calles principales, sin exponerse a ver sus vestidos y calzado manchados o salpicados por las caballerías, recuas y carruajes, con un lodo pestilente y asqueroso (Moncada Maya, 2006).

En lo que al ámbito del Caribe se refiere, la transformación de algunas ciudades puerto en plazas fortificadas durante el siglo XVIII, propiciaría la presencia en ellas de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de las obras de fortificación, que con sus conocimientos y experiencias contribuyeron a la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos en la construcción de nueva infraestructura y equipamientos de servicios. La llegada de recursos del exterior para el reforzamiento de las defensas y el mantenimiento de guarniciones militares y mandos de tropa contribuiría al estímulo de las economías locales. Este hecho, unido a una coyuntura económica favorable, propiciaría en los centros urbanos más dinámicos del Caribe la puesta en marcha de algunas obras de infraestructura a nivel urbanístico, primero en el contexto del crecimiento sostenido de las economías de plantación, por el incremento de la demanda europea de productos tropicales, principalmente azúcar, y a partir de inicios del ochocientos, por una integración más acelerada

de las exportaciones en la economía mundial, en un contexto más globalizado, impulsado por «la maduración de la revolución industrial» y de los transportes (Gelman, 2014). Uno de los casos más significativos en este sentido fue el de la isla de Cuba, que entre las décadas de 1740 y 1790 experimentó un importante crecimiento económico y demográfico al consolidarse como primer exportador mundial de azúcar, situación que propiciaría el desarrollo de un activo periodo constructivo en La Habana, con el que se intentó dotar a la ciudad de mejor infraestructura, importantes edificios civiles y espacios públicos urbanizados (Le Riverend Brusone, 1992, pp. 119-120; Santa María García, 2011, p. 150).

Entre los gobernadores que destacaron a la hora de impulsar en La Habana medidas relativas a la policía, se encontraron Felipe de Fonsdeviela, marqués de la Torre (1771-1777), Luis de Casas (1790-1796) y, ya entrando el siglo XIX, Miguel Tacón (1834-1838) (Apaolaza Llorente, 2016, pp. 127, 132 y 140). Como veremos en el capítulo de este libro dedicado al desarrollo técnico de la infraestructura en esa ciudad, realizado por Eduardo Azorín, el primero de ellos «dirigió una política ilustrada basada en la ciencia de policía por la cual fomentó la higiene del espacio público, incorporó equipamiento urbano, favoreció la proliferación de edificaciones civiles y conformó nuevos lugares de esparcimiento». Durante su gobierno, entre otras medidas, se creó la primera alameda, el primer teatro o Coliseo, se inició el empedrado de las calles, se diseñó la plaza mayor, se construyeron puentes y se arreglaron caminos. También se adoptaron medidas para combatir el comercio ambulante y acabar así, como en otros centros urbanos del periodo, con «una imagen inconfundible de ese desorden» que los ilustrados querían erradicar (Amores Carredano, 2019, pp. 107 y 115). En las últimas décadas del siglo

XVIII se llevaron a cabo en dicha ciudad una serie de medidas orientadas a la instauración de un sistema de alumbrado y de recogida de basuras, pudiéndose encontrar, en este sentido, bandos particulares de policía como los emitidos por el gobernador José Manuel de Ezpeleta, entre los años 1786 y 1787 (Azorín, 2021, p. 182)⁶¹.

Dentro de la región caribeña, entre los centros urbanos que experimentaron importantes avances en materia de infraestructura y salubridad durante las últimas décadas del siglo XVIII, estuvo la ciudad de Caracas, con algunas intervenciones que podemos considerar tempranas con relación a otros núcleos de población de la América hispana (Luque Azcona, 2017). De manera similar a lo sucedido en La Habana, en este caso gran parte de las intervenciones pudieron proyectarse y materializarse en el contexto de una coyuntura política y económica favorable durante la segunda mitad del siglo XVIII, que para el caso venezolano se debió, en el plano político-administrativo, a la unificación de territorios hasta entonces dispersos en la Capitanía General de Venezuela (1777) y a la creación de la Intendencia (1776), la Audiencia (1786), el Consulado de Caracas (1793) y el Arzobispado (1803); también, en el plano económico, al importante dinamismo experimentado como consecuencia, entre otras cosas, de la creación en 1728 de la Real Compañía Guipuzcoana, encargada de dirigir y fomentar la expansión económica de la provincia, en buena medida gracias a la producción de cacao. Todo ello propiciaría, a su vez, un importante crecimiento demográfico en algunas zonas del territorio venezolano (Navarro García,

61. La evolución urbana y arquitectónica de La Habana durante ese periodo ha sido tratada, además de por los autores mencionados, por otros como Chateloin (1989), Naranjo Orovio (1992) y Scarpaci *et. al.* (2002).

1991, pp. 96-99, 206-207), así como la expansión y la consolidación de la red urbana de Venezuela y la consagración de la capitalidad de la ciudad de Santiago de León de Caracas (Lucena Giraldo, 1992, p. 519).

Entre las actuaciones desarrolladas en el mencionado núcleo urbano a nivel de infraestructura, destacan algunas, como la remodelación de la plaza mayor con la construcción de fuentes, escalinatas, locales y pórticos en la fachada sur y oeste y la conformación de un incipiente sistema de alumbrado durante el gobierno de Felipe Ricardos (1751-1757) (Ladera de Díez, 1990, p. 204; Salazar Bravo, 2008a, pp. 201-211). En esos años el mencionado gobernador impulsó, junto al cabildo de la ciudad, medidas para mantener el orden de la retícula, la forma de las calles y su empedrado (Salazar Bravo, 2012, p. 43). En las décadas de 1770 y 1780 se produjeron, asimismo, algunas intervenciones destacadas, como la construcción de los puentes de La Trinidad (1775) y el de Carlos III (1777), que posibilitaron la extensión de la trama urbana al norte y al este de la ciudad, durante el gobierno de José Carlos de Agüero (1772-1777) (Salazar Bravo, 2008b, p. 83), o la construcción de un corral de comedias y una alameda llamada de la Trinidad, por el capitán general Manuel González y Torres de Navarra (1782-1786) (Lucena Giraldo, 2013, p. 154). La similar configuración de esta alameda con la del Paseo del Prado de Madrid pudo deberse, según José Enrique Blondet Serfaty, al hecho de que González y Torres hubiera residido en la capital del reino antes de su traslado a Caracas, pudiendo conocer de primera mano algunas de las actuaciones impulsadas por el monarca Carlos III en esa ciudad (Blondet Serfaty, 2008, pp. 70-72).

De manera parecida a lo sucedido en otros centros urbanos de la época, las nociones ilustradas de higiene y salubri-

dad llevaron a algunos gobernadores a impulsar en Caracas medidas para la limpieza pública (Salazar Bravo, 2012, p. 79). Entre los bandos relacionados con este asunto se encuentran algunos, como el del gobernador Martín de Lardizábal y Elorza (1732-1747) del año 1737, que incluía una resolución relativa a la gestión del agua; el de José Solano y Bote (1763-1771), del año 1769, que tenía varias disposiciones sobre diferentes aspectos de la vida caraqueña, algunas relacionadas con el aseo y mantenimiento de calles y caminos (Índice Histórico Español, p. 421); o el de Pedro Carbonell Pinto Vigo y Correa (1792-1799), del año 1795, que contenía prohibiciones como la de no arrojar a las quebradas de la población o en sus contornos «ropas y muebles de los enfermos, basura ni otra inmundicia alguna» (Archila, 1961, pp. 349-350). También se construyeron hospitales especializados, como el de San Lázaro para enfermos de lepra, del año 1752, y la Casa de la Misericordia, en el año 1789 (Salazar Bravo, 2013, p. 9). Otra iniciativa, como la relativa a la construcción de un cementerio, no se concretaría en Caracas hasta inicios del siglo XIX; concretamente, a partir del año 1816 (Alzate Echeverri, 2007, p. 209).

Con relación a otros núcleos urbanos del espacio caribeño, sabemos del impulso que algunas autoridades dieron a la aplicación de iniciativas relacionadas con la ciencia de policía durante las últimas décadas del siglo XVIII. En el caso de la ciudad de Cartagena de Indias, fueron varios los dirigentes que durante la segunda mitad del siglo XVIII manifestaron en diferentes ocasiones que el presupuesto de la provincia se destinaba en su mayoría al sostenimiento del aparato militar defensivo y no a su progreso material. En este sentido, una de las medidas llevadas a cabo por orden del gobernador José de Sobremonte (1761-1766), fue la del adoquinado de las calles

para la defensa (Munive, 2004, p. 188). Entre los factores que pudieron influir en un cierto retraso, con relación a otros centros urbanos de la región, en la mejora de la infraestructura urbana de Cartagena, estuvieron, por una parte, la priorización dada en esos momentos a los trabajos destinados al reforzamiento de sus defensas y al mantenimiento de una guarnición militar y mandos de tropa; por otra, al hecho de que en el virreinato de Nueva Granada no se produjera una renovación generalizada del gobierno por medio de las intendencias y a la coyuntura generada con la revuelta protagonizada por los nuevos centros productivos de Socorro a inicios de la década 1780 (Ruiz Rivera, 2019, pp. 553-554).

A pesar de todo ello, hubo durante las últimas décadas del siglo XVIII gobernadores que propusieron y aplicaron medidas relativas a la policía para la ciudad, destacando en este sentido Joaquín de Cañaveral y Ponce (1789-1796), quien propuso un proyecto de empedrado de las calles que para el año 1790 se encontraba avanzado en su ejecución, al tiempo que contribuyó a la realización de cuatro obras de gran relevancia para la ciudad: la construcción del muelle nuevo, la segunda puerta del puente de Getsemaní, el Hospital Real y del cuartel para el Regimiento Fijo. Entre las acciones destacadas por algunos de los miembros del cabildo favorables a su gestión, estuvo la de haber limpiado a «la ciudad de vagos, ociosos y mal entretenidos que corrompían con sus torpes vicios y su escandalosa vida, a los que metía en las obras de fortificación o en las milicias para convertirlos en vecinos útiles» (Ruiz Rivera, 2019, pp. 561 y 567). Durante su gobierno, se aprobaron una serie de medidas para el mantenimiento del buen orden respecto a la salud, relativas a la administración y distribución del agua, la limpieza, el abasto de alimentos o el control de las basuras y enfermedades (Munive, 2004, p. 180).

Concretamente, el bando de buen gobierno del año 1789; el de cinco años más tarde, con el que intentó contrarrestar el acaparamiento y la especulación con la carne de cerdo; o el del año 1796, por el que se multaba a toda aquella persona que revendiera «los mantenimientos» destinados al abasto de la plaza (Solano D., 2018, pp. 549-588).

Otros centros urbanos relevantes del espacio caribeño para el periodo analizado fueron San Juan de Puerto Rico, que será tratado con mayor detenimiento en el siguiente apartado, o Santo Domingo, ciudad esta última para la que es preciso realizar estudios más específicos sobre la forma en la que las diferentes autoridades implicadas en la gestión de su centro urbano propusieron y aplicaron medidas relacionadas con la ciencia de policía durante la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX.

San Juan de Puerto Rico

Las ideas de la Ilustración llegaron a Puerto Rico con cierto retraso en relación con otros territorios de la América hispana (Gutiérrez del Arroyo, 1950). No obstante, es posible encontrar algunos precedentes en la isla de este movimiento filosófico y cultural, tanto en algunas de las medidas desarrolladas durante las últimas décadas del siglo XVIII, por capitanes generales destinados en la isla (Castro Arroyo, 1984, p. 22), como en las ideas ilustradas y propuestas llevadas a cabo por otros representantes de la Corona, miembros destacados de la Iglesia, militares, hacendados, la élite intelectual criolla y los representantes del gobierno local, relativas al ordenamiento del territorio para la producción, la regulación de la fuerza laboral, el comercio y la educación (Cortés Zavala 2009-2010, pp. 110-11). En este sentido, María de los Ángeles Castro ha

identificado al periodo de gobierno de Miguel de la Torre (1823-1837) como el del máximo apogeo de las ideas ilustradas en la isla (Castro Arroyo, 1984, p. 22). Fue precisamente entonces, a partir de la segunda década del siglo XIX, cuando los cambios en la estructura socioeconómica de la isla se hicieron más evidentes, si bien es cierto que habían comenzado a producirse durante las últimas décadas del XVIII (Navarro García, 1991, p. 17).

De manera parecida a lo sucedido en otros enclaves de gran valor estratégico del ámbito caribeño, la presencia en San Juan de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de las obras de fortificación influyó en la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, así como en la construcción de infraestructura y equipamientos de servicios (Sepúlveda Rivera, 1989, p. 125). En este sentido, destaca la llegada a Puerto Rico del mariscal de campo irlandés Alejandro O'Reilly, en abril de 1765, autor del proyecto defensivo, cuyas obras comenzaron el 1 de enero del año siguiente bajo la dirección del ingeniero jefe de las Reales Obras de Fortificación de la isla, Thomas O'Daly, quien trabajó en ella desde 1762 hasta el 19 de enero de 1781. Con el objetivo de hacer el enclave inexpugnable, el monarca Carlos III dispondría además el envío de «700 penados y reos del comercio ilícito», procedentes de España, Nueva Granada y Venezuela, para el trabajo en las obras proyectadas por O'Reilly, el refuerzo de la guarnición de la isla con soldados del Regimiento de León y varias tropas de Ceuta y Orán, y la asignación a Puerto Rico de un situado de 100 mil pesos anuales procedentes del Real Erario del virreinato de Nueva España (Hinarejos Martín, 2020, pp. 109 y 113).

Figura 1. Gobernador don Miguel Antonio de Ustáriz. José Campeche y Jordán. 1789-1792, óleo sobre madera



Fuente: Colección Instituto de Cultura Puertorriqueña.

Otro aspecto destacable para el caso de Puerto Rico es el papel activo desempeñado por algunos de los gobernadores y capitanes generales a la hora de presidir el cabildo, en aspectos relativos a la administración de la ciudad y en la propuesta y aprobación de medidas relacionadas con la policía. Reflejo del interés de estos últimos por el ordenamiento de la vida pública de la isla son los diferentes bandos de policía y buen gobierno. Algunos de ellos han sido analizados por María Teresa Cortés Zavala, concretamente los que fueron emitidos entre el gobierno de Miguel Antonio de Ustáriz (1789-1792) y el de Juan Manuel González de la Pezuela (1849-1851), destacando el papel tan importante que desempeñaron para unos momentos en los que la seguridad era vista como uno de los factores claves para el aumento del cultivo de productos agrícolas de exportación (Cortés Zavala, 2017, pp. 29-56). María de los Ángeles Castro distingue en ellos tres tipos de reglamentaciones: el primero, el que se refiere a la organización y el embellecimiento de la ciudad a través del trazado urbano de las calles, la regulación de las construcciones, la remodelación y alineación de las casas y edificios; el segundo, el relativo a la conservación y limpieza de las calles, plazas y paseos; y el tercero, el que tiene que ver con la seguridad de los habitantes de la ciudad y la estabilidad del gobierno. También destaca que los bandos del siglo XIX fueron más explícitos que los anteriores al referirse a estos aspectos (Castro Arroyo, 1984, pp. 15 y 16).

Antes de pasar a analizar las diferentes disposiciones que sobre estas cuestiones se adoptaron en la ciudad de San Juan de Puerto Rico durante el siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX, nos parece importante destacar el papel activo que los miembros del cabildo tuvieron en la propuesta, discusión y aprobación de esas medidas. En este sentido, las actas capitulares ponen de relieve que desde esa institución se realiza-

ron periódicas peticiones de ordenanzas, que partieron por lo general del procurador general. También se discutieron y propusieron modificaciones a determinados bandos, por lo que podemos afirmar que la propuesta de medidas relativas a la policía partió tanto de reales órdenes, como de la iniciativa de gobernadores y capitanes generales y de propuestas realizadas desde el órgano del poder local.

Organización y embellecimiento de la ciudad

El interés del Gobierno por las obras de utilidad pública en su sentido moderno puede advertirse en Puerto Rico con el inicio del siglo XIX, pudiéndose con anterioridad encontrar alguna excepción, caso de las obras para el empedrado de las calles de la capital (Gutiérrez del Arroyo, 1950, p. 133). Adolfo de Hostos destaca el «notorio» abandono que tenían las calles y plazas de la ciudad de San Juan durante la segunda mitad del siglo XVIII, a pesar de haberse aprobado diferentes impuestos para su composición. También menciona el inicio de las obras de empedrado en el año 1784, con «chinos o cantos rodados, dejándose el arroyo al centro revestido con losas del país» (Hostos, 1948, pp. 427-428). Según aparece descrito en el acta capitular del 2 de junio de ese año, por real orden del 28 de febrero anterior, se había proveído al gobernador de Puerto Rico que celebrara un cabildo abierto «en que se trate sobre el empedrado de las calles y se propongan los arbitrios menos gravosos para llevar a efecto la obra», en respuesta a una carta anterior en la que el ingeniero comandante había expuesto el problema existente con «la disminución progresiva» que había ido teniendo el «fondo de este puerto», las causas «de este daño y medios de repararlo». La misma preocupación con relación al calado del fondeadero de la bahía existía en esos mo-

mentos en la ciudad de La Habana, como describe Eduardo Azorín más adelante, en su ya mencionado capítulo sobre el desarrollo técnico de la infraestructura en esa ciudad.

Al mencionado cabildo abierto debían asistir los ingenieros de la plaza y algunos de los principales vecinos de la población. En la sesión celebrada el 16 de agosto siguiente, el comandante de ingenieros, don Juan Francisco Mestre, estimó en unos 20.174 pesos, 6 reales y 25 maravedíes el costo del empedrado de las calles:

situadas de Norte a Sur de la ciudad, que son las más precisas para el uso del público por lo pendiente de ellas, y cuyo derrame precipita los terrenos simples conduciéndolos a la bahía que la perjudica en el todo y hace ofensa al puerto y su entrada.

Con el objetivo de financiar la obra, en la misma sesión se solicitó real aprobación para «imponer una pensión equitativa sobre los frutos comestibles que exportan y venden las embarcaciones de Europa y de esta América» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1781-1785*, 1966, pp. 154, 155 y 162). El asunto volvería a tratarse en un cabildo extraordinario el 18 de mayo de 1785, con motivo de haber llegado la real aprobación de lo solicitado (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1785-1789*, 1966, pp. 4-5).

Los trabajos para el empedrado continuaron durante el gobierno de Ramón de Castro (1795-1804). Se dotaron a las calles principales con aceras conformadas por ladrillos puestos de canto, si bien no sería hasta inicios de la década de 1830, durante el gobierno de Miguel de la Torre, cuando los trabajos experimentaron mayores avances, hasta su casi completa conclusión en el año 1840 (Hostos, 1948, p. 428). No obstante, en las décadas siguientes un buen número de calles conti-

nuaron sin estar pavimentadas, siendo uno de los objetivos del ayuntamiento de San Juan su arreglo, incluso para fechas tan avanzadas como el último cuarto de siglo (Castro Arroyo, 1984, pp. 198-199).

Junto a las del empedrado, otra de las obras que centró el interés de gobernadores y el cabildo de San Juan fue la de la reparación de los puentes de San Antonio y Martín Peña, por la importancia que tenían para la comunicación y la introducción de víveres y frutos en el núcleo intramuros, siendo frecuentes las alusiones al estado de ruina que presentaban. Así lo reflejan varias actas capitulares a lo largo de los años 1732, 1738, 1739, 1741, 1744, 1745, 1746, 1749, 1752, 1753, 1756, 1757, 1766, 1767, 1768, 1774, 1776, 1778, 1782, 1806, 1820... (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1730-1750*, 1949, pp. 28, 31, 35, 145-148, 151, 179, 217, 229-230, 268, 271; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1751-1760*, 1950, pp. 31, 55, 123, 137; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1761-1767*, 1954, pp. 139, 140, 145; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771*, 1965, p. 30; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, pp. 73, 160, 182; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1777-1781*, 1966, p. 28; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1781-1785*, 1966, p. 49; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, p. 268; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, p. 20).

Durante el gobierno de Castro también se reedificó la Casa Consistorial y se construyó el Real Arsenal. Con su sucesor, Toribio Montes (1804-1809), se reedificó la Catedral y se realizaron trabajos de limpieza en La Puntilla, un terreno pantanoso lleno de manglares adyacente a la muralla del recinto sur

(Gutiérrez del Arroyo, 1950, p. 134). El programa de obras públicas experimentaría un importante impulso con el gobierno de Salvador Meléndez (1809-1820), al llevarse a cabo durante su mandato tanto la reconstrucción del puente de Martín Peña como la construcción de la Fuente de Miraflores, de la cárcel de la Capital y de una torre con reloj en la Casa Consistorial. Su sucesor, Juan Vasco y Pascual (1820), estableció el sistema de alumbrado de San Juan (Gutiérrez del Arroyo, 1950, pp. 135-136). En el acta capitular del 17 de abril de 1820, se menciona precisamente que el «señor gobernador presidente manifestó a esta corporación que desde el día siguiente de su llegada notó la necesidad de que se dispusiese un alumbrado respecto a la oscuridad en que se observan de noche las calles», proponiendo para este fin el establecimiento:

de una pequeña contribución pagadera por los dueños de casas, según la más o menos clase de éstas, que es lo que generalmente se practica en semejantes establecimientos tan necesarios para el adorno y policía de una ciudad y como ésta que debe considerarse del primer rango.

En el acta del 25 de abril siguiente, el procurador general informó favorablemente sobre el proyecto de alumbrado, solicitando al cabildo la provisión de los fondos requeridos para su establecimiento y sostenimiento. Meses después, concretamente en la reunión del cabildo del 16 de octubre, se trata el asunto relativo al contrato de abastecimiento de aceite de ballena para alumbrado, haciendo presente el diputado de alumbrado que «el americano conocido de esta ciudad Benjamín Grey se obliga a traerlo al precio de diez reales el galón, pagadero en moneda corriente macuquina», acordándose «que el mismo señor diputado formalice con seguridad la contrata

que cumplirá esta corporación» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, pp. 26-27, 29, 108). Según menciona Hostos, citando a Coll y Toste, el sistema de alumbrado en esos momentos estuvo conformado por faroles con depósitos de aceite que «pendían de cuerdas atravesadas en las calles, de una casa a la otra de enfrente» (Hostos, 1948, pp. 425-426; Hostos, 1966, pp. 482-483).

En un reciente estudio sobre este aspecto destacamos cómo el retraso en la llegada a la isla de las ideas ilustradas y la escala reducida del núcleo urbano pudieron contribuir al retraso en la concreción del alumbrado público que, una vez materializado, contó con numerosas deficiencias en el servicio; asimismo, que durante la década de 1830, coincidiendo con el gobierno de Miguel de la Torre en la isla, se produjeron las primeras propuestas para la introducción del gas en la iluminación pública de la ciudad, tras la inauguración en Madrid de algunas luminarias por gas en la plaza de Oriente y por los contactos mantenidos desde Puerto Rico con particulares y empresas de Estados Unidos. Esta circunstancia la interpretamos como una manifestación más de los efectos de la globalización sobre la región, al detectarse un proceso similar en otros centros urbanos del Caribe, que propició la llegada de nuevas ideas y adelantos técnicos (Luque Azcona, 2021, pp. 26-28). De hecho, entre inicios de la década de 1820 y el año 1898, se emplearon en la ciudad de San Juan diferentes sistemas de iluminación de forma simultánea, añadiéndose, a los ya mencionados faroles con depósitos de aceite, los faroles de gas y, a partir de mediados de la década de 1850, los faroles de reverbero tras la introducción del petróleo como iluminante (Hostos, 1948, p. 426). A pesar de todo lo expuesto, el principal centro urbano de Puerto Rico continuaría, a finales del siglo XIX, con un importante atraso en la prestación de ser-

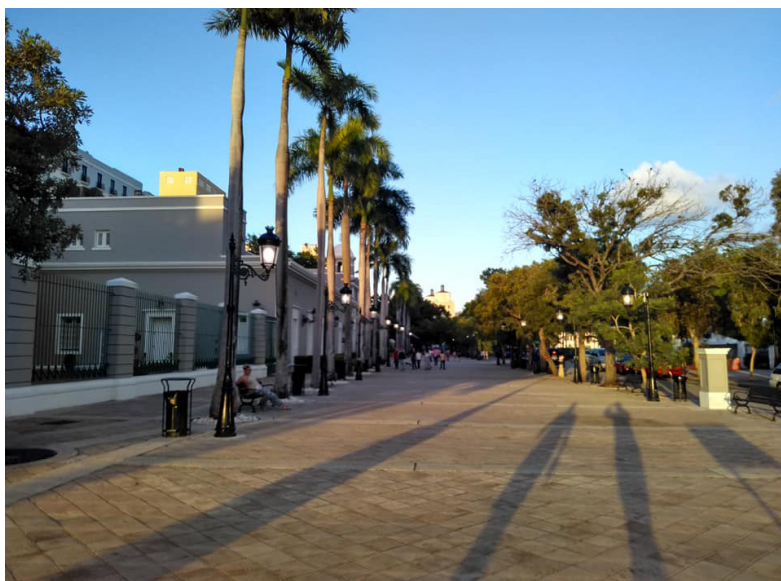
vicios públicos, con sistemas de alumbrado a gas y eléctrico que no respondían a las necesidades de la época (Trías Monge, 1980, p. 5).

En el año 1824 y bajo el gobierno de Miguel de la Torre, se puso la primera piedra de una obra de gran transcendencia para la ciudad, la del Teatro Municipal de San Juan, muy pronto convertido en sede de la vida artística y social (Castro Arroyo, 1984, pp. 170-175). Tres años después se iniciaron los trabajos para la construcción del Seminario Conciliar. Inaugurado en el año 1832, por sus aulas pasaron figuras destacadas de la vida intelectual y política del siglo XIX puertorriqueño (Castro Arroyo, 1984, pp. 175-183; Gutiérrez del Arroyo, 1950, pp. 166-171).

Durante la primera mitad del siglo XIX se intervinieron también algunos de los espacios públicos de la ciudad. Fue el caso de la plaza de Armas, que permaneció con suelo de tierra hasta que el ayuntamiento propuso su afirmado en noviembre de 1840. Para ello fue necesario el traslado del mercado que en ella se celebraba a la plazuela de San Francisco, no siendo hasta inicios de la década siguiente cuando se llevó a cabo su arreglo mediante la construcción de un paseo público por impulso del gobernador Juan de la Pezuela y Cevallos (1848-1851) (Castro Arroyo, 1984, p. 204). Con el objetivo de arreglar los alrededores del Teatro Municipal, se intervino la plaza de Santiago, pavimentándose su área central con hormigón, incluyéndose asientos de granito y plantándose almendros en los alrededores. Como consecuencia de ello, este lugar se convirtió en espacio de encuentro de diferentes sectores sociales durante los domingos, recibiendo el nombre del Prado, como el famoso paseo madrileño (Castro Arroyo, 1984, p. 143). Se constituyó en la cabecera del primer paseo que tuvo la ciudad de San Juan, el paseo de Puerta de Tierra, diseñado a finales

de la década de 1830 y conformado por una línea recta y tres glorietas equidistantes (Castro Arroyo, 1984, pp. 202-203; Sepúlveda Rivera, 1989, p. 219). A inicios de la década de 1850, se dotaría a la ciudad de un segundo paseo, el llamado Paseo de la Princesa que, conformado por una avenida central flanqueada por una arboleda con una glorieta central en su punto medio (Hostos, 1948, p. 429), constituiría otro lugar de esparcimiento para la población. Entre el segundo paseo y la muralla sur se construyó, a modo de prolongación del mismo, un jardín botánico, cuyo establecimiento había sido propuesto años antes por el gobernador Miguel de la Torre con un proyecto de la Sociedad Económica de Amigos del País (Castro Arroyo, 1984, pp. 203-204).

Figura 2. Vista actual del Paseo de la Princesa



Autor: Emilio José Luque Azcona.

De forma paralela a estas intervenciones, se fueron aplicando medidas orientadas a la regulación de construcciones, la remodelación y alineación de las casas. Si bien planos como el del año 1772 ponen de relieve la existencia para esos momentos de una cantidad importante de bohíos en el interior de la ciudad, sobre todo en el sector noreste, así como en el exterior a ambos lados de la carretera de Puerta de Tierra, no fue hasta el siglo XIX cuando las autoridades prestaron una especial atención a este asunto (Sepúlveda Rivera, 1989, p. 144). Así, por ejemplo, en el bando de policía y buen gobierno promulgado por el gobernador Miguel de la Torre en 1823, se requería licencia expresa del Gobierno con este fin, «con arreglo a lo dispuesto en varias Reales órdenes», al tiempo que se prohibía «la fabricación de bohíos techados de paja o yaguas». Según destaca Adolfo de Hostos (1948), el Ayuntamiento adoptaría una medida más drástica en este punto, al ordenar la destrucción o la reconstrucción, mediante ladrillos, de los bohíos localizados en el espacio intramuros de la ciudad (p. 80). El mismo autor se refiere a la apertura de un expediente por parte del Concejo Municipal en 1836, para la numeración de las casas, así como a la aprobación de la ordenanza en 1842, por la que se disponía la prohibición de obras de madera y la demolición de las existentes dentro de la ciudad en un plazo máximo de seis años (p. 80).

A nivel de infraestructura, y de manera similar a lo sucedido en otros núcleos de población de la época, el abastecimiento de agua fue uno de los principales motivos de preocupación. Sobre este punto, Hostos menciona que San Juan dependió, durante el periodo colonial, de manantiales y pozos, aljibes y «receptáculos portátiles» para recoger las aguas de lluvia, y de las aguas envasadas que se transportaban desde ríos cercanos. También, que ninguno de los tres manantiales, el del Aguilar, Tejar y Miraflores, estaba en la zona intramuros

(pp. 421-422). El reparo de las fuentes es, por ello, otro de los aspectos que aparece tratado de forma reiterada en las actas capitulares, junto con las respuestas dadas a los problemas originados como consecuencia de las lluvias torrenciales, tan frecuentes en la región⁶². Relacionado con la gestión del agua, estuvo la construcción de un sistema de alcantarillado a partir del año 1844, con el que se trató de sustituir los «cauces de desagüe natural del solar de la ciudad» utilizados hasta entonces (pp. 428-429). Con anterioridad, el acta capitular del 16 de octubre de 1820 incluyó un oficio del gobernador dirigido al ayuntamiento con el presupuesto «del costo a que ascenderá la construcción de dos alcantarillas para el paseo de Puerta de Tierra, formado por el señor comandante de ingenieros», estimado en 202 pesos (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, p. 106).

Otra novedad importante relacionada con la dotación de nueva infraestructura, aunque con las preocupaciones higiénicas originadas en el siglo XVIII, tuvo que ver con la construcción de cementerios fuera de poblado, que para el caso de Puerto Rico fue, según menciona Isabel Gutiérrez del Arroyo (1950), significativa «en cuanto a sus resultados efectivos y a la preocupación manifestada por las autoridades gubernativas» (p. 158). En la sesión del cabildo del 21 de enero de 1805, el procurador general se refirió al expediente sobre cementerios fuera de poblados remitido por el gobernador al ayuntamiento. En este punto, el cabildo informaría, a principios de abril siguiente, que no contaba con los fondos necesarios para la

62. Este aspecto lo analizamos en un artículo publicado en el dossier coordinado por Rogelio Altez e Inmaculada Simón, titulado «El agua como amenaza» (Luque Azcona, 2023). El asunto relativo a los problemas para el abastecimiento de agua potable, en el caso de San Juan de Puerto Rico, ha sido tratado de forma específica por Crowe (2012).

construcción del cementerio extramuros de la ciudad, «por hallarse muy grabados los fondos de los propios con gastos eventuales». Al año siguiente, en la sesión del 24 de marzo, se dio parte del expediente sobre el legado de cuatro mil pesos, hecho por Juan del Castillo, para la construcción de un cementerio, otorgado en la Ciudad de México a favor del cabildo de San Juan de Puerto Rico (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, pp. 130, 149, 212).

A pesar de ello, el asunto del cementerio no volvería a retomarse hasta varios años después, cuando en la sesión del 14 de enero de 1813, en el informe que el cabildo elevó al gobernador sobre obras de utilidad y ornato iniciadas y que «convenga emprender en esta isla», se instaba a la construcción de un cementerio extramuros, «a sotavento de la ciudad, que podría establecerse en el campo que media entre los baluartes de Santo Tomás y San José, o en la altura del de San Agustín». Sobre la financiación de la obra, en esa ocasión se especificó que su costo, «no siendo por ahora más que el de sus muros de división y osario, reservando la construcción de capilla para mejores tiempos, y a cargo de las corporaciones y otras personas egregias, o particulares, la de sepulcros o panteones, que los estimen convenientes», no requería de la creación de un nuevo arbitrio, por lo que podría cubrirse «con los fondos de Propios o con los sobrantes de otros». Unos meses después, según consta en el acta del 12 de julio del mismo año, en el cabildo se leyó un oficio del gobernador, que iba acompañado del expediente formado para la construcción del cementerio fuera del poblado, recomendando lo mandado por real cédula de 19 de mayo de 1804 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, pp. 57 y 129).

Figura 3. Vista actual del Cementerio Santa María Magdalena de Pazzis



Autor: Emilio José Luque Azcona.

El tema volvería a ser tratado en la sesión del 18 de marzo de 1814, en la que se adoptaron disposiciones con urgencia para la realización del proyecto del cementerio municipal, que, según se menciona, se encontraba sin llevarse a efecto por «falta de fondos y arbitrios». Una de ellas fue la convocatoria de un cabildo extraordinario y otra el nombramiento de una comisión para el señalamiento del sitio del cementerio provisional y su repartimiento. Poco después, en el cabildo extraordinario del 22 de abril siguiente, se ordenaría cerrar dicho cementerio

de una cerca de tablas y solicitar su bendición. El reglamento del cementerio se aprobaría en la sesión del 1 de junio (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1814*, 1968, pp. 40-41, 54-56, 75). Finalmente, esta medida pudo finalmente concretarse en la construcción de un cementerio en el espacio extramuros comprendido entre los baluartes de San Antonio, Santa Rosa y la orilla del mar, en el frente norte del campo del Morro, que sería inaugurado en el año 1818 bajo la advocación de Santa María Magdalena de Pazzis. Años después, en 1868, el Ayuntamiento construiría la capilla circular y la pared de cerca de la parte antigua del cementerio (Castro Arroyo, 1984, pp. 162-169; Hostos, 1948, pp. 441-442).

Conservación y limpieza de espacios urbanos

Con relación al segundo de los aspectos tratados en los bandos de policía y buen gobierno, el relativo a la conservación y limpieza de las calles, plazas y paseos, una de las referencias más tempranas que hemos localizado en las actas capitulares, a partir de la década de 1730, es la realizada por el procurador general en la sesión del 1 de junio de 1767, en la que hizo representación del daño que causaban las basuras y los escombros que se echaban de las casas a las calles en la bahía (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1761-1767*, 1954, pp. 161-162). Unos años después, en diciembre de 1770, se encargó la limpieza de la plaza a los «negros cargadores» durante los lunes, miércoles y sábados de cada semana, con motivo de haber huido «el verdugo que lo ejecutaba». Con relación a este punto, resulta interesante el hecho de que se requiriera a los señores doctor don Francisco Manuel de Acosta y don José Mariano Ramos «para que escriban al ayuntamiento de La Habana para que se sirva informar los

estilos y costumbres que allí se observan» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771*, 1965, p. 174).

Las actas capitulares reflejan otras actuaciones puntuales para impedir la acumulación de basuras, como la realizada en la calle de la Caleta, por ocasionar las que allí se acumulaban el cegamiento del puerto, en agosto de 1776 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, p. 191), y el nombramiento de comisarios para el cuidado de la limpieza, como sucedió en la sesión del 30 de enero de 1775, a la que nos referiremos con posterioridad por el tratamiento de otros asuntos relativos a la policía. En esa ocasión, en concreto, se responsabilizó al regidor Bernardino de Aponte y al procurador general, don Miguel Xiorro, para que vigilaran la limpieza de las calles, basureros, escombros, haciéndose mención del proyecto de construcción de una cañería o alcantari-lla, «común y pública, para que por ella se conduzcan las inmundicias» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, p. 99). En la sesión del 17 de abril de 1780, el alguacil mayor, don Félix de la Cruz, volvería a poner de relieve la falta de aseo en las calles y la práctica de algunos vecinos de cerrar los callejones públicos (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1777-1781*, 1966, p. 117).

Con el inicio del nuevo siglo, aparecen reflejadas en las actas capitulares algunas propuestas de mayor alcance, como la realizada por el gobernador para la formación de los padrones que faltaban de los propietarios de las casas para el establecimiento de carros con los que recoger la basura del vecindario, según consta en el acta capitular del 9 de septiembre de 1805 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, p. 174). En 1813, el cabildo trató el asunto relativo a la falta de cumplimiento, por parte de don Manuel Padilla, de la contrata por la que se comprome-

tía a hacer la limpieza dos veces a la semana de cada barrio, situación que no se había «verificado nunca sino sólo una vez» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, p. 55). Al año siguiente, el regidor Pizarro denunciaría de nuevo «la situación intolerable de salubridad pública debida a la falta de cumplimiento del encargado de la limpieza», el contratista de los carros de la limpieza, José Mayo. Según expuso, para esos momentos «los recintos de la ciudad, alto de Santa Bárbara y de San Sebastián» se encontraban cubiertos de basura, «porque como falta el carro que debe exportarla se aprovechan de la oscuridad de la noche muchos desconsiderados vecinos y la arrojan a semejantes sitios, con perjuicio de la fortificación». También hizo referencia al mal estado en el que se encontraban los carros por tenerlos siempre a la intemperie y a aspectos relacionados con la salud pública. Según menciona, «los vecinos pudientes que ven pasar los treinta y cuarenta días sin parecer el carro, alquilan quien les exporte sus basuras, pagando muchos de ellos tres y cuatro reales por semana...». En cambio:

[...] el vecino que carece de medios para sacar de casa sus basuras, las deposita en el patio, las que, corrompidas, exhalan su fetidez insufrible, que perjudica la salud pública, y tal vez podrá ser ésta la causa de varias enfermedades que se experimentan desde que Mayo arrendó el ramo de limpieza.

Según su parecer, en «los arrendamientos de Manuel Padilla, y cuando la ciudad los tuvo por administración de su mayordomo, jamás se notaron las faltas que hoy». Como consecuencia de todo lo expuesto, el ayuntamiento acordó que el contratista Mayo cumpliera con la extracción de basuras que «perjudican a las fortificaciones y murallas»

y ante las quejas de los vecinos, se le multaría con 60 pesos. El mencionado contratista solicitaría poco después que se le exonerara de la contrata de limpieza «por tener que atender a sus haciendas de campo» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1814, 1968*, pp. 119, 120, 122, 124, 138 y 141).

Varios años después, el asunto relativo a la recogida de basuras volvería a centrar el interés de los miembros del cabildo. Primero, por el cese del servicio de la limpieza pública proveído por el ayuntamiento a finales de abril de 1818, situación que llevó a que se estipulase que «cada vecino sin contar con los carros proporcione a sus expensas o por medio de sus sirvientes la de su propia casa, haciendo conducir las basuras a la cantera del Morro». Meses después, en octubre, el gobernador expuso al cabildo «la utilidad de que se conduzcan las basuras al lugar destinado para ello», con el fin de evitar que se arrojen a la calle y que «con las continuas lluvias que hay corren al puerto y lo ciegan, de lo que ha de provenir forzosamente cegarse la bahía en pocos años y siendo inútil perderá la plaza su comercio y cuantas más ventajas son de inferirse». Para evitar esta situación, el cabildo acordó que «la limpia de la ciudad se verifique en mulas a fin de que el empedrado no se acabe de descomponer y también porque los carros son más costosos al ayuntamiento en sus composiciones». Pocos días después, sería aceptada la contrata presentada por don Miguel Fuertes para efectuar la limpieza de la ciudad utilizando mulas por un periodo de dos años (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1817-1819, 1977*, pp. 79, 110-111, 114).

En 1820, el gobernador y capitán general instó al ayuntamiento a tomar acciones respecto a la limpieza de las murallas, por «el poco aseo» que había observado en la muralla

por las basuras e inmundicias que en ellas se arrojaban. Una vez más, la preocupación por el cegamiento de la bahía por la acumulación de desperdicios es la principal preocupación al tratar este asunto. Por ello, instó al ayuntamiento para que adaptase medidas para el mantenimiento de los parajes públicos de la ciudad «con el aseo correspondiente». En respuesta a su solicitud, el ayuntamiento acordó:

[...] que se fijen celudones en los parajes públicos a fin de que los vecinos de esta ciudad barran diariamente las calles, no arrojen echen basuras a ellas cuando llueve y que los que habitan en la inmediación de las murallas no arrojen por ellas cosa alguna, respecto a que semanalmente se hace la limpieza sin falta alguna.

Poco tiempo después, el comandante de ingenieros se manifestaría sobre este asunto, indicando cómo los escombros y las basuras afectaban a las fortificaciones (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, pp. 67 y 96).

El mal olor no aparece mencionado de forma explícita a la hora de referirse al problema de la acumulación de basuras, aunque sí fue motivo de queja en alguna ocasión, en concreto, en la realizada por vecinos del barrio de Campeche con relación a las letrinas de la tropa que estaba acuartelada en las casas obispaes, para lo que pedían remedio «porque puede contaminarse en la ciudad y apestarla». El ayuntamiento trató este asunto en el cabildo del 27 de mayo de 1771, acordando requerir al gobernador y capitán general providencia para remediar «este daño» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771*, 1965, p. 222).

En materia de salubridad, fueron importantes las medidas relacionadas con la reglamentación de los mercados

públicos, acordada para el caso de San Juan en el año 1822, con la que el cabildo trató de suprimir los puestos de verdura existentes en la plaza Mayor mediante la conformación de un espacio específico para ellos. Tras el intento fallido de instalar una plaza del mercado detrás del bastión de Ánimas en el barrio de Santo Domingo, se construiría el primer edificio para mercado en el solar del antiguo cementerio de la Catedral, un año después de haberse subastado la construcción del edificio de la Pescadería en el barrio de la Marina (Hostos, 1948, p. 432). Estas medidas siguieron a las aplicadas en la década de 1770, concretamente en el año 1775, para la colocación, por indicaciones del gobernador, de cajones en la plaza pública para la venta de comestibles, y de otro «para la venta de pescado en el espacio que media entre la Puerta de San Justo y la calle de los Cuarteles». Con esta medida, más que aspectos relacionados con la salubridad, lo que se buscaba era «asegurar la venta pública de los víveres y demás mantenimientos que entran diariamente en esta capital» y corregir «los excesos que, en la confusión del despacho de lo que se conducía a esta plaza, podrían resultar por los regatones» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, p. 112).

Importantes fueron las acciones encaminadas al control de enfermedades y epidemias en la ciudad. Entre los hospitales fundados en los siglos XVI y XVII, se encontraban el hospitalillo de la Concepción y el hospital del Rey, el segundo dedicado al cuidado de los soldados de la Plaza (Castro Arroyo, 1980, p. 63). Este último se convertiría, según Hostos, por Real Orden de 28 de junio de 1766, en el real hospital de Santiago (Castro Arroyo, 1980, p. 64; Hostos, 1948, p. 408). Una de las mayores obras civiles llevadas a cabo en la ciudad durante el siglo XVIII fue la del Hospital de la Cari-

dad, llamado de la Concepción el Grande para diferenciarlo del anterior, gracias a la labor desempeñada por el obispo Fr. Jiménez Pérez (1770-1781), con el objetivo de mejorar los medios de hospitalización existentes para la población civil de escasos recursos, que no eran admitidos en el hospital militar. A pesar de los conflictos mantenidos con el gobernador José Dufresne por este asunto, el traslado de los primeros enfermos al mencionado hospital se produjo en 1780, si bien la declaración de la guerra entre España e Inglaterra propiciaría que dicho hospital quedara en manos de las autoridades militares (Castro Arroyo, 1980, pp. 72-74; Hostos, 1948, p. 409).

En el informe sobre obras de utilidad y ornato «que haya principiadas y convenga emprender en esta isla de nuevo», que el cabildo elevó al gobernador según consta en acta del 14 de enero de 1813, en respuesta a la orden de la Regencia del Reino del 13 de septiembre de 1812, se recomendó, entre otras medidas, la ampliación del Hospital de la Caridad, por el aumento considerable experimentado por la población, y la erección de un «lazareto para reducir a un degredo los enfermos de este contagioso mal» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, pp. 56 y 57).

Las actas capitulares reflejan de forma reiterada el interés de las autoridades por el control y seguimiento de las personas enfermas, principalmente de lepra (años de 1731, 1732, 1734, 1745, 1749, 1765, 1767, 1770, 1771, 1797, 1812, 1813, ...) y viruela (1732, 1747, 1776, 1786, 1793, 1794, 1801, 1803, 1804, 1818...). También, medidas de carácter más puntual, como la contemplada en el acta del 29 de octubre de 1776, a propuesta del gobernador, para el reconocimiento de los medicamentos en la botica de la ciudad (*Actas de Cabildo de San Juan Bautis-*

ta de Puerto Rico, 1774-1777, 1966, p. 201), o las relativas a las disposiciones dadas por el gobernador sobre enterramiento de cadáveres y quema de ropas pertenecientes a fallecidos, para «evitar en lo posible la propagación de las enfermedades que se padecen en esta ciudad», tratada en el acta del 23 de agosto de 1819 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1817-1819*, 1977, pp. 159-160).

Seguridad de los habitantes y estabilidad del Gobierno

El auto y bando del gobernador para la delineación de la ciudad en cuatro cuarteles o manzanas fue tratado en las reuniones del cabildo del 30 de enero y 6 de febrero de 1775. Para este fin, entre las medidas dispuestas, se nombró a dos responsables encargados de «la delineación de la ciudad en cuatro cuarteles o manzanas, con los nombres de las calles en cada esquina y número de las casas», para el posterior nombramiento por parte del cabildo de alcaldes de barrios o diputados «de cuyo cargo quede el barrio». Se trató, asimismo, en la misma sesión, el asunto relativo al nombramiento de diputados para el examen de vagos, averiguaciones de los solares baldíos y la matanza de «perros, cerdos y otros animales realengos» que anduviesen sueltos por las calles. También de comisarios «para el señalamiento del lugar donde ha de venderse el pescado y demás comestibles» y el ya mencionado para el cuidado de la limpieza y libre tránsito de las calles. El plan para la división de la ciudad en cuatro cuarteles o manzanas sería aprobado por el ayuntamiento en la sesión del 13 de marzo siguiente (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, pp. 99, 101, 107).

Para una mejor organización y control de la población residente, los gobernadores encargaron al ayuntamiento diferentes medidas. Entre ellas estuvo la numeración de todas las casas por barrios o cuarteles, asunto que fue tratado en diferentes sesiones entre julio y septiembre de 1809 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1809-1810*, 1968, p. 64); y la provisión de listados sobre determinados grupos de personas, que por la coyuntura existente debían ser identificados. Así sucedió, por ejemplo, en febrero de 1806, cuando se solicitó una «relación completa y separada de los extranjeros y gente de color residentes en la ciudad», con el objetivo de averiguar sobre los primeros «las circunstancias de su entrada, admisión, licencia, ocupación y creencia, tiempo de residencia en ella, casas en que viven, ejercicio en que se ocupan y religión que profesan» y, sobre los segundos, también extranjeros, «de ambos sexos, con distinción de los que pasan por esclavos sin serlo y al contrario los que han venido fugitivos, explicando de dónde proceden y los que verdaderamente son libres, informándose de su vida y ocupación» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, p. 203). Asimismo, los gobernadores consultaron al ayuntamiento sobre determinadas disposiciones, para su ratificación o modificación, como las expedidas respecto a los esclavos en enero de 1812, para «refrenar, contener y corregir provisionalmente y por pronta providencia... las noticias que se han propagado entre los esclavos, pardos y morenos, de su libertad y evitar toda la conmoción en esta casta de gentes...» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1810-1812*, 1968, p. 189).

En el ya mencionado informe sobre obras de utilidad y ornato «que haya principiadas y convenga emprender en esta isla de nuevo», que el cabildo elevó al gobernador se-

gún consta en acta del 14 de enero de 1813, en respuesta a la orden de la Regencia del Reino del 13 de septiembre de 1812, se recomendó, junto con las medidas relacionadas con la atención a enfermos, la de la creación de un hospicio o casa de beneficencia para la educación de «los huérfanos desamparados», de una Casa de Misericordia para la recogida de «los verdaderos pobres mendigos» y de una «casa de recogidas» para las consideradas como «malas mujeres» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, pp. 58-60).

Entre las disposiciones relacionadas con el control de la población, encontramos para fechas posteriores otras iniciativas destacadas por Hostos. Una de ellas, la organización de las Milicias Urbanas por el reglamento publicado en el año 1817 por el gobernador Meléndez, en compañía de 100 hombres, mandados por un capitán y dotados de dos tenientes, tres sargentos y ocho cabos. Tenían obligación de servir todos los hombres de 16 a 60 años, salvo los que gozaran de fuero militar (Hostos, 1948, pp. 138-139). Igualmente, un cuerpo de Serenos entre los años 1837 y 1875, que a partir de las diez de la noche rondaban las calles «con un capote de color oscuro al hombro, un chuzo en una mano, un farolillo en la otra» y «pistola al cinto» (Hostos, 1948, p. 117).

Otra medida relacionada con la seguridad a la que nos referimos en el primer apartado fue la regulación de la mendicidad y la vagancia. Isabel Gutiérrez, tras enumerar ejemplos de órdenes circulares que mencionaban o incluían providencias sobre este asunto, concretamente las de los años 1824, 1825 y 1826 del gobernador Miguel de la Torre, considera que en Puerto Rico hubo «un estado de opinión alerta al mal social de la vagancia» (Gutiérrez del Arroyo, 1950, p. 179). Este problema subsistiría a lo largo del siglo, pudiéndose encontrar

circulares, como la del gobernador López de Baños remitida al Ayuntamiento de San Juan en junio de 1838, para que se citara a los vagos o mal entretenidos del municipio con el fin de que se les asignara un trabajo de utilidad pública. En el caso de los delincuentes, el alcalde debía sumariarlos y ponerlos a disposición del juez de primera instancia del partido (Hostos, 1948, p. 118-119).

Otra iniciativa en este sentido, orientada en su caso a acoger, además de a ancianos, a personas imposibilitadas y pobres de solemnidad, a «mujeres descarriadas» y jóvenes «malentretenidos», obligándoles al trabajo, fue la de la construcción de un hospicio o casa de beneficencia. El proyecto, de inicios de la década de 1810, experimentó varias vicisitudes, siendo en el año 1838, 16 años después de haberse publicado en España el Reglamento nacional de beneficencia pública, cuando el gobernador López Baños propuso al Ayuntamiento de la capital su emplazamiento en el Cuartel de Caballería de las Milicias, por entonces en estado ruinoso. Su sucesor, el gobernador Santiago Méndez de Vigo (1841-1844), nombraría en 1841 una Junta provincial de beneficencia para la erección del edificio (Castro Arroyo, 1984, p. 215; Hostos, 1948, p. 414).

Reflexiones finales

Los principales centros urbanos del Caribe no fueron ajenos a las importantes transformaciones impulsadas como consecuencia de la circulación de ideas y prácticas relativas a la ciencia de policía durante gran parte de los siglos XVIII y XIX. Estos cambios afectaron a sus respectivos paisajes urbanos y arquitectónicos, como consecuencia del desarrollo de obras públicas y la construcción de importantes complejos arquitectónicos con diferentes fines, al tiempo que supusieron la

propuesta y aplicación de un conjunto de medidas orientadas a la mejora de la salubridad y el control de la población.

Si bien es cierto que este tipo de medidas fueron frecuentes en numerosos centros urbanos europeos y americanos, hubo una serie de factores que contribuyeron a una temprana discusión y aplicación de estas en el ámbito del Caribe. Por una parte, influyó en este sentido el proceso de transformación de algunas ciudades puerto en plazas fortificadas durante el siglo XVIII, aspecto que propició la presencia en ellas de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de obras de fortificación, que con sus conocimientos y experiencias contribuyeron a la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, y en la construcción de nueva infraestructura y equipamientos. Asimismo, el estímulo de las economías locales por la llegada de recursos del exterior para el financiamiento de las obras defensivas y una coyuntura económica favorable, sobre todo en el contexto del crecimiento sostenido de las economías de plantación, permitió la disposición de recursos para el desarrollo de algunas de las obras públicas proyectadas, que en las regiones menos dinámicas se dieron con cierto retraso.

El valor estratégico de la región caribeña para la Corona española propició la aplicación de algunas iniciativas tempranas, como la creación de la Intendencia General del Ejército y Hacienda de la Isla de Cuba o de la figura de los comisarios de barrio en La Habana, unos cinco años antes que la de los alcaldes de barrio de Madrid. Por otra parte, la repercusión directa en la región de la Revolución francesa y de la Revolución de Haití justificó la aplicación temprana de medidas para el mantenimiento del orden y la disciplina, con el fin de evitar posibles revueltas en una región que contaba con una población esclavizada significativamente numerosa. Otro factor

que propiciaría poco después la aplicación de nuevas medidas de control fue el conjunto de disposiciones adoptadas por las autoridades para impedir la circulación y llegada de las ideas revolucionarias que triunfaban en el continente a las islas de Cuba y Puerto Rico, que se mantuvieron fieles a la Corona.

Entre las ciudades en las que hemos identificado la aplicación de algunas medidas tempranas relacionadas con la ciencia de policía se encuentran La Habana y Caracas, sobre todo en lo que tiene que ver con propuestas relativas a acciones para el control de la población, con la creación de la figura de comisarios de barrio, en 1763, y la de alcaldes de barrio, en 1775, respectivamente. De igual forma, con el desarrollo de obras públicas, de forma significativa para el caso de La Habana durante el gobierno de Felipe de Fonsdeviela, marqués de la Torre, en la década de 1770, y para el de Caracas, con el de Felipe Ricardos durante la década de 1750. Iniciativas de este tipo no estuvieron ausentes en otros centros urbanos de la región, destacando en este sentido casos como el de Cartagena de Indias, centro urbano portuario en el que las inversiones en defensa fueron especialmente cuantiosas y en las que algunos gobernadores impulsaron algunas acciones en materia de policía, con medidas orientadas al desarrollo de la mejora de la infraestructura urbana, el abastecimiento de agua o la salubridad, sobre todo durante las últimas décadas del siglo XVIII.

Con el caso específico de estudio, el de San Juan de Puerto Rico, hemos sacado varias conclusiones que nos parecen importantes y que contribuyen a un mejor conocimiento sobre la circulación de ideas y prácticas relativas a la ciencia de policía en áreas geográficas en las que las ideas ilustradas o una coyuntura económica favorable llegaron con cierto retraso. Aquí, de manera parecida a lo sucedido en otros enclaves de gran valor estratégico del ámbito caribeño, la presencia

de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de las obras de fortificación influyó en la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, así como en la construcción de infraestructura y equipamientos de servicios durante el siglo XVIII. A pesar de ello, la coyuntura económica de la isla, junto a otros factores, entre los que aparentemente no estuvieron los de tipo burocráticos derivados de enfrentamientos entre instituciones por la gestión, contribuyeron a que iniciativas que en centros urbanos de mayor tamaño y población a los que nos hemos referido, como los de Ciudad de México, La Habana o Caracas, se aplicaran a lo largo de la segunda mitad de ese siglo, en su caso, lo hicieron a lo largo de la primera mitad del XIX. La conformación de un sistema de alumbrado público, por ejemplo, no se concretó hasta el año 1820. Las obras para el empedrado de calles no obtuvieron resultados más visibles hasta la década de 1830, siendo entonces cuando se dotó a la ciudad de su primer paseo, el de Puerta de Tierra, muy posterior a los diseñados y construidos en centros urbanos como los ya mencionados a lo largo del XVIII. En este último siglo, sí hemos constatado, en cambio, los esfuerzos realizados por gobernadores y miembros del cabildo en materia de infraestructura para la reparación y el mantenimiento de puentes y las fuentes que abastecían de agua a la ciudad, si bien un aspecto como la construcción de un sistema de alcantarillado no se contemplaría hasta la década de 1840. En lo que a la construcción de un cementerio extramuros se refiere, los retrasos en su materialización fueron habituales en numerosos centros urbanos del periodo, por factores de tipo económico y por las resistencias de diferentes colectivos del periodo a su implementación.

En materia de seguridad y control de la población, las medidas propuestas y adoptadas por gobernadores y el cabildo

de San Juan de Puerto Rico fueron similares a las existentes en otros centros urbanos del periodo. En este sentido, el auto y bando del gobernador para la delineación de la ciudad de San Juan de Puerto Rico en cuatro cuarteles fue tratado por el cabildo para su aplicación, a inicios del año 1775, antes que en muchos otros de mayor relevancia de la América hispana. Los bandos de buen gobierno reflejan también, para el caso de Puerto Rico, el interés de los gobernadores por mantener el control y la seguridad de la población en un contexto de importantes cambios, que afectaron de forma directa al ámbito caribeño. En este punto hemos podido constatar la colaboración de diferentes miembros del cabildo en la aprobación y propuesta de las medidas contempladas, que en materia de seguridad tuvieron que ver con el control de población extranjera, personas esclavizadas, o con los considerados vagos y malentretenidos.

Con relación a los argumentos tan extendidos con las ideas ilustradas sobre salud pública, salvo en lo que se refiere al control de enfermedades contagiosas y epidemias, para lo que hemos encontrado referencias abundantes en las actas capitulares para todo el periodo analizado, no aparecen argumentos de este tipo a la hora de justificar medidas, como la realizada por el gobernador en 1775 para el reordenamiento del comercio de la plaza, mediante el establecimiento de cajones para la venta de comestibles, que interesa más por el deseo de ordenar y controlar a los vendedores. Tampoco a la hora de tratar el problema de la acumulación de basuras que, de manera parecida al asunto del empedrado de calles, preocupa principalmente por sus efectos sobre el calado de la bahía.

En definitiva, podemos apreciar cómo las ideas relativas a la ciencia de policía circularon por los principales centros urbanos del Caribe durante el siglo XVIII, siendo este hecho

una manifestación del impacto que el proceso de globalización tuvo sobre la región. En líneas generales, pueden observarse dos velocidades en este proceso, puesto que en casos como el de San Juan de Puerto Rico, si bien estas ideas estuvieron presentes durante las últimas décadas del setecientos, fue durante la primera mitad del XIX cuando tuvieron un mayor impacto y alcance. En este sentido, entre los factores que contribuyeron a su propuesta e implementación estuvieron no solo las reales órdenes que llegaban desde Madrid o el interés de determinados gobernadores y capitanes generales por llevarlas a cabo. Al menos para casos como el de San Juan de Puerto Rico, el papel de los miembros del cabildo fue determinante.

Referencias bibliográficas

- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1730-1750.*
(1949). Administración General de Suministros.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1751-1760.*
(1950). Departamento de Hacienda.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1761-1767.*
(1954). Publicación Oficial del Gobierno de la Capital.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771.*
(1965). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777.*
(1966). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1777-1781.*
(1966). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1781-1785.*
(1966). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1792-1798.*
(1967). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809.*
(1970). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.

- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1809-1810.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1810-1812.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1814.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1815-1817.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1817-1819.* (1977). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821.* (1978). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Altagracia Espada, C. D. (2013). *La utopía del territorio perfectamente gobernado. Miedo y poder en la época de Miguel de la Torre. Puerto Rico 1822-1837.* S. N.
- Alzate Echeverri, A. M. (2007). *Suciedad y orden: reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810.* Universidad del Rosario.
- Amores Carredano, J. B. (2016). La Habana en la crisis del Imperio español en América: una visión comparada. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 62, 1-18.
- Amores Carredano, J. B. (2019). La «Instrucción política» del marqués de la Torre: una mirada crítica de la sociedad habanera del siglo XVIII. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 25.1, 103-133.
- Anguita Cantero, R. (1997). *Ordenanza y Policía Urbana: los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900).* Universidad de Granada; Junta de Andalucía.
- Apaolaza-Llorente, D. (2015). En busca de un orden de policía: los comisarios de barrio y las ordenanzas o reglamento de policía de La Habana de 1763. *Temas Americanistas*, 34, 1-24.

- Apaolaza-Llorente, D. (2016). *Los bandos de buen gobierno en Cuba: la norma y la práctica (1730-1830)*. Universidad del País Vasco.
- Apaolaza-Llorente, D. (2018). «El primer objeto de la policía»: religión y orden público en los bandos de buen gobierno de Cuba (1763-1830). *Anuario de Historia de la Iglesia*, 27, 175-198.
- Archila, R. (1961). *Historia de la Medicina en Venezuela. Época colonial*. Tip. Vargas S. A.
- Azorín García, E. (2021). Alumbrado, limpieza y recogida de basuras en La Habana de Ezpeleta: bandos y reglamento (1786-1787). *Revista de Humanidades*, 43, 175-195.
- Blondet Serfaty, J. E. (2008). A la sombra de la Alameda. *Revista de Indias*, 68(244), 69-84.
- Castro Arroyo, M.^a de los Á. (1980). *Arquitectura en San Juan de Puerto Rico (siglo XIX)*. Editorial Universitaria, Universidad de Puerto Rico.
- Castro Arroyo, M.^a de los Á. (1984). Los moldes imperiales: ordenamiento urbano en los bandos de policía y buen gobierno. *Cuaderno de la Facultad de Humanidades. Universidad de Puerto Rico*, 12, 11-34.
- Céspedes del Castillo, G. (1983). *América hispánica, 1492-1898*. Ed. Labor.
- Chateloin F. (1989). *La Habana de Tacón*. Editorial Letras Cubanas.
- Cortés Zavala, M^a T. (2009-2010). Los Bandos de Policía y Buen Gobierno en Puerto Rico. El ordenamiento urbano y la protección de la salud y la higiene en el siglo XIX. *Revista del Centro de Investigaciones Históricas*, 19, 107-142.
- Crowe, M. L. (2012). *Rise of Public Works and Sanitation in San Juan, Puerto Rico, 1765-1823* [Tesis de maestría, Universidad Internacional de Florida]. FIU Electronic Theses and Dissertations. <https://digitalcommons.fiu.edu/etd/592>.
- Dym, J. (2010). El poder en la Nueva Guatemala: la disputa sobre alcaldes de barrio, 1761-1821. *Cuadernos de literatura*, 14(28), 196-229.

- Escobedo Mansilla, R. (1995). «El Bando de Buen Gobierno, instrumento de la Ilustración». En *Memoria del X Congreso del Instituto de Historia del Derecho Indiano* (pp. 473-496). Universidad Autónoma de México.
- Espinosa Fernández, J. M. (2015). *Elites y política colonial en los márgenes del imperio. Puerto Rico, 1765-1815*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad del Norte, Oficina del Historiador Oficial de Puerto Rico, Asociación Cultural La otra Andalucía.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio, población*. Fondo de Cultura Económica.
- Fraile, P. (1997). *La otra ciudad del rey. Ciencia de policía y organización urbana en España*. Celeste.
- Gelman, J. (2014). Los cambios en la economía atlántica entre los siglos XVIII y XIX: Desarrollo capitalista, globalización y desigualdad en América Latina. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.66288>
- Gómez Mendoza, J. (2003). *El gobierno de la Naturaleza en la ciudad. Ornato y ambientalismo en el Madrid decimonónico*. Imprenta Taravilla.
- González-Ripoll Navarro, M. D. (2000). *Cuba, la isla de los ensayos: cultura y sociedad (1790-1815)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- González-Ripoll Navarro, M. D. y Naranjo Orovio, C. (2005). *El rumor de Haití en Cuba: temor, raza y rebeldía, 1789-1844*. Editorial CSIC, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Gortari Rabiela, H. (2002). La Ciudad de México de finales del siglo XVIII: un diagnóstico desde la «Ciencia de la Política». *Historia Contemporánea*, (24), 115-135.
- Gutiérrez del Arroyo, I. (1950). *El reformismo ilustrado en Puerto Rico* [Tesis doctoral, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM. https://repositorio.unam.mx/contenidos/el-reformismo-ilustrado-en-puerto-rico-78593?c=QzkJed&d=false&q=*&i=1&v=1&t=search_0&as=0

- Hernández Franyuti, R. (1997). *Ignacio de Castera, arquitecto y urbanista de la Ciudad de México*. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Hinarejos Martín, N. (2020). El plan de defensa de Puerto Rico: Las propuestas de Alejandro O'Reilly y su desarrollo por Thomas O'Daly. *Boletín Americanista*, año LXX, 2(81), 109-134.
- Hostos, A. de. (1948). *Ciudad Murada. Ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico. 1521-1898*. Editorial Lex.
- Hostos, A. de. (1966). *Historia de San Juan, ciudad murada: ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1521-1898*. Instituto de Cultura Puertorriqueña.
- Índice Histórico Español. *Publicación cuatrimestral del Centro de Estudios Históricos Internacionales*. (1978, enero-diciembre). Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, XXIV(81-83).
- Jori, G. (2013, 1 de marzo). La ciudad como objeto de intervención médica. El desarrollo de la medicina urbana en España durante el siglo XVIII. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVII(341).
- Kueth, A. J. (1998). La fidelidad cubana durante la edad de las revoluciones. *Anuario de estudios americanos*, 55(1), 209-220.
- Ladera de Díez, E. (1990). *Contribución al estudio de la «aristocracia territorial» en Venezuela colonial: la familia Xerez de Aristeguieta, siglo XVIII*. Academia Nacional de la Historia de Venezuela.
- Lalinde Abadía, J. (1980). *La administración española en el siglo XIX puertorriqueño*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Le Riverend Brusone, J. (1992). *La Habana, espacio y vida*. Editorial Mapfre.

- López García, J. M. (2016). Protesta popular en el Madrid moderno: las lógicas del motín. En M. Marín Corbera, X. Domènech Sampere y R. Martínez i Muntada (Eds.), *III International Conference Strikes and Social Conflicts: Combined historical approaches to conflict. Proceedings* (pp. 41-54). CEFID-UAB.
- Lozano Bartolozzi, M. del M. (2011). *Historia del Urbanismo en España II, siglos XVI, XVII y XVIII*. Ediciones Cátedra.
- Lucena Giraldo, M. (1992). Venezuela. En M. L. Cerrillos (Coord.), *Historia Urbana de Iberoamérica* (pp. 519-539). Testimonio, tomo III-2.
- Lucena Giraldo, M. (2013). *A los cuatro vientos: las ciudades de la América Hispánica*. Marcial Pons Ediciones de Historia.
- Luque Azcona, E. J. (2017) Ilustración y urbanismo en el virreinato de Nueva España y la Capitanía General de Venezuela. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, n.º 400, tomo C, octubre-diciembre, 22-63.
- Luque Azcona, E. J. (2021). Policía urbana, revolución industrial y alumbrado público. Análisis y contextualización del caso de la ciudad de San Juan de Puerto Rico (1780-1850). En B. Cruz Sotomayor y F. R. Huertas González, *Visiones transversales de Puerto Rico y el Caribe* (pp. 9-34). Universidad Ana G. Méndez.
- Luque Azcona, E. J. (2023) Análisis y contextualización de las respuestas articuladas en San Juan de Puerto Rico contra los efectos de lluvias torrenciales (1750-1850). *Agua y Territorio (Water and Landscape)*, Universidad de Jaén, 22, Julio-Diciembre, 29-42.
- Mariluz Urquijo, J. M. (1951). *La creación de los Alcaldes de Barrio de Salta*. Rómulo D. Uva.
- Marin, B. (2012). Los alcaldes de barrio en Madrid y otras ciudades de España en el siglo XVIII: funciones de policía y territorialidades. *Antropología. Revista Interdisciplinaria Del INAH*, (94), 19-31.
- Molero, V. (2014). Crisis y orden público en el Madrid ilustrado de Carlos III. La figura del alcalde de barrio. *Revue Hispanismes*, 4, 26-45.

- Moncada Maya, O. (2006). La Ciudad de México a finales del siglo XVIII. Una descripción por el ingeniero Miguel Constanzó. *Biblio 3W, Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XI(692).
- Moya Pons, F. (2008). *Historia del Caribe*. Ediciones Ferilibro.
- Munive, M. (2004). Por el buen orden: el diario vivir en Cartagena y Mompox colonial. *Historia Crítica*, (28), 177-200.
- Naranjo Orovio, C. y González-Ripoll Navarro, M. D. (1992). Perfiles del crecimiento de una ciudad: La Habana a finales del siglo XVIII. *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 5(1), 229-248.
- Navarro García, J. R. (1991) *Control social y actitudes políticas en Puerto Rico (1823-1837)*. Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla.
- Navarro García, L. (1991) *Hispanoamérica en el siglo XVIII* (2.ª edición). Universidad de Sevilla, Manuales Universitarios.
- Navarro García, L. (2009) *Servidores del Rey. Los intendentes de Nueva España*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Piqueras Arenas, J. A. (Coord.) (2005). *Las Antillas en la era de las luces y la revolución. Siglo XXI de España*.
- Ramos Vázquez, I. (2009) Policía de vagos para las ciudades españolas del siglo XVIII. *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos, Ediciones Universitarias de Valparaíso*, XXXI, 217-258.
- Rivasplata, P. E. (2014). Salud pública impulsada por el Cabildo de Lima durante la Colonia. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 41(1), 239-273.
- Rodríguez, M. E. (2000). *Contaminación e insalubridad en la Ciudad de México en el siglo XVIII*. Departamento de Historia y Filosofía de la Medicina, Facultad de Medicina, UNAM.
- Ruiz Rivera, J. B. (2019). El gobernador Joaquín de Cañaveral frente al comercio, la modernización, las obras públicas y la corrupción en Cartagena de Indias a finales del siglo XVIII. En A. Martínez Riaza y M. Luque Talaván (Eds.), *América: problemas y posibilidades* (vol. 2, pp. 553-577). Universidad Complutense de Madrid, Ediciones Complutense.

- Salazar Bravo, R. (2008a). *El comercio diario en la Caracas del siglo XVIII. Una aproximación a la historia urbana*. Fundación para la Cultura Urbana.
- Salazar Bravo, R. (2008b, julio-diciembre). Los arrabales. Aproximación a la periferia de Caracas a fines del siglo XVIII. *Argos*, 25(49), 73-84.
- Salazar Bravo, R. (2012). *Caracas, 1753-1810. Morfología y funciones urbanas desde la cotidianidad* [Tesis doctoral, Universidad Central de Venezuela]. Saber UVC. caelum.ucv.ve/bits-tream/10872/4101/1/T026800006385-0-Completo_Salazar-000.pdf
- Salazar Bravo, R. (2013). De hospitales e intercambios urbanos cotidianos. Caracas en el siglo XVIII. *Tecnología y construcción*, 29(1), 6-19.
- Sánchez de Tagle, E. (2000). La remodelación urbana de la Ciudad de México en el siglo XVIII. Una crítica de supuestos. *Tiempos de América*, 5-6, 9-19.
- Santa María García, A. (2011). Las islas españolas del azúcar (1760-1898). *Grandes debates en perspectiva comparada y caribeña. América Latina en la Historia Económica*, 18(1), 147-176.
- Scarpaci, J. L.; Segre, R. y Coyula, M. (2002). *Havana: two Faces of the Antillean Metropolis*. University of North Carolina Press.
- Schwartz, S. B. (2018) *Mar de Tormentas. Una historia de los huracanes en el Gran Caribe desde Colón hasta María*. Ediciones Callejón.
- Sepúlveda Rivera, A. (1989) *San Juan. Historia ilustrada de su desarrollo urbano. 1508-1898*. Carimar.
- Sevilla Soler, M. R. (1986). *Las Antillas y la independencia de la América española (1808-1826)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Solano, F. (1990) *Ciudades Hispanoamericanas y pueblos de indios*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

- Solano D., S. P. (2018). Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810. *Historia (Santiago)*, 51(2), 549-588.
- Tau Anzoátegui, V. (1983). Los bandos de gobierno de Buenos Aires en la época hispánica. En *Justicia, sociedad y economía en la América española, siglos XVI, XVII, XVIII: trabajos del VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano en homenaje al Dr. Alfonso García-Gallo* (pp. 91-146). Casa-Museo Colón.
- Trías Monge, J. (1980). *Historia Constitucional de Puerto Rico* (vol. 1). Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Vázquez Cienfuegos, S. (2008). *Tan difíciles tiempos para Cuba. El gobierno del Marqués de Someruelos (1799-1812)*. Universidad de Sevilla.
- Vega Janino, J. (1989). Las reformas borbónicas y la ciudad americana. En F. de Terán (Dir.), *La ciudad hispanoamericana: El sueño de un orden* (pp. 240-244). Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo CEHOPU; Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- Yun-Casalilla, B.; Berti, I. y Svriz-Wucherer, O. (2022). *American Globalization, 1492-1850. Trans-cultural consumption in Spanish Latin America*. Routledge.

Transformando la ciudad: el desarrollo técnico de infraestructura en La Habana (1772-1835)⁶³

Eduardo Azorín García

Instituto de Historia, CSIC

Una aproximación a la ciudad de La Habana

A lo largo del periodo colonial, la ciudad de La Habana se conformó como puerto comercial y plaza fortificada de máxima significación en la América hispana. La capacidad de su bahía y la situación geoestratégica en el golfo de México fueron determinantes en este sentido, condicionando su evolución, especialmente desde la segunda mitad del siglo XVIII. La recuperación de la capital cubana, tras la toma inglesa de 1762, dio paso a una serie de reformas administrativas y militares impulsadas desde la península. En virtud de ello, en las décadas posteriores, sobrevino una dinámica de crecimiento económico en la isla debido a la progresiva liberalización mercantil y a la expansión de la industria azucarera.

Este ambiente de auge tuvo repercusión en la demografía de Cuba, tal y como demuestran los censos oficiales entre 1774

63. Este trabajo ha sido elaborado en el marco del proyecto «Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World». This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement N° 823846, dirigido por Consuelo Naranjo Orovio desde el Instituto de Historia-CSIC.

y 1827⁶⁴. De un modo más concreto, en La Habana se estima que hacia la década de 1780 la población intramuros ascendía aproximadamente a un total de 49 mil habitantes (Amores Carredano, 2000, p. 32). Si se consideran los residentes que vivían fuera de las murallas, en atención a los datos de 1778, el conjunto de vecinos sumaría 10 mil personas (Venegas Fornias, 1990, p. 15). Al respecto, es preciso advertir que en La Habana existía un número considerable de población flotante derivada de las actividades comerciales, militares y de la administración colonial. En apenas media centuria, se aprecia un incremento relevante: de acuerdo con el censo de 1828⁶⁵, la cifra de avecindados alcanza 94.023. No obstante, hay que señalar que este crecimiento se produce esencialmente en los arrabales de extramuros —con un monto de 54.046—, teniendo en cuenta que en los años de 1770 se había llegado al límite de capacidad de La Habana intramuros. Además, si en 1828 se añade el registro calculado de moradores pasajeros, la cifra final se eleva a 112.023 habitantes. En cualquier caso, resalta la evidente densidad de población de este núcleo y, asimismo, es probable que las cifras reales fuesen superiores a las oficiales.

Acerca del aspecto urbano, hacia la segunda mitad del siglo XVIII la fisonomía de La Habana era muy deslucida. Los principales inconvenientes que presentaba eran la carencia de mobiliario urbano generalizado y la falta de higiene en la vía

64. El censo general de 1774 recoge un total de 171.620 habitantes en la Isla de Cuba, multiplicándose la cifra hasta 704.465 para el de 1827. Este crecimiento se entiende a causa de las migraciones propiciadas desde la Península, las islas Canarias, diversos puntos de América y, sobre todo, por el desplazamiento forzoso de personas desde el continente africano como consecuencia de la trata de esclavos (Marrero, 1983, p. 193; Tornero Tinajero, 1996, pp. 109-111).

65. Biblioteca Nacional de España, 1/6711. (1829). *Año 1828. Censo de la siempre fidelísima ciudad de La Habana*. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General.

pública, cuestiones que dificultaban la habitabilidad y otorgaban una apariencia de desorden. Cuando Felipe de Fonsdevie-la, marqués de la Torre, accedió a la capitanía general de la isla (1771-1777), inició un proceso para solventar estos problemas y dotar a la capital cubana de una infraestructura acorde a su categoría. El marqués dirigió una política ilustrada basada en la ciencia de la policía, analizada en el anterior capítulo, por la cual fomentó la higiene del espacio público, incorporó equipamiento urbano, favoreció la proliferación de edificaciones civiles y conformó nuevos lugares de esparcimiento (Apaolaza Llorente, 2018, pp. 67 y ss.; Venegas Fornias, 2016, pp. 146 y 147). Los capitanes generales que le sucedieron en el cargo mantuvieron el mismo interés al respecto y, en cierta medida, continuaron y extendieron diferentes obras públicas con mayor o menor éxito.

Un nuevo punto de inflexión conoció la ciudad con la entrada al Gobierno del general Miguel Tacón y Rosique (1834-1838). Este gobernador vino a solucionar uno de los principales problemas que dificultaban la iniciación o conclusión de proyectos urbanos: la financiación económica. En una etapa de bonanza, sostuvo su iniciativa en el capital privado de contratistas para llevar a cabo las obras (Chateloin, 1989, p. 70); en consecuencia, promovió nuevas construcciones y perfeccionó las existentes, proporcionando a La Habana una imagen más moderna.

Acerca de lo indicado, en el presente texto se van a analizar, de forma acotada entre los años de 1772 y 1835, los planes de determinada infraestructura urbana —pavimentación de calles, alumbrado de la vía pública y la canalización para el abastecimiento de aguas—, con el objetivo de conocer su evolución técnica en adecuación a las circunstancias de la capital cubana dentro de un marco de incipiente globalización.

Los proyectos de pavimentación de calles

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, de un modo generalizado, las calles de La Habana carecían de un pavimento firme. Para mejorar el tránsito de vehículos y personas, por costumbre, se terraplenaba la vía con una mezcla de arena y cascajo. Esta fórmula resultaba ser perecedera —anualmente tenía que ser recompuesto— y generaba diversos problemas. En la estación de lluvias, propia del clima tropical húmedo, las fuertes precipitaciones formaban grandes charcos y lodazales en las calles, haciéndolas intransitables. Además, dada la ligera inclinación de la ciudad hacia la bahía, las aguas arrastraban todo tipo de tierras, escombros y basuras al fondo del puerto (Apaolaza Llorente, 2016, pp. 263-264). Esta última cuestión originó el temor de las autoridades de que el calado de la bahía quedase impracticable ante la solidificación de los residuos en su profundidad y, por lo tanto, se arruinase el tráfico marítimo del comercio, motor de la riqueza insular y de la monarquía.

La primera idea de pavimentar la vía pública habanera con piedra redonda, según la documentación consultada hasta el momento, es durante el gobierno de Ambrosio de Funes Villalpando y Abarca de Bolea, conde de Ricla (1763-1765). Este planteamiento quedó desechado tras un simple ensayo para averiguar el costo de la obra⁶⁶. El marqués de la Torre, en su entrada al gobierno, retomó la iniciativa de empedrar las plazas y calles de la ciudad. Debido al crecido precio que suponía traer guijarros desde Veracruz —Nueva España—, mandó indagar la presencia de cantos rodados propicios en la jurisdicción

66. Archivo General de Indias (AGI). (1772, 18 de febrero). *Oficio de Francisco Antonio de Basabe, capitán de partido de Güines, al gobernador Marqués de la Torre*. Papeles de Cuba, legajo 1229. Güines.

y alrededores de la provincia de La Habana (Apaolaza Llorente, 2016, p. 264).

Como se puede contemplar, la propuesta inicial del marqués consistía en pavimentar el piso urbano con piedra redonda mediante el procedimiento más básico y funcional. La técnica se fundaba en el apisonamiento de guijarros sobre el suelo, previa nivelación y acondicionamiento. De este modo, los cantos se desplegaban en la integridad de la calle sin formar diferenciación de espacios viales. Este método comenzó a reproducirse desde el Renacimiento en las principales ciudades europeas, aunque alcanzando solo las áreas más acreditadas. Es desde del siglo XVIII, bajo los preceptos del urbanismo ilustrado, cuando la pavimentación se concibe para la ciudad de una manera sistemática en toda su extensión (Segarra Lagunes, 2012, pp. 26-31). Para comprender este fenómeno, hay que manifestar que la corriente ilustrada operaba en el espacio urbano para asegurar el orden y el bienestar colectivo. Estos asuntos se administraban a partir de ordenanzas de policía y con la provisión de equipamiento urbano, cuya finalidad era optimizar la habitabilidad y el aspecto de la ciudad. Todo esto transcurre en una fase exponencial de crecimiento de los núcleos urbanos y su población (Anguita Cantero, 1997, pp. 108-120; Gutiérrez, 2010, p. 225). También, cabe señalar que en el siglo XIX estas transformaciones sucedieron de un modo más apresurado a nivel técnico y cuantitativo, consecuencia de los avances industriales, tecnológicos y económicos propios del sistema capitalista (Gutiérrez, 1997, p. 262).

En este ideal de ciudad ilustrada que el marqués de la Torre quiso perseguir, el empedrado de calles cumplía unas funciones muy concretas. Era un medio apropiado para favorecer la circulación de carruajes y viandantes, otorgaba al espacio urbano un semblante de uniformidad y, en un principio, impedía el

estancamiento de aguas y la formación de barro, que, de conformidad a las directrices médicas de la época⁶⁷, eran capaces de alterar el aire y producir enfermedades. A todo ello, se añadía un tema particular en La Habana, la preservación del fondo de la bahía, destacado por Emilio Luque en el capítulo anterior al referirse al caso de San Juan de Puerto Rico.

A finales de 1772, la preocupación en torno al calado del fondeadero era indudable. Se conformó, por indicación del monarca, una junta extraordinaria de varias autoridades de la capital para examinar de forma coordinada los medios conducentes a impedir la pérdida del puerto. Ante el gobernador Fonsdeviela acudieron el comandante general de Marina, Juan Bautista Bonet; el intendente de Ejército y Real Hacienda, Miguel de Altarriba; el intendente de Marina, conde de Macurijes; y el jefe del cuerpo de Ingenieros de la isla, Silvestre Abarca⁶⁸. La determinación de los dirigentes, que contó posteriormente con la aprobación del rey⁶⁹, estribó en la necesidad de empedrar las calles de la ciudad y en aumentar el número de embarcaciones destinadas a la limpieza y dragado de la bahía.

No obstante, el capitán general era consciente de las limitaciones de pavimentar el piso con guijarros debido a la aparente

67. En el siglo XVIII surgió la teoría mecanicista; una corriente científica en la que la naturaleza se explicaba de forma racionalizada a partir de los principios mecánicos del movimiento. Esta doctrina tenía como hipótesis que el aire era un fluido vital pertinente de ser alterado si se estancaba o dejaba de circular. Entre otros factores, el aire podía infectarse por las emanaciones y exhalaciones de la materia orgánica. En este caso concreto, las aguas estancadas y los suelos lodosos mezclados con restos biológicos eran considerados como fuentes de peligro capaces de provocar epidemias al favorecer el estatismo del aire (Corbin, 1987, pp. 19, 23, 31, 41 y 105; Dávalos, 1997, pp. 33-41; Etlin, 1977, pp. 123-125).

68. AGI. (1772, 23 de noviembre). *Acta de junta extraordinaria de autoridades*. Papeles de Cuba, leg. 1228. La Habana.

69. AGI. (1773, 20 de julio). *Real orden*. Papeles de Cuba, leg. 1212. Madrid.

falta de este material en los partidos más próximos a La Habana. Al poco, propuso como alternativa enmaderar las calles con porciones de madera, aprovechando que la isla poseía bosques copiosos⁷⁰. El componente elegido fue la «quiebrahacha», un tipo de madera de reconocida dureza y consistencia que haría las veces de piedra en la vía. Se caracterizaba, igualmente, por su durabilidad y resistencia ante el paso del tiempo y las adversidades ambientales. Era comparada con el mármol por la difícil tarea de manipularla y aserrarla. Además, el ejemplar arbóreo de donde se extraía, conocido por el mismo nombre en la isla, se encontraba en los bosques inmediatos a la capital. Estas singularidades llevaron a Fonsdeviela a tal proposición, la cual fue refrendada por la Corona poco después⁷¹.

El procedimiento técnico del enmaderado resultaba novedoso, tanto por el sistema como por el material. El proyecto contemplaba la instauración de listones de madera paralelos a lo largo de la calle en filas de cuatro. Entre ellos, se cruzaban una serie de largueros que moldeaban cuadriláteros regulares donde se tenían que introducir, a su vez, losetas cuadradas de menor tamaño que daban lugar a un diseño geométrico homogéneo. La vía debería estar previamente nivelada y habilitada para su colocación y, tras situar las quiebrahachas, con el propósito de fijarlas de un modo firme, había que rellenar con arena cualquier hueco entre los cuadrados más pequeños. Asimismo, en su perfil manifestaba un desnivel desde los laterales de la calle al centro para dar curso a las corrientes de agua e impedir la constitución de charcos⁷².

70. AGI. (1773, 24 de diciembre). *Oficio del gobernador Marqués de la Torre al secretario de Estado de Indias, Julián de Arriaga*. Papeles de Cuba, leg. 1218. Madrid.

71. AGI. (1774, 1 de julio). *Real orden*. Papeles de Cuba, leg. 1213.

72. AGI. (1773, 22 de diciembre). *Explicación del plano y perfil del enmaderado de calles y plazas de la ciudad de La Habana*. Papeles de Cuba, leg. 1218. La Habana.

Este tipo de pavimento no se concibió para formar espacios de tránsito diferenciados; sin embargo, la disposición de los listones podría sugerir una especie de carriles a seguir. El modelo, hasta donde se sabe, tampoco tenía un precedente en el continente americano, aunque es posible que tomase referencias europeas. Por ejemplo, Alexander von Humboldt (1827), quien había realizado varias estancias en Cuba a inicios del siglo XIX, señaló que en Alemania y Rusia se practicaba algo similar en terrenos pantanosos de mucha concurrencia (p. 10).

El plan de enmaderar las calles de La Habana finalmente no tuvo éxito en su aplicación; solo alcanzó a la calle del Baratillo⁷³ y a algunos tramos de la calle de los Oficios⁷⁴. La Junta de Policía, establecida por el marqués de la Torre en 1774 para administrar la obra, encontró numerosos contratiempos en su actividad. Las principales dificultades fueron de índole económica, al tener complicaciones en el cobro de las exacciones —especialmente con las comunidades conventuales de la ciudad— o por la tasación de las quiebrahachas con el derecho de alcabala en la aduana del puerto⁷⁵. Del mismo modo, efectuaron una lenta gestión a la hora de establecer la contrata para el abastecimiento de la madera y, ulteriormente, experimentaron continuas faltas de entendimiento con los contratistas. Más aún, desde finales de 1776, había un desinterés generalizado en el cuerpo, visto que se reunían con menor frecuencia

Véase el plano en AGI, Mapas y planos de Santo Domingo, 383.

73. AGI. (1777, 12 de abril). *Noticia de los caudales que se han invertido en las obras públicas ejecutadas durante el mando del Marqués de la Torre*. Papeles de Cuba, leg. 1228. La Habana.

74. AGI. (1779, 30 de junio). *Manifiesto de las obras públicas que por dirección de Miguel García Menocal, Síndico Procurador General, se han practicado desde enero de 1778 hasta junio de 1779*. Papeles de Cuba, leg. 1242. La Habana.

75. La quiebrahacha se transportaba al puerto de La Habana desde distintos puntos de la costa de su jurisdicción mediante embarcaciones de cabotaje.

y se observan casos de absentismo⁷⁶. Este escenario, junto a un informe del fiscal del Consejo de Indias⁷⁷, que consideraba que la Junta acaparaba las funciones de policía atribuidas a los cabildos, llevó a la expedición de una real orden⁷⁸ por la que se mandaba la supresión de la joven corporación. La gerencia del enmaderado se derivó a una comisión del ayuntamiento habanero, a fin de ocasionar menos gastos; empero, su elevado coste y labor llevaron a renunciar a su continuación. El pensamiento de pavimentar las calles de La Habana quedó paralizado algunos años ante la escasez de caudales y, también, debido a la coyuntura operativa en el golfo de México, causada por la proclamación de independencia de Estados Unidos⁷⁹.

En el gobierno de José Manuel de Ezpeleta y Galdeano (1785-1789) se reanudó la atención en esta materia con la intención de procurar financiación. A finales de 1786, el capitán general consiguió la refrenda real para aplicar en obras públicas el sobrante de un impuesto asignado a la vestimenta y armamento de las milicias (Amores Carredano, 2000, p. 397). Más tarde, su sucesor, Luis de las Casas y Aragorri (1790-1796), tomó el relevo en el trámite para iniciar el nuevo proyecto de empedrado de calles. Adicionalmente, hay que apuntar que, en esta última década de la centuria, se agregaba un nuevo interés al estímulo de la pavimentación. El gran despegue de la industria azucarera debía estar acompañado de una adecuación de la infraestructura vial para trasladar el

76. AGI. (1774-1778). *Cuadernos de Juntas de Policía*. Papeles de Cuba, leg. 1136A. La Habana.

77. AGI. (1778, 31 de enero). *Informe del fiscal del Consejo de Indias*. Santo Domingo, leg. 1410. Madrid.

78. AGI. (1778, 29 de abril). *Real orden*. Papeles de Cuba, leg. 1285. Aranjuez.

79. AGI. (1783, 3 de diciembre). *Informe del secretario de Estado de Indias, José de Gálvez*. Ultramar, leg. 170. Palacio.

azúcar desde el ingenio a la ciudad y, dentro de ella, conducirla al puerto. Por entonces, La Habana mantenía unas calles indecorosas y difícilmente transitables por los vehículos rodados de la época (Moreno Friginals, 2001, pp. 132 y 133).

En un inicio, Luis de las Casas convino en el imperativo de traer los cantos rodados desde Veracruz, por cercanía y por lo propicios que resultaban para la obra en virtud de sus características. No obstante, era necesario abaratar los costes del transporte⁸⁰ y decidió solicitarlo a la península, a lo que accedió el monarca⁸¹. Junto al comandante general de Marina, Juan de Araoz, instruyeron alternativas para trasladar, en paralelo, piedras desde Trujillo —Honduras— y la desembocadura del río Ocoa —Santo Domingo⁸²—. Acopiada cierta cantidad de componente pétreo, se meditó en ejecutar algunas variaciones en el género de pavimento para comprobar su funcionalidad y economía. Por ello, se realizaron tres tipos de ensayos en un extremo de la calle de Ricla: una parte, efectuada en su totalidad de guijarros; otra, el mismo modelo, añadiendo losas de una vara en los extremos a modo de acera; y una tercera, igual que la anterior, pero adicionando losas de media vara en el centro⁸³. En vista de los resultados y las necesidades, se determinó empedrar las calles principales con guijas y losas en sus lados, mientras las menos frecuentadas se recubrirían únicamente de piedra redonda⁸⁴. La inclusión de

80. AGI. (1791, 6 de julio). *Oficio del gobernador Luis de las Casas al comandante general de Marina, Juan de Araoz*. Ultramar, leg. 170. La Habana.

81. AGI. (1791, 1 de agosto). *Real orden*. Papeles de Cuba, leg. 1481. San Lorenzo.

82. AGI. (1791, 13 de julio). *Oficio del comandante general de Marina, Juan de Araoz, al gobernador Luis de las Casas*. Ultramar, leg. 170. La Habana.

83. AGI. (1792, 20 de septiembre). *Oficio del gobernador Luis de las Casas al comandante general de Marina, Juan de Araoz*. Papeles de Cuba, leg. 1454. La Habana.

84. AGI. (1793, 17 de mayo). *Real orden*. Papeles de Cuba, leg. 1482. Aranjuez.

losas en los laterales proporcionaba cierta utilidad al espacio público. Estos tramos estaban destinados a ser utilizados exclusivamente por los peatones, en tanto los carruajes hacían uso de la parte central de la vía, originando una circulación más racional que previniese los accidentes. De otro lado, generaba más independencia al avance de la obra al ser un material extraído en las inmediaciones de la ciudad. De este modo, se podía adelantar el enlosado al tiempo que se esperaba la recepción de guija.

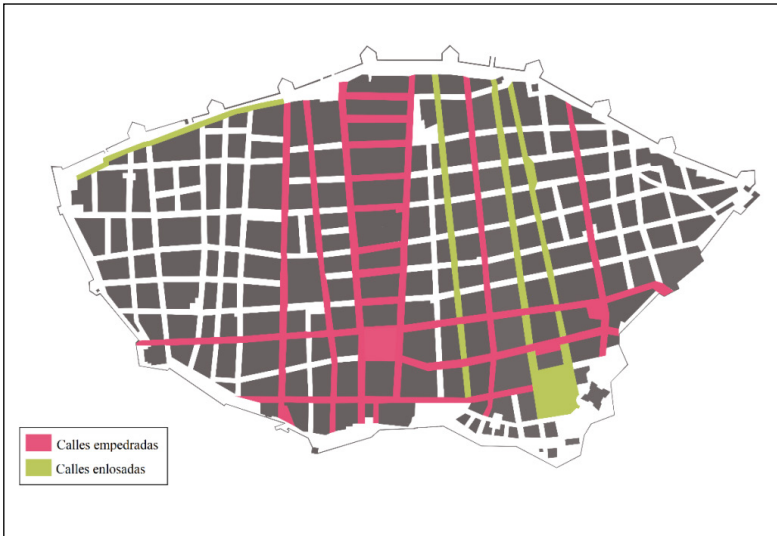
Principiado el empedrado a lo largo de varias cuerdas de la calle de Ricla, se advirtieron las primeras complicaciones. Por una parte, el almacenamiento de lastre era escaso. Al margen de las nuevas posibilidades, se resolvió llevar cantos rodados procedentes del desemboque del río de Canímar, en la propia isla —cerca de Matanzas—, tras conocer las referencias oportunas. Por otra parte, el teniente coronel de Ingenieros, Antonio Fernández Trevejo, advirtió un problema técnico. Al parecer, las piedras colocadas en la parte central, que coincidían con el desnivel para hacer correr las aguas, se desprendían al paso de la corriente. Como arreglo, con base en los ensayos llevados a cabo, formuló la viabilidad de incorporar la losa central⁸⁵. Este añadido, en teoría, hacía más sólida la composición de la obra, optimaba el curso de las aguas y concedía cierto ornato. Asimismo, en consideración de la importancia del tráfico comercial en el perímetro urbano, permitía un tránsito adecuado a las carretillas de mano, que portaban, entre otras cosas, cajas de azúcar a los muelles. Una vez más, el rey accedió a la petición de alterar el método para continuar la

85. AGI. (1794, 2 de agosto). *Acta de Junta de Empedrado*. La Habana, Ultramar, leg. 170.

pavimentación⁸⁶. Realmente, este tipo de variaciones técnicas fueron muy comunes en la época, como, por ejemplo, sucedió en la Ciudad de México (Sánchez de Tagle, 1997).

El empedrado de calles continuó avanzando con retraso en función del gradual acopio de guijarros, generalmente corto o, a veces, nulo. Del mismo modo, la infraestructura vial siguió acuciando el desasimiento y la erosión de la piedra a causa del desplazamiento de vehículos de carga excesiva. Como se puede intuir, el ascenso de la industria azucarera no tuvo traducción en la adecuación urbana.

Figura 1. Estado de las calles empedradas y enlosadas en La Habana entre 1791 y 1802



Fuente: AGI, Ultramar, leg. 170. Elaboración propia.

86. AGI. (1795, 18 de septiembre). *Real orden*. San Ildefonso, Papeles de Cuba, leg. 1769.

Hacia mediados de 1802, más de la mitad de las calles de La Habana intramuros estaban sin pavimentación —ver Figura 1⁸⁷—. Más aún, las que lo estaban se encontraban en constante descomposición. El cabildo, y el entonces gobernador, Salvador José Muro y Salazar (1799-1812) —marqués de Someruelos—, decidieron presentar a convenio la dirección de la obra para un adelanto más eficaz. Por sus acreditados conocimientos, la gerencia recayó en el arquitecto francés Antoine Bailly⁸⁸, con quien se firmó contrata en 1804⁸⁹. En el acuerdo se estipula el género de empedrado con el que se debía pavimentar el piso de la ciudad en el término de seis años. El modelo escogido supuso una nueva modificación porque se volvió al despliegue de guijas con enlosado en sus costados y se suprimía la faja de la sección central. No obstante, el documento revela algunas novedades prácticas al respecto: indica que las aceras se tenían que efectuar de una vara de ancho con losas «sin fallas de ninguna clase», de «seis tercias [...] de largo, dos cuartas de ancho y, de diez a doce pulgadas de peralto». Además, «su labor ha de ser [mediante] apiconado en su paramento superior y las juntas a escuadra para que tenga la más perfecta unión». De igual modo, las guijas debían medir como mínimo seis pulgadas de largo y tres de ancho, «todas sin grietas, ni cuarteaduras y sacadas de Canímar o Veracruz». El centro de la vía se consumiría con las piedras de mayor tamaño y también se haría uso de un pisón tras echar

87. AGI. (1803, 17 de octubre). *Estado que manifiesta las cuadras empedradas en varias calles de la Ciudad de La Habana entre 1791 y 1802*. Ultramar, leg. 170. La Habana.

88. Bailly había llegado a Cuba dentro del proceso de migraciones de franceses desde Saint-Domingue (Marrero, 1988, p. 138).

89. AGI. (1804, 12 de mayo). *Contrata del empedrado de calles entre el ayuntamiento de La Habana y Antoine Bailly*. Papeles de Cuba, leg. 1628. La Habana.

una capa de arena para igualar el terreno. Recurriendo a la calidad y uniformidad que se menciona en la descripción, la voluntad aparente es de extender un empedrado más sólido y homogéneo.

A pesar del anhelo por llevar a buen término la pavimentación de la vía pública, el arquitecto francés volvió a detectar numerosos inconvenientes en el desarrollo de la obra: la corta experiencia de los operarios⁹⁰, las contrariedades en la nivelación de las calles⁹¹, las discusiones con la corporación habanera por la falta de calidad en lo ejecutado y la adversidad para conducir la piedra desde Matanzas por la situación de guerra con Inglaterra⁹². El cénit de la cuestión llegó tras las noticias de las maniobras del ejército napoleónico en la península, lo cual suscitó la confusión de la población. A raíz del desconcierto, se dio paso a la «algarada de Marzo de 1809», en la que una turba persiguió y asaltó a los franceses y sus propiedades (Vázquez Cienfuegos, 2013, pp. 315 y ss.). Bailly tuvo que abandonar la isla tras saldar los trámites pendientes y, por ende, dejó la administración del empedrado. Al frente de la obra quedó su apoderado y socio, Joaquín Pérez de Urria⁹³. Este comerciante y vecino de la capital acusó complicaciones similares a las del francés; entre otras, la falta de solvencia económica del cabildo y la escasez de piedras. La supresión del sobrante del impuesto de vestuario de milicias destinado a las

90. AGI. (1805, 28 de septiembre). *Oficio de los comisarios del empedrado al ayuntamiento de La Habana*. Papeles de Cuba, leg. 1627. La Habana.

91. AGI. (1805, 11 de octubre). *Oficio del gobernador Marqués de Someruelos al director de ingenieros, Francisco de Paula Gelabert*. Papeles de Cuba, leg. 1616. La Habana.

92. AGI. (1805, 11 de octubre). *Oficio de Antoine Bailly al ayuntamiento de La Habana*. Papeles de Cuba, leg. 1627. La Habana.

93. AGI. (1809, 26 de mayo). *Acta de cabildo ordinario*. Papeles de Cuba, leg. 1627. La Habana.

obras públicas obligó, finalmente, a la paralización del empedrado en 1812⁹⁴.

Una parte importante de la ciudad seguía sin estar pavimentada. Este asunto no fue exclusivo de La Habana si se remite a que, en fechas similares, San Juan de Puerto Rico apenas había empedrado un tercio de sus calles (Luque Azcona, 2020, p. 6). Los distintivos inconvenientes de la vía pública se postergaron, sin omitir el perjuicio que se ocasionaba sobre el fondo de la bahía. Así lo hicieron saber los vecinos de la segunda cuadra de la calle de Acosta a Someruelos:

Que al principiarse la calle, en dicha cuadra, hay un disforme pantano, que lloviendo, no pueden los vecinos más inmediatos a él, sin mucha incomodidad, ni entrar ni salir en sus respectivas casas. El lodo se introduce en aquellas, impelido de las bestias que pasan. Se atascan las carretas. Se caen los que transitan y otras muchas incomodidades⁹⁵.

Al poco tiempo, debido al desgaste que sufría el empedrado existente, se precisó en hacer un reconocimiento de la obra para analizar sus deficiencias técnicas. Esta operación fue ejecutada por Francisco Lemaury, teniente coronel de Ingenieros, quien provino en levantar las guijas y losas, y cavar en su asiento para su examen. A nivel compositivo, no se advirtieron graves problemas estructurales, con la salvedad de alguna irregularidad en el enlosado. Sin embargo, el pavimento más degradado coincidía con la ubicación donde se había empleado el lastre recogido de Canímar. Resultaba que la formación

94. AGI. (1824, 10 de febrero). *Informe del regidor Conde de Casa Ponce al ayuntamiento de La Habana*. Ultramar, leg. 38, expediente 7. La Habana.

95. AGI. (1812, 6 de febrero). *Oficio de algunos vecinos de La Habana al gobernador Marqués de Someruelos*. Papeles de Cuba, leg. 1657. La Habana.

calcárea de la piedra, aunque dura en su especie, era pulverizada con el rodamiento de los carros. El ingeniero determinó que la confección del pavimento con este material sería de muy corta duración⁹⁶.

De conformidad a la documentación revisada, hasta 1819 no hubo novedad en la actuación de pavimentar las calles. Este año, otro ingeniero francés, Arsène Lacarrière Latour⁹⁷, empedró un tramo considerable de la calle de Bernaza a modo de ensayo para presentar su propuesta de modelo al cabildo habanero. A escala práctica, este plan⁹⁸ suponía una optimización del empedrado con relación a los proyectos anteriores. Basándose en los mejores tipos de pavimento de Europa y Estados Unidos, escogió como materia prima la piedra arenosa caliza, característica por su dureza —comparable a la del granito— y por la capacidad de ser manipulada con facilidad cuando se extrae, visto que conserva provisionalmente cierta humedad. La idea era moldear la roca en una morfología cúbica. De esta forma, la uniformidad del piso ofrecía resistencia al tráfico de carruajes e impedía la penetración y el estancamiento de aguas. Asimismo, una vez apisonada y ligada, conservaba la arena circundante con el fin de evitar el despiece o hundimiento. Otra ventaja suscitada de este género pétreo

96. AGI. (1812, 6 de febrero). *Oficio del director subinspector de Ingenieros, Fermín Montaña, al gobernador Juan Ruíz de Apodaca*. Papeles de Cuba, leg. 1814. La Habana.

97. Lacarrière Latour fue otro francés exiliado de Saint-Domingue que posteriormente había desempeñado sus labores de ingeniero —a nivel civil y militar— al servicio de los Estados Unidos. Más tarde, inmiscuido en una red de espionaje al servicio de la Monarquía española, acabó fijando su residencia en La Habana. Para más información al respecto, véase: Franco, 1947; Garrigoux, 1997.

98. AGI. (1822, 15 de enero). Proyecto de empedrado presentado por Arsène Lacarrière Latour al ayuntamiento de La Habana. Ultramar, leg. 38, exp. 7. La Habana. Véase el plano en AGI, Mapas y planos de Santo Domingo, 745.

fue la rebaja económica que aportaban los atributos de la piedra y la posibilidad de extraerse en formaciones geológicas cercanas a la ciudad. En este sentido, la composición del empedrado también podía ser mucho más ligera a comparación de la opción de guijas.

En el propio plan, Lacarrière Latour incluía la opción de canalizar la recepción de aguas de forma subterránea y darles distintas salidas en la ciudad y, así, preservar el calado de la bahía. El procedimiento constaría en la excavación de la calle para formar un encañado de sillería con bóveda. Las aguas se filtrarían a partir de la colocación de losas perforadas en el centro de la vía a modo de fajas. El diseño que resultaría recuerda a ejemplos anteriores, sobre todo porque menciona la presencia de un enlosado en los laterales. La innovación en este punto, evidentemente, sería la utilización de la misma piedra caliza. Simultáneamente, otra proposición encaminada al resguardo del fondeadero sería la creación de recipientes soterrados para retener arenas y piedras. Estos se ubicarían en la intersección de algunas calles y el residuo se introduciría en su arrastre al colarse por un sumidero situado en la superficie. Este podría ser retirado para su limpieza.

En definitiva, se trató de un proyecto muy avanzado y ambicioso. La comisión consistorial encargada de la materia quedó complacida en todos sus puntos, con la salvedad de que el sistema de cañerías bajo tierra podría confeccionarse en los laterales en vez de en el centro de la vía para incluir los desagües de los edificios⁹⁹. Tras varios disentimientos en el seno del cabildo y ligeras modificaciones del plan, se presentó testimonio del

99. AGI. (1824, 9 de febrero). *Oficio de los comisarios del empedrado, Juan Montalvo y José María de Genes, al ayuntamiento de La Habana*. Ultramar, leg. 38, exp. 7. La Habana.

expediente al gobernador Francisco Dionisio Vives y Planes (1823-1832) para alcanzar la condescendencia real¹⁰⁰. A pesar de lo útil del proyecto, el Consejo de Indias consideró que el expediente no estaba lo suficientemente instruido en el plano técnico, económico y sanitario para emprender una obra de tal magnitud¹⁰¹. En atención a ello, después de todo, el rey no accedió¹⁰². Particularmente, la escasez monetaria en las arcas municipales y del reino dejó el plan sin poder llevarse a efecto.

Hacia finales de 1834, el capitán general Miguel Tacón inició un nuevo proyecto de empedrado que logró una mayor extensión. La metodología empleada fue el macadán; esto es, la compresión de piedras con una mezcla de gravilla y arena mediante un rodillo. Según constata Chateloin (1989), este sistema tampoco logró la suficiente solidez por el tipo de piedra servida —la caliza— y por el constante tránsito de vehículos rodados de gran carga (pp. 137-139).

La pavimentación de calles en La Habana fue un asunto controvertido a lo largo de las décadas siguientes por la persistencia de las dificultades que se han ido señalando. No obstante, se ha podido observar un evidente avance técnico a lo largo de los distintos proyectos, que le han conferido un aspecto diferente y moderno alejado del carácter urbano bajomedieval.

El alumbrado de la vía pública

La primera red general de alumbrado público en La Habana se instauró durante el Gobierno de José Manuel de Ezpeleta.

100. AGI. (1824, 22 de octubre). *Acta de cabildo extraordinario*. Ultramar, leg. 38, exp. 7. La Habana.

101. AGI. (1826, 2 de octubre). *Dictamen del Consejo de Indias*. Ultramar, leg. 38, exp. 7. Madrid.

102. AGI. (1826, 2 de noviembre). *Real orden*. Ultramar, leg. 38, exp. 7. Madrid.

Hasta ese momento, solo los edificios principales y establecimientos públicos estaban obligados a generar iluminación por la noche a través de faroles en sus puertas. La ausencia de este sistema motivaba a las autoridades a establecer un toque de queda ante la falta de seguridad que propiciaba la oscuridad nocturna. Los bandos de buen gobierno especificaban que la salida de personas en este tramo horario debía estar justificada y, en su proceder, se tenía que hacer uso de un pequeño candil. A lo largo de estas horas, la seguridad se ampliaba con las rondas organizadas por los jefes locales o militares (Apao-laza-Llorente, 2016, pp. 187 y 261).

En las ciudades de la edad antigua ya era necesaria la instauración de luces en la noche y para el desarrollo de determinadas actividades. La estructura básica era la colocación de faroles de hierro, cristal y, en su interior, el fuego se prendía a partir del depósito de velones de cera, sebo, y era usual el uso de aceites. Tradicionalmente, la oscuridad nocturna había sido concebida como origen de muchos peligros, pero no es hasta la segunda mitad del siglo XVIII, al calor de las reformas ilustradas, cuando se impulsa el control racional del ámbito urbano nocturno mediante el fomento de los sistemas de iluminación común (Martínez Gomis, 2003, pp. 149, 150 y 168; Segarra Lagunes, 2012, pp. 16, 35 y 94). El alumbrado se percibía como un emblema de progreso y civilización que proporcionaba seguridad, orden y concordancia a la moral impuesta. De igual modo, concedía cierto grado de estética y decoro práctico a la ciudad (Alzate Echeverri, 2007, pp. 127-129).

El gobernador Ezpeleta publicó entre 1786 y 1787 una serie de bandos particulares, por los cuales mandaba la recaudación de un arbitrio para el establecimiento de una red de alumbrado y de un sistema de limpieza y recogida de basuras (Azorín García, 2021, pp. 185-188). El 1 de enero de 1788 se

inauguraba la iluminación pública en La Habana tras haberse instalado 138 pescantes¹⁰³ en las paredes de los edificios y, posteriormente, sus correspondientes faroles.

Varias relaciones de gastos consultadas¹⁰⁴ sugieren el funcionamiento técnico de este servicio. Tras la colocación de los citados pescantes, se pendían de ellos faroles de hierro con láminas de talco. Dentro, se colocaban velas que eran prendidas con lamparillas de menor tamaño al hacer uso de una escalera. La materia prima destinada a este ejercicio era distinta a la que se usaba, por ejemplo, en los incipientes alumbrados de la península. En España, la sustancia generalizada para iluminar era el aceite de oliva, ubicado en pequeñas candilejas que recogían los faroles en su interior (Fernández Hidalgo y García Ruipérez, 1987, p. 603). En la Ciudad de México, con una red de iluminación erigida poco después que en La Habana —1790—, se utilizaba el óleo vegetal derivado del nabo (Exbalin Oberto, 2018, p. 47). El empleo de una materia en concreto estaba determinado por la proximidad, disponibilidad y coste de esta. En el caso habanero, aunque no se ha encontrado el detalle compositivo de la vela, se puede plantear como hipótesis que hay probabilidad de que hubiesen estado producidas a partir de cera de abejas, debido a que la apicultura era una manufactura menor en la isla (Marrero, 1983, p. 140).

Siguiendo las relaciones de costos ulteriores, se puede conocer que los operarios que efectuaban las labores de actividad

103. AGI. (1787, 22 de diciembre). *Relación de los pescantes que se hallan colocados en las calles*. Papeles de Cuba, leg. 1410. La Habana.

104. AGI. (1787, 7 de diciembre). Gastos indispensables que debe tener el establecimiento del alumbrado de la ciudad de La Habana; (1788, 31 de marzo). Cuenta de los gastos causados en los veintitrés días que han alumbrado los faroles destinados al público; (s. d.). Gasto del alumbrado al mes con quinientos faroles. Papeles de Cuba, leg. 1410. La Habana.

y mantenimiento del sistema eran presidiarios destinados de manera forzosa. En contraste, tanto en la península como en la capital novohispana existían cuadrillas de faroleros remunerados (Exbalin Oberto, 2018, p. 50; Fernández Hidalgo y García Ruipérez 1987, p. 608). Al igual, se sabe que la luminosidad permanecía candente desde el atardecer hasta las once de la noche, hora correspondiente al principio del toque de queda. Este horario era el corriente para poner fin a la luz; sin embargo, se encuentran excepciones como Madrid, que lo hacía hasta la medianoche, y Cádiz, que lo ampliaba hasta el amanecer (Fernández Hidalgo y García Ruipérez, 1987, p. 604).

Un informe de inicios de 1789¹⁰⁵ muestra la evolución de la infraestructura y fijaba el propósito final. En el curso de un año se habían dispuesto un total de 549 faroles de los 922 previstos. En cambio, el emplazamiento de pescantes se hallaba más avanzado con la suma de 786, cifra más próxima a la planeada. Según se puede advertir, las calles de mayor longitud — como la de Ricla, Teniente Rey o Compostela—congregarían entre 30 y 35 faroles cada una; otras, de mediana extensión, alcanzarían entre 10 y 25; mientras que las vías pequeñas o los callejones de 2 a 5. El alumbrado de México, contemporáneo al habanero, resultó muy parejo al ascender su cuenta a 1.000 faroles (Exbalin Oberto, 2018, p. 46).

En los años siguientes, la red de iluminación siguió operando bajo sucesivas contratas con los continuos obstáculos de la recaudación monetaria sobre los vecinos y de las carencias en el plano técnico. Una de las variaciones llevadas a cabo fue la sustitución de las velas por el sebo como materia inflamable (Apaolaza Llorente, 2016, p. 262). Más tarde, en la década de

105. AGI. (1789, 19 de enero). *Estado que manifiesta los faroles y pescantes que se hallan colocados y los que deben ponerse*. Papeles de Cuba, leg. 1401. La Habana.

1820, a raíz de unos faroles que se instalaron en el Real Arsenal, el cuerpo municipal sopesó variar el alumbrado general. Los faroles del astillero procedían de Burdeos y hacían uso del aceite en base a los fundamentos desarrollados por el químico ginebrino Aimé Argand. Por tal razón, se señaló la posibilidad de fomentar una industria de extracción de óleos accesibles en la isla — ajonjolí, ricino o piñón—, consagrada al sistema de iluminación. Una vez más, la falta de fondos dejó el proyecto sobre el papel (Altshuler Gutwert, 1988, pp. 132 y 133).

Una modificación notable se produjo en el gobierno de Tacón. Este capitán general retiró los pescantes y faroles existentes para reemplazarlos por unos nuevos de mayor ornato y solidez. La suplencia fue aprovechada, también, para ampliar la plantilla, adicionando 126 focos. El vidrio seleccionado tenía un grado superior de reflectancia y otorgaba más luminosidad. Asimismo, el elemento combustible varió de la grasa al aceite, lo que aseguraba estabilidad y durabilidad (Amigo Requejo, 2013, p. 8; Chateloin, 1989, pp. 131-133). Este tipo de alumbrado, ya mencionado para el común de ciudades españolas, se podía encontrar en lugares tan próximos de Cuba como en San Juan de Puerto Rico, donde se había establecido una década antes, no sin las deficiencias oportunas (Luque Azcona, 2020, p. 8).

Aunque el alumbrado impulsado por Miguel Tacón fue un avance significativo en el equipamiento de la ciudad y actualizó el modelo, no se trató de un método ajustado al desarrollo tecnológico contemporáneo. En esta década comenzaba a proliferar el alumbrado de gas en los ámbitos urbanos europeos, el cual no llegó a La Habana hasta mediados de siglo (Altshuler Gutwert, 1988, pp. 138 y 139). Más aún, a escala local sucedía algo similar ante nuevos hallazgos. En 1832, en la propia capital cubana, habían surgido algunos modelos que reformulaban la composición del combustible por medio de una base de alcohol

y, al parecer, eran muy eficaces en la proporción de luz. Francisco Hernández Nogués, administrador general de la Real Renta de Correos, elaboró la receta de «un licor de alumbrado» a partir del vapor de aguardiente de caña y trementina. Esta fórmula se asentaba en una mezcla original procedente de Estados Unidos —que había dado el salto a la isla desde Puerto Rico— con la variación del alcohol y su gradación¹⁰⁶. Otro individuo que basó su experiencia en este tipo de composición fue Federico Pfister, vecino de Regla. Por medio de su combinación, manifestó haber «descubierto un medio fácil de alumbrar la ciudad con una composición del aguardiente, que proporciona [...] mejoras indecibles en la luz»¹⁰⁷. El Real Consulado de La Habana contempló con cierto interés el asunto bajo la posibilidad de explotar el consumo de aguardiente de caña, en consideración de que era un ramo auxiliar de la producción de azúcar¹⁰⁸. Sin embargo, a pesar de lo llamativo que resultó este método, no trascendió de la iniciativa privada, seguramente por falta de eficacia o por el elevado costo en una aplicación extensiva.

La canalización de agua de la Zanja Real al Acueducto de Fernando VII

La Zanja Real¹⁰⁹ fue el primer canal hidráulico que surtió agua a La Habana desde el río de la Chorrera —actual Almendares—.

106. AGI. (1832, 8 de enero). *Oficio de Francisco Hernández Nogués al intendente de Ejército y Real Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos*. Ultramar, leg. 148, exp. 20. La Habana.

107. AGI. (1832, 15 de febrero). *Oficio de Federico Pfister al intendente de Ejército y Real Hacienda, Claudio Martínez de Pinillos*. Ultramar, leg. 148, exp. 20. La Habana.

108. AGI. (1832, 8 de febrero). *Informe de Andrés de Jáuregui y Wencesalao de Villaurrutia, comisarios del Real Consulado*. Ultramar, leg. 148, exp. 20. La Habana.

109. La bibliografía referente a la Zanja Real se puede considerar relativamente extensa si se compara con otros aspectos tocantes a la historia urbana de La

A nivel técnico, se trató del modelo más elemental para la conducción de aguas: una acequia a cielo abierto que trasladaba el flujo desde el naciente al término, mediante la gravedad, por una inclinación mínima y constante del terreno (Granero Martín, 2003, p. 57). Su construcción se llevó a cabo en la segunda mitad del siglo XVI, no sin los pertinentes obstáculos estructurales y económicos, por los distintos maestros mayores de fortificación que hacían estancia en la entonces villa habanera. Más concretamente, su conclusión fue efectuada en 1592 por el ingeniero italiano Bautista Antonelli, quien también finalizaría el mismo año la obra del «Husillo», la represa que regulaba y encauzaba las aguas desde el río al canal de abasto (Puig-Samper y Naranjo Orovio, 1993, pp. 82 y 83).

Efectivamente, su principal actividad consistió en el abastecimiento de agua para la población y en servir la aguada a los buques comerciales y militares. No obstante, de un modo complementario, sirvió para aprovisionar el regadío de estancias, algunos trapiches de azúcar y molinos de tabaco inmediatos a la ciudad y, desde el setecientos, a las labores de construcción de navíos en el Real Arsenal —especialmente, como fuerza motriz de la sierra que procesaba la madera— (León Hernández, 1994, pp. 142 y 144). Igualmente, desde su puesta en operatividad fueron muy comunes los problemas derivados de los elementos constitutivos de la obra y de la falta de higiene (Elsó Alonso, 1985, p. 42), asunto que se prolongó, precisamente, hasta los años que conciernen al presente análisis.

El curso descubierto y accesible de la zanja motivó determinadas costumbres perniciosas que se perpetuaron en quebranto

Habana. No obstante, hasta el momento se carece de un estudio monográfico que analice con mayor profundidad este sujeto. Al respecto, véanse esencialmente: Elso Alonso, 1985; Granero Martín, 2002, pp. 155-166; León Hernández, 1994; Puig-Samper y Naranjo Orovio, 1993.

de la pureza del agua. Era muy usual que los vecinos más cercanos al cauce limpiasen sus ropas y enseres en la orilla. A veces, incluso se bañaban ellos mismos o hacían sus necesidades, particularmente en horario nocturno, aprovechando la oscuridad. Los animales de las estancias o de los caminos también penetraban en la acequia, donde se hidrataban, aseaban y evacuaban. Luego, la corriente continuaba hasta las cañerías de la ciudad que vertían las aguas sobre las fuentes para el consiguiente consumo. Este escenario fue motivo de preocupación de las autoridades por los perjuicios que suponía a la salud pública. El malestar se hizo ostensible en los sucesivos bandos de buen gobierno¹¹⁰, promulgados desde Antonio María Bucareli y Ursúa (1766-1771), en los cuales se prohibían esta serie de hábitos irregulares (Apaolaza Llorente, 2016, p. 257).

La publicación regular de los edictos y las consecuentes sanciones monetarias no fueron barrera suficiente para mitigar el desorden. Desde bien pronto se intentó aumentar la vigilancia en la materia mediante requerimientos precisos a las patrullas de dragones¹¹¹ y a los capitanes de partido de los barrios extramuros¹¹². No obstante, a pesar de la intensificación

110. Por ejemplo, el marqués de la Torre, en el artículo 29 de su bando de buen gobierno, expresaba: «La zanja con que se provee de agua esta ciudad debe mirarse con mucho escrúpulo en su limpieza y aseo. Por tanto, mando que ninguna persona de cualquier calidad o condición que sea se bañe en ella pena de cincuenta ducados al noble, al plebeyo un año de servicio en las obras de fortificación, y al esclavo de cien azotes en la reja de la cárcel pública; y a los dueños o administradores de estancias o huertas lindantes con dicha zanja prohíbo que en ella bañen sus animales ni los amarren en sus márgenes ni laven ni arrojen a ella cosas inmundas, pena de veinte y cinco ducados y dos meses de prisión por la primera vez, y por la segunda doble» (Apaolaza Llorente, 2016, p. 429).

111. AGI. (1772, 19 de abril). *Instrucciones a la Patrulla de Dragones fuera de la Plaza*. Papeles de Cuba, leg. 1228. La Habana.

112. AGI. (1778, 8 de mayo). *Orden circular a los capitanes de partido de los barrios extramuros*. Papeles de Cuba, leg. 1265. La Habana.

de la policía, en fecha tan tardía como 1827 se puede advertir — paradójicamente— que el propio cuerpo de dragones bañaba a sus caballos en la acequia¹¹³. El extremo de estas actitudes insalubres fue el hallazgo de cadáveres animales y humanos. Un triste caso que sirve de ilustración fue el arrojado de un niño negro de pocos meses en el ramal de la zanja que llegaba al Arsenal. El reconocimiento de un cirujano certificó que la muerte del niño había sido generada por una enfermedad previa, razón por la que se descartaba un accidente fortuito¹¹⁴.

Otra complicación higiénica del canal fue la aglomeración de residuos en su interior. En las orillas y fondo yacían sedimentos propios del tránsito fluvial —piedras, arenas o ramas—, a lo que se agregaban las plantas acuáticas que nacían y otros desperdicios. Esta circunstancia, sostenida en el tiempo, reducía la capacidad del caudal y, por consiguiente, acortaba el aprovisionamiento de aguas y producía desbordamientos¹¹⁵. Para paliar esta cuestión se organizaban limpiezas y arreglos periódicos. A modo de trabajo comunitario, conocido como la «fajina», los vecinos de las capitánías de partido circundantes a la zanja se organizaban sin excepción para ejecutar la limpia y el acondicionamiento del canal¹¹⁶. Empero, lo más habitual era que la comandancia general de Marina coordinase estas labores debido al interés que tenía en el buen

113. AGI. (1827, 29 de mayo). *Oficio del comisario del ayuntamiento, José Manuel Rodríguez Cabrera, al gobernador Francisco Dionisio Vives*. Papeles de Cuba, leg. 2103. La Habana.

114. AGI. (1819, 1 de agosto). *Parte del comandante del Arsenal, Antonio Gastón, al comandante general de Marina, Agustín Figueroa*. Papeles de Cuba, leg. 1887. La Habana.

115. AGI. (1775, 22 de enero). *Oficio del teniente coronel de ingenieros, Juan Cotilla, al ingeniero en jefe, Luis Huet*. Papeles de Cuba, leg. 1162. La Habana.

116. AGI. (1779, 20 de marzo). *Orden circular a los capitanes de partido de los barrios extramuros*. Papeles de Cuba, leg. 1265. La Habana.

funcionamiento de la corriente acuífera. Para la realización de esta operación se empleaban forzados de las fortificaciones¹¹⁷, se acopiaba el material oportuno y se detenía el curso de las aguas para dejar seca la zanja con la bajada de la compuerta de la represa. Previamente, se había avisado a los vecinos para el acopio de agua, debido a que, por lo general, la actividad se efectuaba sin interrupción durante varios días o semanas —según la necesidad—, con la excepción del domingo, día en el que sí corría el flujo para su servicio¹¹⁸.

La composición técnica de la infraestructura a lo largo de su recorrido causaba otros inconvenientes. Además de los derrames señalados, se producían filtraciones que emanaban a la superficie. Ambas incidencias generaban la acumulación de aguas estancadas en determinados parajes con perjuicio de varias huertas y, en atención a las teorías médicas ya citadas, a la salud de los habitantes de alrededor. Uno de los puntos que más sufrió estas anegaciones fue el arrabal de San Lázaro. Allí, ocasionalmente, se formaban auténticas lagunas permanentes originadas por la presencia de canteras de extracción¹¹⁹. El Campo de Marte, espacio donde las milicias ejecutaban sus maniobras, también fue un lugar agraviado por la salida de aguas desde el ramal principal de la acequia¹²⁰.

117. AGI. (1787, 2 de marzo). *Oficio del intendente de Ejército y Real Hacienda, Juan Ignacio de Urriza, al gobernador Ezpeleta*. Papeles de Cuba, leg. 1397. La Habana.

118. AGI. (1811, 26 de febrero). *Oficio del comandante general de Marina, Ignacio María de Álava, al gobernador Marqués de Someruelos*. Papeles de Cuba, leg. 1609. La Habana.

119. AGI. (1795, 1 de agosto). *Oficio del ministro interventor de Real Hacienda, Domingo Quintero, al intendente de Ejército y Real Hacienda, José Pablo Valiente*. Papeles de Cuba, leg. 1453B. La Habana.

120. AGI. (1785, 18 de octubre). *Oficio del síndico procurador general, Gabriel de Castro Palomino, al gobernador Luis de Unzaga*. Papeles de Cuba, leg. 1384. La Habana.

En vista de las dificultades que ofrecía el canal en su configuración a cielo abierto, la solución técnica más rápida consistía en recubrir el conducto en la superficie. El primer proyecto documentado —hasta el momento— de encañar la zanja se planteó durante el gobierno de José Manuel de Ezpeleta. En realidad, la idea constaba de un revestimiento parcial del cauce desde el extremo lindante del Campo de Marte con la barriada de Guadalupe hasta su confluencia con el paseo Extramuros en dirección a la ciudad¹²¹. No obstante, la documentación consultada sugiere que no se llevó a efecto, puesto que no se han constatado más datos al respecto. Es más, la persistencia de los problemas en la zona en la que se pretendía actuar y los futuros proyectos sostienen este pensamiento.

Un nuevo indicio en la voluntad de revestir la acequia habanera aparece por parte del cabildo en 1806¹²². En esta ocasión, el plan abordaba la cubrición completa de la zanja desde el río hasta la muralla de la plaza. Hecho el encargo de revisar proyecto al teniente coronel de Ingenieros Francisco Lemaury, surgieron una serie de contratiempos concernientes a las competencias del cuerpo militar en su relación con las edificaciones civiles. Lemaury accedía al reconocimiento, pero no se hacía cargo de la dirección de la obra por tener que atender con prioridad sus obligaciones castrenses¹²³. Al parecer, este nuevo intento de encañar el canal tampoco se llegó a concretar. La falta de más información en las correspondencias entre

121. AGI. (1786, 15 de marzo). *Oficio del gobernador Ezpeleta al ayuntamiento de La Habana*. Papeles de Cuba, leg. 1401. La Habana.

122. AGI. (1806, 6 de septiembre). *Oficio de los comisarios del ayuntamiento de La Habana al gobernador Marqués de Someruelos*. Papeles de Cuba, leg. 1627. La Habana.

123. AGI. (1807, 23 de abril). *Oficio del director subinspector de Ingenieros, Fermín Montaña, al gobernador Marqués de Someruelos*. Papeles de Cuba, leg. 1616. La Habana.

el capitán general con la corporación municipal o el Cuerpo de Ingenieros así lo dan a entender.

En los años siguientes, los problemas propios del conducto se intensificaron. La llegada de agua a la ciudad era considerablemente menor, mientras que en el Arsenal advertían de continuo su escasez para el desempeño de los trabajos¹²⁴. Un reconocimiento efectuado en 1819 por el director subinspector de Ingenieros Antonio Ventura Bocarro apuntaba el mal estado del canal principal y la falta de solidez en las distintas cañerías que ramificaban hacia las fuentes de abasto¹²⁵. Como solución, proponía contar con un ingeniero hidráulico para efectuar un plan general de reparación de cañerías. Para llevarlo a efecto, el punto más esencial se situaba en encañiar la Zanja Real con el fin de evitar la entrada de desechos en su cauce. Estos residuos son los que con posterioridad llegaban a los diferentes ramales de la ciudad, obstruyéndolos, originando roturas, provocando la falta de agua y obligando a su recomposición. Frenando su entrada, se resolvía gran parte del asunto. Para mayor prevención, convenía en establecer filtros de piedras y arenas en la entrada de agua a la plaza y un repartimiento más equilibrado desde los depósitos de registro.

Analizados los precedentes y al abrigo de las mejoras técnicas en la fontanería desde comienzos de siglo, nuevas alternativas se prestaron para el revestimiento de la conducción de aguas. En 1824, la corporación municipal impulsó un proyecto para encauzar la zanja mediante una cañería de hierro en el tramo comprendido entre los Molinos del Rey —paraje

124. AGI. (1817, 14 de enero). *Oficio del comandante general de Marina, Agustín Figueroa, al gobernador José Cienfuegos*. Papeles de Cuba, leg. 1887. La Habana.

125. AGI. (1819, 16 de abril). *Oficio del director subinspector de Ingenieros, Antonio Ventura Bocarro, al gobernador José Cienfuegos*. Papeles de Cuba, leg. 1886. La Habana.

próximo al castillo del Príncipe— y el Campo de Marte (Chatelein, 1989, p. 85). Aunque se pretendía aplicar un revestimiento parcial, es cierto que salvaba el espacio más conflictivo; es decir, el paso de la zanja por los barrios extramuros. De tal modo, el plan proveía canalizar la acequia de manera subterránea, recorriendo principalmente la calle de la Salud —arrabal de Guadalupe—, a una cuadra paralela del conducto original, hasta su llegada al paseo extramural.

La dirección de la obra fue asumida por el ya referido Lacarrière Latour. El arquitecto francés contaba con la acreditación de haber trabajado en varias obras públicas de ciudades como Nueva York o Nueva Orleans. Además, había visitado Filadelfia y Baltimore, grandes urbes punteras en la ingeniería urbana de la época (Garrigoux, 1997, pp. 77 y ss.). Su experiencia en Estados Unidos le hacía estar al corriente de las novedades técnicas que se implementaban en la infraestructura de las ciudades anglosajonas. De tal modo, conocía de cerca el método y uso de tuberías de hierro para la provisión de aguas.

Una vez aprobado el proyecto, se iniciaron las tareas para recubrir de mampostería una porción de la zanja en el transcurso de la muralla hacia el Campo de Marte con la finalidad de reforzar la higiene del caño general y solventar cualquier menoscabo en este terreno¹²⁶. En paralelo, mientras Lacarrière Latour indagaba los precios de importar los tubos metálicos desde Nueva York¹²⁷, una comisión del Real Consulado habanero viajó a la

126. AGI. (1827, 12 de julio). *Oficio del comisario del ayuntamiento de La Habana, Juan Manuel Rodríguez Cabrera, al gobernador Francisco Dionisio Vives*. Papeles de Cuba, leg. 2103. La Habana.

127. AGI. (1827, 21 de julio). *Oficio del director subinspector de Ingenieros, Anastasio de Arango, al gobernador Francisco Dionisio Vives*. Papeles de Cuba, leg. 2113. La Habana.

isla de Jamaica para examinar los conductos de hierros que se habían establecido en algunas ciudades¹²⁸.

Los delegados del cuerpo consular hicieron su primera parada en Falmonth, donde evaluaron una red de abastecimiento que proporcionaba «un agua excelente». Esta canalización, operativa desde la primera década de siglo, tenía una toma fluvial mediante represa en el río Martha Brae. Su longitud hasta la ciudad alcanzaba las 3.564 varas. El agua se conducía a través cañerías de hierro colado con una dimensión de seis pulgadas de diámetro y cuatro varas de largo. Estas piezas se ensamblaban con plomo y, según constataron los comisionados, hasta ese momento no habían sufrido ningún deterioro en todo su trayecto. La llegada del caño a Falmonth se producía en un estanque cilíndrico compuesto de sillares desde donde se redistribuía por el entramado urbano. Además de los aspectos técnicos, el costo y financiamiento de la obra fue de sumo interés para los consulares. La construcción de la infraestructura se había puesto en manos de una compañía privada que, posteriormente, continuó gestionando el servicio de abasto de aguas en la población bajo el beneficio de una décima parte de la carga impositiva que tenían las propiedades. La segunda estancia de los encargados del Consulado se consumó en Kingston, ciudad en la que también tenían resuelto instaurar conductos de hierro para el aprovisionamiento de aguas. No obstante, allí las labores se ciñeron especialmente a conocer el precio de los útiles recién adquiridos para la empresa¹²⁹.

128. AGI. (1827, 8 de julio). *Oficio de la Junta de Gobierno del Real Consulado al gobernador Francisco Dionisio Vives*. Papeles de Cuba, leg. 2113. La Habana.

129. AGI. Papeles de Cuba, leg. 2113. *Informe de los comisarios del Real Consulado de La Habana*. s.l., s.d.

En paralelo a estas constataciones, al igual que con cualquier otro avance técnico, había surgido un debate concerniente a cómo podría afectar a la salud de los vecinos la conducción de las aguas por tuberías de hierro. Desde el Cuerpo de Ingenieros de La Habana se mostraron favorables a este método, en función de que se practicaba en Inglaterra, Francia y en algunas ciudades del centro de Europa. Anastasio de Arango, director subinspector, se atrevió a asegurar que, si en Madrid aún no se había practicado este procedimiento, era por el alto importe del equipamiento y no porque se hubiesen graduado perjuicios sobre la salud humana. A pesar de su aseveración, sugirió al gobernador Vives que el Real Protomedicato de la capital cubana diese su parecer sobre la materia lo antes posible¹³⁰.

En un primer momento, el informe del tribunal médico¹³¹ fue contrario a la orientación de poner en marcha una infraestructura de semejantes características. En base a las observaciones de Antoine Lavoisier, advirtieron que las aguas favorecerían la oxidación del hierro; de tal modo, el fluido se contaminaría y tendría la capacidad de alterar la salud humana. El argumento cobraba peso si se consideraban dos razones: el clima caluroso y húmedo propio del trópico, y la presencia ínfima de sulfato de cal en las aguas que corren por la zanja. Igualmente alegaron que, si estos conductos estaban instaurados, por ejemplo, en Londres, se debía a que la latitud de aquel territorio era más propicia para la conservación

130. AGI. (1827, 21 de julio). *Oficio del director subinspector de Ingenieros, Anastasio de Arango, al gobernador Francisco Dionisio Vives*. Papeles de Cuba, leg. 2113. La Habana.

131. AGI. (1827, 24 de julio). *Informe de Lorenzo Hernández y Juan Pérez Delgado, del Real Tribunal del Protomedicato de La Habana*. Papeles de Cuba, leg. 2113. La Habana.

del metal. Con todo, de llevarse a cabo la obra, sugirieron el embarnizado de los tubos para prevenir la oxidación o, como alternativa más segura, se mostraron proclives al uso de conductos a partir de barro cocido. Sin embargo, nuevos datos reunidos por la intendencia de Ejército y Real Hacienda hicieron variar de opinión a los doctores cubanos y se inclinaron a la realización de la obra con materiales férreos¹³².

Pese a tener numerosos factores a favor, la tramitación de la infraestructura se fue demorando. El superior de los Ingenieros, Anastasio de Arango, ofreció la viabilidad de instaurar el conducto subterráneo por el trayecto más corto desde el río Almendares a la plaza. Es decir, pretendía buscar un punto más a propósito para tomar las aguas fluviales y, de acuerdo con ello, optar por el anterior plan parcial o el integral de la cañería¹³³. Empero, las discordancias entre el cuerpo militar y la delegación del fisco real motivaron una larga discusión en torno al examen y a la ejecución de la obra¹³⁴. La carencia de los planos y presupuestos de parte de la intendencia condujeron a Claudio Martínez de Pinillos y Ceballos, conde de Villanueva e intendente de la isla de Cuba, a emprender otra estrategia para la dotación de un apropiado suministro de aguas a La Habana¹³⁵.

132. AGI. (1827, 27 de septiembre). *Oficio del doctor Lorenzo Hernández al gobernador Francisco Dionisio Vives*. Papeles de Cuba, leg. 2113. La Habana.

133. AGI. (1828, 13 de febrero). *Procedimiento bajo los cuales procederá el oficial del Real Cuerpo de Ingenieros nombrado para la extensiva del proyecto de la conducción de aguas encañadas a esta Plaza desde el río Almendares*. Papeles de Cuba, leg. 2113. La Habana.

134. AGI. (1828, 10 de abril). *Oficio del director subinspector de Ingenieros, Anastasio de Arango, al gobernador Francisco Dionisio Vives*. Papeles de Cuba, leg. 2113. La Habana.

135. AGI. (1830, 16 de septiembre). *Acta de Junta Superior Directiva de Real Hacienda*. Ultramar, leg. 221. La Habana.

Si este primer planteamiento no tuvo comienzo, sirvió de precedente técnico para poner en marcha el siguiente. Una real orden de abril de 1831 dictó la devolución del expediente a la intendencia y se contemplaron nuevas opciones. La junta directiva de Real Hacienda estimó la posibilidad de formar la conducción de aguas, bien desde el río Almendares o bien desde los manantiales de Vento. En marzo de 1832, los estudios formados por el Cuerpo de Ingenieros motivaron la elección de la fuente genuina de la zanja para la ejecución de esta canalización, que fue encargada al coronel de la corporación militar Manuel Pastor con auxilio de su compañero Nicolás Campos (Arduengo García, 2020). El 30 de mayo del mismo año, se iniciaron las obras del tanque de decantación y la compuerta en la orilla del río, el cual serviría para filtrar y surtir el agua al caño de hierro. Ese día coincidió con la onomástica del rey —San Fernando— y, a modo de homenaje, se consagró la infraestructura con la nominación de «Acueducto de Fernando VII»¹³⁶.

Al tiempo que se analizaba el trazado de la cañería, el teniente de navío y oficial de inteligencia Juan José Martínez Tacón se encontraba en Filadelfia, donde tenía encomendada una averiguación, por parte de la comandancia general, sobre la compra de pontones de vapor para la limpieza de la bahía¹³⁷. En paralelo a ello, se informó de las novedosas obras hidráulicas efectuadas en aquella ciudad con el fin de instruir al intendente Villanueva. Este cometido llevó a que Nicolás Campos

136. Archivo Histórico Nacional (AHN). (1832, 4 de junio). *Acta ceremonial de la colocación de la primera piedra del Acueducto Fernando VII*. Ultramar, leg. 1610, exp. 26. La Habana.

137. AHN. (1832, 1 de julio). *Oficio del teniente de navío Juan José Martínez Tacón a don Juan José Martínez de Pinillos*. Ultramar, leg. 46, exp. 1. La Habana.

realizase, más tarde, una segunda inspección para ajustar la adquisición de las cañerías de metal en aquella ciudad. De este modo, la proyección de la infraestructura habanera cobró mucha influencia de Filadelfia en detrimento de la formulación inicial —basada en el método francés—, debido a los avances técnicos observados y a que los componentes de construcción se seleccionaron de allí (Arduengo García, 2020).

Las tuberías procuradas en Estados Unidos operaban por el «sistema de gola» en su ensamblaje. Esto es, cada segmento del conducto tenía un extremo de mayor amplitud diametral donde se insertaban seis pulgadas del remate del siguiente para proceder luego a su soldadura con plomo. En contraste, el modelo utilizado en Francia constaba de un engranaje de caños mediante platos atornillados. El orden filadelfio era más rápido y económico; además, los aparejos empleados en la construcción eran más seguros y sencillos (Arduengo García, 2020).

En agosto de 1832, Nicolás Campos firmaba el contrato para la fundición de las cañerías con el distribuidor Mark Richards, encargado de gestionar la producción. El pedido se constituía de tubos de 18 pulgadas de diámetro, correspondientes a un tramo de 5.802 metros y, para el segmento menor —2.721 metros—, tuberías de 14 pulgadas (Arduengo García, 2020). En tal sentido, el coronel Manuel Pastor añadió las alteraciones efectuadas sobre el proyecto original, el cual recogía únicamente la utilización de caños de 14 pulgadas a lo largo de todo el trayecto¹³⁸.

La cañería de hierro, «y no acueducto, técnicamente hablando», como apuntó Anastasio de Arango¹³⁹, fue inaugurada en mayo de 1835. La diferencia práctica residía en que un

138. AHN. (1832, 4 de junio). *Acta ceremonial de la colocación de la primera piedra del Acueducto Fernando VII*. Ultramar, leg. 1610, exp. 26. La Habana.

139. AGI. (1835, 6 de julio). *Oficio del director subinspector de Ingenieros, Anastasio de Arango, al gobernador Miguel Tacón*. Papeles de Cuba, leg. 2183. La Habana.

acueducto es un canal de agua sobre un puente para salvar una pendiente acentuada o permanente del terreno que media entre el manantial y su terminación (Granero Martín, 2003, p. 58). En cambio, el Acueducto de Fernando VII era, en esencia, un conducto metálico que dirigía el agua de la toma fluvial a la capital cubana mediante gravedad por un leve declive. Aun siendo un avance técnico trascendente para la época, la nominación específica de la obra pudo ser un alarde de magnificencia de parte de la intendencia de Ejército y Real Hacienda, debido a los contratiempos generados en el anterior proyecto. No obstante, la designación de acueducto era muy común en la época para titular cualquier canalización de agua.

La inauguración de la infraestructura no coincidió con su conclusión. Ese preciso día se hizo una primera muestra de su funcionamiento en el tanque de decantación y con el trasvase de aguas hasta el puente de Chávez —entre los arrabales del Horcón y Jesús María—. Hacia finales de 1835, el conducto ya vertía en el foso de la muralla, pero aún faltaba la instalación de las tuberías metálicas hasta las distintas fuentes y la terminación de la caja de distribución (Arduengo García, 2020). En las intervenciones habían participado, por lo general, presidiarios de manera forzada y negros emancipados¹⁴⁰.

En lo respectivo a su funcionamiento, no cumplió con las expectativas deseadas. Por lo visto, se calculó erróneamente el diámetro de las tuberías con relación a la inclinación conferida y al aporte de la alberca. En consecuencia, se produjo un aprovisionamiento menor del caudal y fue necesario continuar con el servicio que proporcionaba la Zanja Real para algunas actividades (Marrero, 1988, p. 155). Más si cabe, en la estación de

140. AHN. (1832, 27 de junio). *Oficio del gobernador Mariano Ricafort al secretario de Estado de Indias*. Ultramar, leg. 1610, exp. 26. La Habana.

precipitaciones el estanque de filtración se inundaba en agravio de la higiene del agua que luego llegaba a La Habana (Chateloin, 1989, p. 86). Si bien no se solventaron la totalidad de los problemas recurrentes, esta cañería supuso un adelanto en la voluntad de querer mejorar la habitabilidad de la ciudad con la capacitación de un suministro de agua para una población de más tamaño que exigía mayores atenciones.

Con el paso de algunos años, los dos conductos de abastecimiento manifestaron su insuficiencia. A mitad de siglo, surgieron nuevos proyectos que culminarían con la construcción del canal de Vento, obra que, en un determinado momento, haría uso de las propias tuberías del Acueducto de Fernando VII (García Blanco, 2014, pp. 278, 289 y 290).

Conclusiones

En el espacio temporal transcurrido desde el gobierno del marqués de la Torre hasta Miguel Tacón, La Habana asistió a una primera remodelación urbana que sentó las bases de los cambios que acontecieron en las décadas siguientes. Entre las numerosas intervenciones efectuadas en este periodo, el presente texto ha examinado el plano técnico de la infraestructura referente a la pavimentación de calles, el alumbrado público y la canalización del surtimiento de aguas. En una visión general, los tres equipamientos urbanos comparten un proceso evolutivo tendente al mejoramiento de la habitabilidad y el aspecto urbano mediante su desarrollo técnico.

En un alcance más preciso, el empedrado conoció algunas variaciones concernientes a su composición que, más allá, de pretender solventar los problemas prácticos —higiene, ornato y conservación de la bahía—, sirvieron para intentar modificar las costumbres del tránsito urbano entre vehículos rodados

y viandantes. En tal sentido, la incorporación del enlosado de aceras buscó la gestación de una circulación racional en el espacio público. No obstante, a pesar de lo novedosos que pudieron resultar los últimos proyectos a nivel técnico, o no tuvieron aplicación, o esta fue parcial e insuficiente por la poca firmeza que ofrecía. Al contrario, el alumbrado de la vía pública sí disfrutó de una óptica extensiva en cuanto a su disposición, pero se caracterizó por ser un servicio un tanto irregular y, a veces, deficiente. Aunque su desarrollo técnico fue más bien tímido en comparación a la tecnología de la época, a título particular fue suficiente para presentar una optimización de la red en la ciudad. La canalización de aguas, sin embargo, sí se puede considerar que efectuó un verdadero salto cualitativo al variar de un conducto propio de la urbe antigua a otro más común de una ciudad moderna inmersa en los procesos industriales.

Asimismo, desde una perspectiva técnica, se puede constatar en esta etapa un cambio de concepción a la hora de hacer llegar las transformaciones urbanas. En un principio se ha observado que los cambios preceptuados venían directamente importados desde la península, ideal característico del orden del Antiguo Régimen. En contraposición, desde finales del siglo XVIII se aprecia un cambio de paradigma, en virtud de la incipiente globalización, en el que la circulación de conocimiento científico, tecnológico e industrial sobrepasa la norma convencional de los Estados absolutistas. Esta circunstancia se puede comprobar en las sucesivas incorporaciones técnicas de la infraestructura que se ha presentado.

Hay que advertir, por último, que este análisis ofrece una visión parcial en lo que respecta a la gestión e instauración de las obras públicas en una ciudad. Por cuestiones de limitación, únicamente se han abordado asuntos técnicos, sin examinar los procesos corporativos, administrativos y económicos. Al

igual, una ampliación de la documentación de otros fondos archivísticos proporcionaría un enfoque más completo, y, por lo tanto, este objetivo tiene la pretensión de ser resuelto en futuros aportes.

Referencias bibliográficas

- Altshuler Guwert, J. B. (1988). Panorama del alumbrado en Cuba antes de 1889. *Anuario del Centro de Estudios de Historia y Organización de la Ciencia*, (1), 125-146.
- Alzate Echeverri, A. M. (2007). *Suciedad y orden. Reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada (1760-1810)*. Universidad del Rosario.
- Amigo Requejo, A. (2013). Códigos de la nueva ciudad: Alumbrado público y mobiliario urbano en La Habana de Miguel Tacón y Rosique (1834-1838). *Res Mobilis: Revista internacional de investigación en mobiliario y objetos decorativos*, 2(2), 3-15. <https://doi.org/10.17811/rm.2.2013.3-15>
- Amores Carredano, J. B. (2000). *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*. Ediciones Universidad de Navarra.
- Anguita Cantero, R. (1997). *Ordenanzas y policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*. Universidad de Granada.
- Apalaza Llorente, D. (2016). *Los bandos de buen gobierno en Cuba. La norma y la práctica (1730-1835)*. Universidad del País Vasco.
- Apalaza Llorente, D. (2018). La Habana ilustrada del siglo XVIII: sus transformaciones urbanas a través de la mirada de los bandos de buen gobierno. «Cambiando el poder». *Iberoamérica Social*, (Extra 2), 63-80.
- Arduengo García, D. (2020). El acueducto Fernando VII: una revolución ignorada en la gestión del agua en La Habana. *Anales de la Academia de Ciencias de Cuba*, 10(1). <http://www.revistac-cuba.cu/index.php/revacc/article/view/755/776>

- Azorín García, E. (2021). Alumbrado, limpieza y recogida de basuras en La Habana de Ezpeleta: bandos y reglamento (1786-1787). *Revista de Humanidades*, (43), 175-195. <https://doi.org/10.5944/rdh.43.2021.29347>
- Chateloin, F. (1989). *La Habana de Tacón*. Letras Cubanas.
- Corbin, A. (1987). *El perfume o el miasma. El olfato y el imaginario social, siglos XVIII y XIX*. Fondo de Cultura Económica.
- Dávalos, M. (1997). *Basura e Ilustración. La limpieza de la Ciudad de México a fines del siglo XVIII*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Elso Alonso, E. (1985). La Zanja Real. El primer acueducto de La Habana. *Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana*, (63-64), 40-46.
- Etlin, R. (1977). L'air dans l'urbanisme des Lumières. *Dix-huitième siècle*, (9), 123-134. <https://doi.org/10.3406/dhs.1977.1119>
- Exbalin Oberto, A. (2018). Alumbrado y seguridad. Ciudad de México (1760-1810). *Antropología. Revista interdisciplinaria del INAH*, 2(4), 42-54.
- Fernández Hidalgo, C. y García Ruipérez M. (1987). Las luces en el «siglo de las luces». El alumbrado público en España a finales del Antiguo Régimen. *Hispania: Revista española de historia*, 47(166), 583-628.
- Franco, J. L. (1947). *Política continental americana de España en Cuba, 1812-1830*. Publicaciones del Archivo Nacional de Cuba.
- García Blanco, R. (2014). Una obra maestra en La Habana: el acueducto de Albear. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (26), 270-301.
- Garrigoux, J. (1997). *Un aventurier visionnaire. Arsène Lacarrière Latour (1778-1837). L'étrange parcours d'un français aux Amériques*. Société des lettres, sciences et arts La Haute-Auvergne.
- Granero Martín, F. (2002). *Agua y ciudad. Análisis de estrategias y procesos de planificación. Quince a diecinueve*. Universidad de Sevilla.

- Granero Martín, F. (2003). *Agua y territorio. Arquitectura y paisaje*. Universidad de Sevilla.
- Gutiérrez, R. (1997). La ciudad iberoamericana en el siglo XIX. En F. de Terán (Coord.), *La ciudad hispanoamericana: El sueño de un orden* (pp. 252-266). Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo.
- Gutiérrez, R. (2010). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Cátedra.
- Humboldt, A. von (1827). *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*. Imprenta de Jules Renouard.
- León Hernández, G. de. (1994). La Zanja Real. Una obra hidráulica hispánica de cuatro centurias en peligro. En Instituto de la Ingeniería de España (ed.), *Obras hidráulicas prehispánicas y coloniales en América* (pp. 125-152), Tomo 2. Castalia.
- Luque Azcona, E. J. (2020). Management and transformation of urban spaces in San Juan de Puerto Rico during the government of Miguel de la Torre (1823-1837). *Culture & History Digital Journal*, 9(2), 1-14. <https://doi.org/10.3989/chdj.2020.021>
- Marrero, L. (1983). *Cuba: economía y sociedad*. Tomo 9. Playor.
- Marrero, L. (1988). *Cuba: economía y sociedad*. Tomo 14. Playor.
- Martínez Gomis, M. (2003). La noche y los noctámbulos en el siglo XVIII español. En A. Lorenzo (Coord.), *Fiesta, juego y ocio en la historia* (pp. 147-171). Universidad de Salamanca.
- Moreno Fraginales, M. (2001). *El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*. Crítica.
- Puig-Samper, M. A. y Naranjo Orovio, C. (1993). El abastecimiento de aguas a la ciudad de La Habana: de la Zanja Real al Canal de Vento. En Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (ed.), *Obras hidráulicas en América Colonial* (pp. 81-94). Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
- Sánchez de Tagle, E. (1997). *Los dueños de la calle. Una historia de la vía pública en la época colonial*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.

- Segarra Lagunes, S. (2012). *Mobiliario urbano, historia y proyectos*. Universidad de Granada.
- Tornero Tinajero, P. (1996). *Crecimiento económico y transformaciones sociales. Esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1760-1840)*. Centro de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Vázquez Cienfuegos, S. (2013). *La Junta de La Habana. Adaptación de pacto colonial en Cuba en vísperas de las independencias hispanoamericanas 1808-1810*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla y Diputación de Sevilla.
- Venegas Fornias, C. (1990). *La urbanización de las murallas: dependencias y modernidad*. Letras cubanas.
- Venegas Fornias, C. (2016). *La Habana de la Ilustración*. Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello.

Más allá de las ciudades. Asentamientos costeros, redes comerciales y conexiones en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII¹⁴¹

Antonino Vidal Ortega

Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra

Raúl Román Romero

Universidad Nacional de Colombia (sede Caribe)

Uno de los temas que han permitido replantear el ejercicio efectivo del poder colonial en el mundo iberoamericano está asociado a la relación que la Corona estableció, en su esfuerzo de subordinación, con los territorios y con las formas de apropiación de estos. En esta dirección abunda un número importante de trabajos que le dan preponderancia al rol que jugaron las ciudades en el ejercicio de colonización que desplegaron los españoles, sobresaliendo especialmente en este sentido los estudios sobre la fundación de ciudades coloniales en Hispanoamérica y las características que las definieron (Aguilera Rojas, 1977; Lucena, 2006; Luque Azcona, 2018).

141. Este trabajo forma parte del proyecto «Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World». This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n.º 823846. Dirigido por Consuelo Naranjo Orovio desde el Instituto de Historia —CSIC—.

Desde este enfoque, José Luis Romero (1976) escribió sobre las ciudades y las ideas con el propósito de explicar el lugar que estas tuvieron en el proceso de colonización española; para él es, sin duda, una prolongación de la concepción urbana utilizada en España. En efecto, la invención de la ciudad y su proceso urbanizador se convierte en un hecho determinante en la historia americana y europea, y desde inicios del siglo XVI se produce un vertiginoso proceso urbanizador en América. Cien años después se habían fundado entre el virreinato de México y el de Perú más de 360 ciudades. Esto sin mencionar las que se levantaban en otros espacios (Calvo, 1995; Terán, 1999).

José Luis Romero (1976) estimó que, aunque la Hacienda cumplió un papel central en el mundo colonial, la idea castellana de establecer núcleos urbanos para instaurar una red de poder y dominación diferenció a España de sus competidores, en especial Portugal, mucho más preocupado por establecer núcleos productivos de carácter agrario. No obstante, en el proceso de fundación de las ciudades muchos factores jugaron un rol clave, como las condiciones naturales, la posición estratégica comercial, la sumisión y el apoyo de los indígenas, los recursos mineros; estos dos últimos factores fueron determinantes en muchos espacios a la hora de fundar ciudades o de otorgarles un rol (Calvo, 1995; Castro 2017; Lucena, 2008; Musset, 2011).

Otro elemento importante que determinó el lugar para la fundación de ciudades o centros urbanos fue la condición estratégica y disposición de ocupación de los enemigos, pues de ello dependía el valor político de dichas áreas. A diferencia de los escasos conflictos que existieron con el Brasil luso, en el escenario del Caribe la Corona tuvo que enfrentar las constantes

amenazas y agresiones de sus rivales en la disputa por el territorio, especialmente en la segunda mitad del siglo XVII, cuando los ingleses convirtieron el Caribe en un centro de operaciones militares y comerciales (Bosh, 2009; Reichert, 2018).

Aunque la Monarquía hispánica desplegó una red urbana entre los extremos del continente, desde la Patagonia hasta el norte de América, pasando por el Caribe, donde desarrolló un cuerpo de ciudades portuarias con las que logró hacerse a un monopolio comercial y forjar una estructura militar para la defensa de sus posesiones, ocupando y dominando territorios y poblaciones diversas, es innegable que, en este esfuerzo, un número importante de territorios quedaron en los márgenes de la dominación colonial y, en algunos casos, pese a sus pobladores y dinámicas, se definieron como territorios vacíos (Cervera Molina, 2016). Esta situación parece corroborar la idea de que las ciudades se convirtieron en la estructura clave de su dominación; donde no se construyen ciudades, la incidencia del poder español fue tangencial y a veces nula (De Solano, 1986; Gálvez, 2008). Un ejemplo, en este sentido, lo conformaba la Costa de Mosquitos, ubicada en la actual Centroamérica, donde los españoles, durante los siglos XVII y XVIII, pese a la influencia política de Guatemala, tuvieron una presencia precaria; a lo largo de este último siglo, hubo una fuerte disputa de control con los pueblos misquitos y los ingleses que penetraron la zona con fines comerciales (Cáceres and Lovejoy, 2008; Offen, 2008).

A pesar de la importancia e influencia política y militar de algunas ciudades portuarias en el Caribe —como Cartagena, Portobelo, Veracruz, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico—, que no solo hacían parte fundamental de los circuitos comerciales españoles, sino del

sistema defensivo imperial, muchos de los territorios de la cuenca del Caribe quedaron al margen del entramado urbano y de poder del proceso de colonización y ejercicio imperial español, en algunos casos por su escaso valor estratégico, en otros por la resistencia de las poblaciones nativas o por la ausencia de metales preciosos. Pero, con el transcurrir del tiempo y el cambio de las circunstancias, muchos se convirtieron en territorios de importancia geopolítica, una vez que comenzaron a ser utilizados por agentes comerciales enemigos. Ello llevó a España a cambiar el rol de algunas ciudades portuarias y, en otros casos, a relocalizar a poblaciones para controlar los espacios y reorganizar su defensa e intereses comerciales (Montoya López, 2020; Musset, 2011).

Estas transformaciones en la geopolítica e intereses territoriales y urbanizadores de la Corona nos invitan a compartir la tesis de que «la dinámica urbanizadora obedecería más bien a criterios prácticos y necesidades coyunturales que intentaban responder a las condiciones de vulnerabilidad que enfrentaron sus pobladores» (Castro, 2017, p. 114). En este sentido, el capítulo que presentamos evidencia que los procesos de territorialización y creación de ciudades emprendidos por la Corona española resultaron de coyunturas particulares y hechos contingentes en momentos de tensión y de relaciones sociales que ocasionaron que el ejercicio de dominación siempre estuviera condicionado por las realidades específicas a las que se iban enfrentando (Castro, 2017; Musset, 2011).

En consecuencia, queremos defender la idea de que las tradicionales formas jerárquicas que se establecieron entre los centros de poder urbano español y los niveles territoriales que estaban por fuera de la influencia de las ciudades no fueron tan efectivas como en los contextos de las ciudades; por ello,

la percepción que tenían los actores de ese contexto territorial de que la soberanía y la lealtad imperial eran difusas. Por tanto, lo que se configura entre el poder de la Corona y estos territorios no urbanizados es una relación altamente flexible y con capacidad para desarrollar reacciones rápidas ante nuevas circunstancias económicas y políticas, lo que fomentó que estas zonas se convirtieran en catalizadores de desarrollo económico y lugares de innovación, superando las rivalidades entre imperios e, incluso, la intolerancia religiosa a través de colaboraciones y sinergias. En realidad, la Mosquitia se convirtió en una franja periférica que configuró un territorio donde la convivencia entre distintas comunidades impulsó el fortalecimiento de los esfuerzos locales para la resolución de problemas transimperiales. Así las cosas, en el contexto de las confrontaciones imperiales entre España e Inglaterra durante el siglo XVIII por el control de los territorios Caribes del litoral de América Central, las relaciones entre las comunidades nativas y los poderes coloniales estuvieron condicionadas por las respuestas dadas a las necesidades de su vinculación con el comercio atlántico.

La metodología utilizada es de carácter analítico y descriptiva y se recurre a los enfoques metodológicos y teóricos de la disciplina de la historia. Para ello, se han consultado fuentes primarias extraídas durante nuestra investigación del Archivo General de la Nación de Bogotá, del Archivo Histórico Nacional de Madrid, del Archivo General de Indias y del Archivo General de Simancas, como mapas de la Biblioteca Virtual Álvaro de Bazán. En cuanto a las fuentes secundarias, consultamos trabajos relacionados con los estudios de estos territorios y sus habitantes: México, Brasil, América Central, Colombia, España, Estados Unidos e Inglaterra. Para dar un

mejor orden explicativo a este capítulo, lo hemos dividido en cuatro partes: en la primera, analizamos los antecedentes en la configuración del territorio y la denominación del mismo por parte de viajeros europeos, quienes construyen las primeras visiones de este; la segunda parte revisa los procesos de incursión británica al territorio y cómo, desde los años treinta del siglo XVII, un grupo de agentes comerciales ingleses constituyeron explotaciones forestales alrededor de las que se conformaron los primeros asentamientos europeos en la zona; la tercera parte analiza las dinámicas que estos asentamientos produjeron al convertir estos territorios en centros de operaciones mercantiles en conexión directa con las transacciones atlánticas; y la cuarta y última parte analiza cómo estos territorios y sus dinámicas, más allá del control de los centros de poder colonial, se articularon con un entramado de relaciones comerciales entretejidas en el mundo atlántico: en este sentido, se convierten en territorios estratégicos para los intereses imperiales, en especial de España, que retoma el control sobre estos.

El territorio Mosquito, antecedentes y denominación

A finales del siglo XVIII, la desconocida provincia oriental de la Audiencia de Guatemala empezó a ser denominada la Costa de Mosquitos, en honor a sus pobladores, los zambos mosquitos. Este término étnico lo dio a conocer el escritor y marino inglés William Dampier, en su obra publicada en Londres en 1697, *A New Voyage Round the World*. Durante el siglo XVII, este litoral costero del Caribe occidental jugó un papel significativo durante el tiempo de apogeo de los piratas y bucaneros (Cervera Molina, 2020; Ibarra, 2007). Los

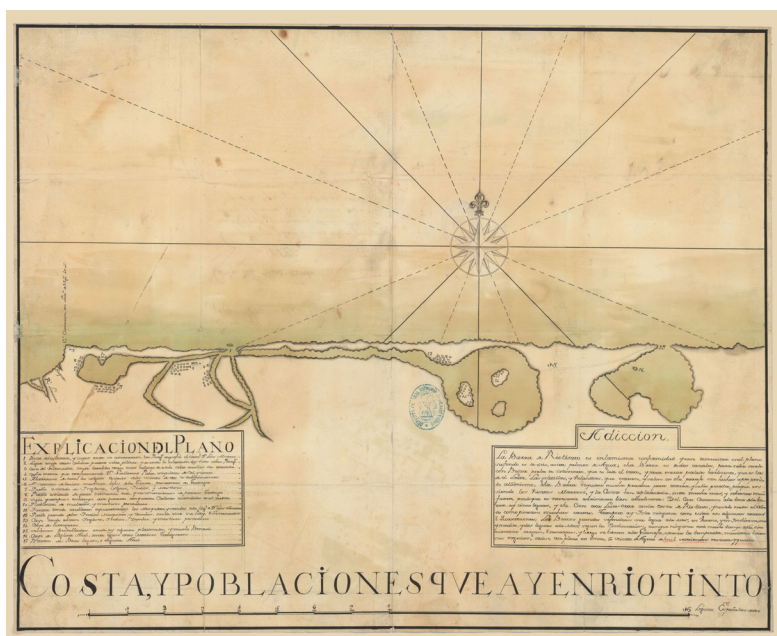
naturales de estas costas fueron reconocidos como excelentes marineros y se enrolaron en las balandras de Jamaica, donde obtenían buenos pagos. Durante el siglo XVIII, los pueblos mosquitos llegaron a verse como una nación entre otras naciones. La cercanía a los agentes comerciales de Jamaica y los buenos pagos los llevaron incluso a auxiliar a los ingleses contra los españoles en la Guerra de Sucesión, entre 1702 y 1713.

El reino de la Mosquitia, tomando las palabras del geógrafo histórico Karl Offen, era una forma sincrética de gobierno que fusionaba las tradiciones de liderazgo amerindias y africanas con las convenciones simbólicas del poder mayestático, aunque no eran una monarquía en el sentido exacto de la palabra, sino más bien una idea surgida del contexto colonial resultante. Sostenían contacto regular con todo tipo de agentes comerciales protestantes y judíos, quienes ofrecían regalos a sus líderes para conservar su amistad; por ejemplo, una combinación de armamento, ropa, herramientas, ron y adornos. La forja de esta relación permitió a los pueblos mosquitos ejercer hegemonía sobre otros pueblos indígenas fuera del control español y lanzar incursiones directas para secuestrar y esclavizar indígenas de Panamá y Costa Rica, llegando incluso a formalizar relaciones tributarias con estos pueblos. Igualmente, se enrolaron en muchas ocasiones como mercenarios en Jamaica, sobre todo para la búsqueda de cimarrones y prófugos, y aunque mantuvieron estrechas relaciones con los ingleses, también lo hicieron con los españoles cuando les era conveniente (Cáceres y Lovejoy, 2008; Ibarra, 2007; Offen, 2008).

Desde finales del siglo XVII, la isla de Jamaica se convirtió en el centro comercial del mundo caribe británico, precisamente porque desarrolló la economía del contrabando, cuya práctica se extendió hasta las regiones más apartadas del Imperio español en América, utilizando la colonización au-

tónoma de una serie de agentes comerciales protestantes que, a partir del siglo XVII, desde la isla caribeña de Providencia y Bermudas¹⁴², habían creado asentamientos irregulares dedicados a la piratería forestal y el contrabando en todo el litoral costero del Caribe occidental (Potthas, 1998).

Mapa 1. Costa y poblaciones en Río Tinto en 1764



Fuente: Archivo General Militar de Madrid — Ubicación: PL — Signatura: HND-1/7. Biblioteca Virtual de Defensa, Gobierno de España.

Desde 1730, encontramos asentamientos ingleses en esta franja costera del Caribe, situación que dio un giro al domi-

142. Archivo General de Indias (AGI). (1620, 7 de enero). *Relación de las islas de las Bermudas*. Indiferente General 1526. N.º17.

nio colonial del Caribe occidental. Black Rivers, Cabo Gracias a Dios, Sandy Bay y otros asentamientos dispersos fueron la continuidad de la extracción maderera de Honduras y Yucatán (Reichert, 2021). Estos asentamientos generaron una economía basada en un modelo esclavista que se sostenía en la tala de la caoba y maderas tintóreas, aserraderos, pequeñas plantaciones y la pesca de la tortuga¹⁴³. Sin duda alguna, ello hubiese sido imposible sin el permiso de los pueblos mosquitos. Desde Jamaica siempre se contempló el litoral y sus islas adyacentes como un buen territorio para acosar a los españoles en América Central y una oportunidad para acceder al Pacífico. En 1748 se autorizó, en acuerdo y apoyo de estos agentes comerciales diseminados por la costa, la instalación de una intendencia que obtuvo, en las cercanías de Black River, 14 sesiones territoriales de las autoridades mosquitas. El principal interés de estas concesiones lo impulsaba el corte de maderas.

Tanto ingleses como españoles, durante el siglo XVIII, miraban a estos pueblos como autónomos en todo lo relacionado con la mosquita. Ellos conservaban y poseían sus territorios y sin la negociación con ellos nada era posible. Con la retirada británica tras el nuevo Tratado de París de 1763, la Monarquía española los reconoció y, mientras el británico dirigía sus esfuerzos a luchar contra los franceses en Norteamérica, los marinos españoles hicieron una ofensiva por adquirir mejores conocimientos geográficos en esta extensa costa y sus islas (Román y Vidal, 2019; Vidal, 2019). Tras el tratado de París de 1763, los ingleses fueron obligados a demoler sus fortificaciones en la bahía de Honduras y otros lugares del litoral, aunque se les permitió seguir las cortas de madera. De todas formas,

143. AGI Guatemala, S.12. *Establecimiento de ingleses en la Costa de Mosquitos entre 1739-1804*. fls. 665-666.

fueron años de supremacía angლოსquita sobre los españoles que les reconocieron su independencia y sus privilegios. Por tanto, no se pueden entender estos territorios sin reconocer la importancia de su actuar en el mapa colonial de la región durante los siglos XVII y XVIII.

Dos décadas atrás, influenciados por el auge de la corriente historiográfica Black Atlantic, que nos mostró las dimensiones de la trata, los historiadores del Caribe empezamos a saltarnos el corsé de las fronteras nacionales contemporáneas para hacer nuevas preguntas y poder entender la sorprendente itinerancia de esa red de agentes comerciales con intereses comunes y dispersos por todos los litorales e islas de la región. Diversidad de lugares, negociaciones y protagonistas que muestran una historia mucho más *enredada*, *entrelazada*, sin restringirnos a los límites fronterizos artificiales que impuso el liberalismo del siglo XIX y XX. Ahora bien, debemos reconocer que, si esta perspectiva genera atracción, también ocasiona perplejidad e, incluso, rechazo, pues se la acusa de representar un etnocentrismo anglosajón e, incluso, de ser nueva variante de un colonialismo intelectual disfrazado de una forma legítima de hacer historia; sobre todo, es difícil de asimilar la ruptura de los marcos nacionales como espacio de análisis de los procesos históricos. Aunque, en realidad, para nosotros es una propuesta de escala de análisis más amplia para comprender el conjunto de los intercambios, vínculos y movilidades de saberes y personas que se produjeron entre América, África, y Europa entre los siglos XV y XIX, y que se hicieron evidentes en algunos territorios (Morelli y Gómez, 2006).

Más allá de esta complejización historiográfica, las investigaciones de los márgenes y las zonas de fronteras captaron la atención de muchos investigadores en la última década (Bassi,

2014; Offen, 2007; Prado, 2012; Vidal, 2004). Esta historia de la modernidad temprana nos presenta individuos que están en muchos lados, que transitan entre ciudades y se mueven en espacios de escaso control político, y que son individuos que se reconstruyen, se recrean y adaptan a las realidades cambiantes con una increíble flexibilidad cultural (Cañizares Esguerra *et al.*, 2018). Muchos de los actores de las revoluciones políticas liberales de finales del siglo XVIII fueron producto de la interacción social, de más de dos siglos, en regiones periféricas, y jugaron un rol determinante en las relaciones trasatlánticas. Espacios territoriales donde, si bien permeó la soberanía de los Estados modernos, las respuestas a las exigencias fronterizas y la solución de problemas de larga duración se llevó a cabo a través de una cooperación informal tácita acordada con actores locales. Una suerte de diplomacia paralela a las imperiales que impulsó el devenir de las franjas imperiales (Ramírez *et al.*, 2020).

En el presente trabajo queremos proponer la idea de que frente a las limitaciones de la ciudades coloniales y el entramado de poder que se articuló entre estas redes urbanas, especialmente en el contexto del Caribe occidental, para establecer unas relaciones jerarquizadas con algunos territorios, dada la tradición de autonomía de los habitantes y las influencias de imperios rivales, la Corona española intentó establecer unas relaciones políticas y económicas menos rígidas a las utilizadas en la fundación de ciudades durante las primeras fases de colonización y más ajustadas a las condiciones particulares de los territorios que pretendía controlar; en este sentido, más que fundar ciudades y pueblos como en otros contextos, con normas rígidas de sujeción, experimentó con formas de vasallaje que le permitieran influir en los asuntos locales para dar

respuesta a sus propias necesidades, para fortalecer el comercio atlántico y su amenazado poder imperial.

Esta elasticidad en el ejercicio colonizador permitió la convivencia de las tradicionales formas jerárquicas y precarias dinámicas de subordinación social que mantuvo difusa la noción de soberanía y lealtad imperial. Se forjó una relación altamente flexible con capacidad de negociación y reacción rápida frente a nuevas circunstancias políticas y sociales, que convirtieron a estos territorios en catalizadores de desarrollo económico y lugares de innovación social, que superaron las rivalidades e incluso la intolerancia religiosa a través de colaboraciones y sinergias. En realidad, en estas zonas periféricas se construyó una convivencia entre distintas comunidades que dio como resultado el fortalecimiento de los esfuerzos locales para resolver problemas trasimperiales.

En el siglo XVIII, con el incremento del flujo de gentes, capitales, bienes e informaciones a través de los límites imperiales, los puertos se convirtieron en espacios cruciales como mediadores de contactos trasatlánticos con el interior del continente. Emergieron como puntos de interacción trasimperial con un número ilimitado de personas de diversos orígenes y mestizajes. Por tanto, en el siglo XVIII entendemos esta parte del Caribe occidental como un espacio fluido donde sujetos de diversos imperios interactuaron con grupos nativos soberanos y crearon una zona de transición con redes de intercambio en diferentes áreas atlánticas, construyendo conexiones estables, cierta autonomía y lazos de larga duración.

Estas áreas portuarias y sus franjas costeras indefinidas, durante los siglos XVIII y XIX, fueron concebidas por los imperios como territorios vacíos; de hecho, así se representaban en los mapas europeos del siglo XVIII y XIX: una tie-

rra de nadie de o *res nullius*, que legitimó las actuaciones de fuerza en esos territorios. Pero las itinerancias de personas, ideas en movimientos y de saberes que no respetaban fronteras fue un hecho.

El Caribe como región geohistórica, aun desde antes de que se iniciara el proceso de occidentalización del continente, fue un mundo de choques culturales. Aunque el siglo XVIII además lo convirtió en un escenario político de primera magnitud, lugar de enfrentamientos y continuas disputas, donde las monarquías europeas definieron el destino del poder de sus imperios ultramarinos. La necesidad de encontrar mercados para colocar los excedentes materiales de la revolución industrial europea permitió que las potencias irrumpieran en el Caribe, atraídas por sus recursos naturales; acontecimiento que multiplicó el comercio atlántico. Por tanto, nos situamos en esta perspectiva histórica que es eficaz para vincular los mundos modernos atlánticos españoles y británicos dentro de fenómenos, hemisféricos y transnacionales, e intentar superar las carencias de los límites de las narrativas nacionales (Gould, 2007) con nuevas preguntas para abordar un supuesto vacío que no era real.

¿Qué nos aporta conocer las periferias imperiales? Aprendimos en estos años que las franjas periféricas de la América española eran cualquier cosa menos marginalidad, que la historia de los centros coloniales estaba profundamente ligada a ellas y que fueron márgenes donde las naciones imperiales alcanzaron su prolongación, al poner en práctica su historia y sus identidades de forma fragmentaria y compleja. Otra evidencia es que las periferias en rara ocasión fueron de dominio indiscutible de alguna nación y de las historiografías nacionales que las reclaman y que, por tanto, es difícil, si no imposible, separar las historias enmarañadas (y enredadas) de

las periferias coloniales de las historias metropolitanas de las que forman parte.

En realidad, lo que hemos evidenciado en estos años con nuestra investigación son dos cosas. La primera, que la capacidad metropolitana de acción en la periferia no era tan grande como creíamos; y la segunda, que, desde luego, el ejercicio del poder en el centro se entrelazó de manera profunda con el ejercicio del poder en los márgenes.

Los márgenes del Caribe occidental

En la primera mitad del siglo XVI, el Caribe occidental se convirtió en un espacio nuclear de la Conquista de las posesiones ultramarinas del Imperio español, aún con sus zonas inexploradas, pero a medida que languidecía el siglo España perdió su primacía en el mar y este se convirtió en una especie de «imperio de filibusteros», que conformó una confraternidad que unió ese peculiar mundo de hombres de mar en una especie de organización humana compleja más allá de cualquier administración estatal. Esta hermandad nació en la isla Tortuga y, durante el siglo XVII, de manera negociada a las políticas del Imperio británico, en la isla de Jamaica.

Tras la Paz de Utrecht, en 1715, finalizó un periodo de abierta anarquía en el mar. En general, en toda América se dio sentencia y persecución al filibusterismo; a cambio, el Imperio británico consiguió el navío de permisión y el asiento esclavista de la South Sea Company. A partir de aquí el comercio y el oro y la plata de América se dirigió al norte de Europa y América, al tiempo que se practicó la piratería forestal para sostener el despegue textil y las demandantes armadas imperiales (Baños, 2012; Fuentes, 2020).

Un comercio directo que excluía a los españoles y que era imposible de controlar por la Armada borbónica. Ello obligó a las autoridades a la privatización de la defensa costera por medio de patentes de corso para combatir el comercio ilícito (Moya, 2019; Reichel, 2018). En este momento, el corso se ennoblecó y fue elevado a la categoría de actividad auxiliar de la Marina Real. El hecho se justificó en que la posesión de las Indias emanó de una donación papal que legitimaba que cualquier participación comercial extranjera fuese vista como una violación del monopolio y un robo a los súbditos americanos. Un corsario era un empresario del mar que, bajo la protección de una patente real o de las autoridades reales, atacaba, saqueaba o tomaba como presa cualquier barco enemigo. En cambio, un pirata no contaba con la protección real y actuaba fuera de la ley contra todos los barcos y las personas, e incluso a menudo contra su propia nación.

La política inglesa desplegada en el Caribe fue protestante, comercial, marítima y libre. La antítesis de la donación y la conquista que, por cierto, presentó a los ingleses como los interlocutores de la libertad. Esta acción ayudó, en la Europa de la leyenda negra, a legitimar el proceder británico bajo el lema de que sus derechos nunca serían esclavos de la superstición, la indolencia y el atraso de la tiranía española. En realidad, el contraste entre ambos imperios fue mínimo (Cañizares Esguerra, 2008; Paquette, 2011), aunque la actuación inglesa siempre se presentó como la antítesis de lo español, aprovechando que estos nunca reconocieron la libertad de los mares; ello hizo que sus instituciones se entrometieran en las actividades de todas las poblaciones por fuera de la sociedad criolla, ya fueran indígenas, afrodescendientes o blancos ocupantes ilegales e intrusos.

Las fronteras y las periferias, siguiendo las ideas de Fabrizio Prado (2021), fueron territorios fluidos, marcados por la interacción multiétnica e insertas en una dinámica ambiental conectada al mundo Atlántico. Ello nos obliga a entender estas sociedades juntas y no en dicotomía. Esto se aprecia cuando exploramos el mundo de las embarcaciones (Fuentes, 2020), sus tripulaciones y las relaciones de estas con las poblaciones costeras¹⁴⁴. Aquí es primordial considerar lo impreciso de denominarlos españoles o ingleses a tenor de las redes sociales construidas que muestra la documentación conservada en archivos. Tampoco debemos descartar considerar la manipulación en provecho propio de las políticas imperiales de unas poblaciones donde las mezclas raciales y la importancia de las identidades étnicas, religiosas y regionales, además de los procesos de etnogénesis, fueron centrales por encima de cualquier jurisdicción política (Vidal y Román, 2022).

Desde Yucatán hasta Panamá apreciamos, durante el siglo XVIII, una frontera imperial poblada, fluida y permeada de interacción social, que abrió paso a negociaciones incluso de estatus racial. De la misma manera, la religión se usó en estas negociaciones y de ellas surgieron culturas híbridas, donde el dominio de los valores, así como mantener cierto estatus social en más de un mundo, fueron claves. Encontramos por ello muchos mediadores culturales importantes en la colonización e integración de estos paisajes geográficos y sociales del colonialismo.

Durante el siglo XVIII, el avance europeo reconfiguró las identidades —algo que, sin duda, encontramos en los litora-

144. Archivo General de la Nación (AGN). (1807). *Apresamiento de la goleta Los Tres Hermanos*. Milicias y Marina SC 37. 30.10, imagenes1-186.

les del Caribe occidental— y, con ello, la aparición de pactos y continuas negociaciones con sus poblaciones (Lohrke *et al.*, 2007). Al negociar y resistir selectivamente el colonialismo, las sociedades nativas reconfiguraron sus identidades políticas, religiosas y corporativas. A pesar de la voluntad humana, el medio ambiente influyó en las estrategias usadas, como muestra Karl Offen (2007), con el activo uso de la cartografía colonial por los pueblos mosquitos. La cartografía imperial es una de las fuentes más usadas en la actualidad para entender estas regiones y sus procesos históricos, pues legitimó el territorio y sus formas políticas y refleja, sin temor a equivocarnos, una intensa negociación por los espacios.

Las costas y el entrelazamiento de redes de agentes comerciales durante el siglo XVIII

Los actuales litorales caribeños de Yucatán y Centroamérica fueron, por su valor, áreas de disputa política, diplomática y militar, una franja imperial valiosa por sus recursos naturales y la posibilidad de acceder al comercio del Pacífico. Unas costas e islas donde, desde el siglo anterior, se conformaron redes comerciales auto organizadas que supieron insertarse al comercio británico, vía Kingston, y al tráfico del añil, cacao y zarzaparrilla de América Central, desde sus asentamientos costeros. Fue un área carente de poblaciones españolas y pasó a ser un lugar de interacciones frecuentes entre los nativos y los nuevos actores de origen europeo y africanos venidos del mar (Winzerling, 1946).

Un espacio enlazado al mundo atlántico que configuró estrategias integradoras y flexibles fuera de los marcos jurídicos imperiales. Una mezcla de intereses imperiales, esclavitud, libertad y contrabando que dio lugar a un comercio

no bilateral enmarañado en comisiones con diferentes escalas de negocios en la travesía oceánica. Un intercambio entre individuos de diferentes nacionalidades, etnias y religiones, agentes involucrados con diferentes intereses en una multiplicidad de negocios, inserto en el circuito comercial atlántico. En este sentido, el monopolio y el contrabando fueron dos aspectos complementarios de una misma economía en estos territorios.

Tras la toma de Jamaica (1655), la isla se transformó en la principal base marítima y comercial de habla inglesa en el Caribe; sus muelles y ensenadas recibían embarcaciones de nacionalidades distintas para abastecerse de esclavizados y bienes caribeños (Reichel, 2009). El Tratado de Utrecht posibilitó a Inglaterra el acceso directo a los mercados de la América española por medio del Asiento. Durante el siglo XVII, los agentes ingleses transitaron en sinuosos caminos entre la piratería, lo ilícito e incluso lo legal, centrándose en lugares y actividades sin reprimir el impulso egoísta individual y donde a veces, como en la trata humana, los intereses católicos, protestantes y judíos coincidieron (Cañizares Esguerra, 2008).

Desde mediados del XVII, los asentamientos de la franja mosquita y la costa Yucateca extrajeron la caoba, el cedro y los palos tintóreos (Trujillo, 2019). El incremento de las navegaciones en el Caribe occidental generó espacios de sociabilidad, intercambios y transferencias culturales y de conocimiento en un marco mercantil trasatlántico. Entre 1620 y 1650, los primeros agentes llegaron vía las islas Bermudas y Providencia y, paulatinamente, se desplegaron por las costas de Yucatán, golfo de Honduras y la Mosquitia (Archbold, 2015). Obtuvieron protección política y militar, en principio pactando con los pueblos mosquitos y, después, de manera oficial, con Inglaterra a través de Jamaica.

y fue una actividad que estimuló vínculos duraderos entre sujetos de múltiples procedencias y mezclas culturales que cristalizaron en redes comerciales independientes. Más allá de su ubicación estratégica, este fue un escenario que facilitó la interacción y diversidad de los agentes comerciales. Territorio escasamente poblado, periferia colonial en medio de largas disputas, un espacio *fluido* donde los imperios se disputaban la soberanía en negociación con grupos nativos (Bassi, 2017; Prado, 2021 pp. 1-25; Rupert, 2019).

Estos asentamientos obstaculizaron el comercio entre la Monarquía hispánica y el golfo de Honduras. Los mercaderes centroamericanos fueron obligados a desviar el añil de Guatemala y Honduras hacia Veracruz a través de largas, difíciles y costosas rutas terrestres. En la segunda mitad del siglo XVII, el lago de Granada y el río San Juan dejaron de ser el lugar que recibía recuas de mulas con cochinilla, añil y pieles de Guatemala, Honduras, El Salvador y Costa Rica para introducirlas, vía Cartagena de Indias o Portobelo, en la Carrera de Indias. Durante el siglo anterior, esta fue la principal vía de las exportaciones de América Central. A finales del siglo, las bocas del río San Juan quedaron sujetas a los pueblos mosquitos y sus socios de Jamaica, situación que duró más de un siglo, aunque el río nunca fue tomado a pesar de su control (Raddel, 1970, pp. 107-125; Solorzano, F., 1993).

Pese a las precauciones españolas, en la segunda mitad del siglo XVII, los ingleses expoliaron sin miramientos los bosques de la región. En el último cuarto del siglo XVII, la presencia europea aumentó en el Caribe y el monopolio inició su decadencia. De manera similar, Jamaica y Curazao introdujeron el comercio europeo directo en el Caribe, subrayando que en ambas islas judíos y protestantes estimularon el comercio incluso más allá de cualquier moralidad. La falta de escrúpu-

los y las ganancias mal obtenidas fueron impulsadas por la avaricia y apoyadas por una progresiva secularización imperial, la ampliación del comercio y una racionalización basada en la ganancia (Block, 2012).

A pesar de la prohibición expresa en los tratados, el contrabando, a medida que permeó en la sociedad a finales del siglo XVII, dio forma a una cultura entrelazada en el momento en que los intereses entre comerciantes coincidían más que separaban. La flota mercante jamaicana, por ejemplo, pasó de 40 barcos en 1670 a alrededor de 100 en 1688; aproximadamente la mitad fueron utilizados en un comercio informal alejado de los puertos españoles principales. Al igual que los holandeses, los jamaicanos aprovecharon las demoras o cancelaciones de galeones, afectando negativamente el monopolio privado mercantilista castellano (Von Grafenstein *et al.*, 2019). El contrabando combinado entre ingleses, calvinistas y judíos holandeses hirió gravemente el sistema de flotas de la Tierra Firme (Oostindie y Roitman, 2014).

Los gobernadores de Jamaica y las Antillas inglesas, en general, garantizaron el contrabando, otorgando permisos pesqueros a embarcaciones que vendían manufacturas europeas a poblaciones alejadas y fronterizas en los espacios coloniales españoles, pero, en realidad, se trató de un comercio que se ocupó de los extensos litorales y numerosas islas que la Carrera de Indias olvidó en busca de la eficacia del traslado de la plata. Unos, navegaban a Cuba con productos baratos y escasos entre los españoles para intercambiarlo por cueros. Otros, costearon la Mosquitia y Yucatán vendiendo alcohol, armas de fuego y municiones. En Costa Rica y Guatemala, los intercambios eran por cacao y añil; después de 1680, los ingleses fueron responsables de la extensión del comercio por el litoral centroamericano (Payne, 2007; Trujillo, 2019). De todas for-

mas, el área de Cartagena de Indias y Portobelo fue el foco del comercio principal de Jamaica. En 1689, la plata enviada de este comercio a Inglaterra tuvo más valor que el azúcar.

Con el corso y el bucanerismo desde Bermudas, Curazao y Jamaica, imperios en proceso de expansión, como Holanda, Francia y Gran Bretaña, fracturaron el monopolio comercial mercantilista que favorecía a las monarquías ibéricas. Por más de un siglo, corsarios y piratas navegaron los litorales desde Yucatán hasta las inmediaciones de Portobello. Los asaltos y acechos a la Carrera de Indias fueron el motivo principal, pero al tiempo recogieron abundante información cartográfica y etnográfica que luego facilitó el contacto con los nativos y la extracción de recursos naturales.

Las maderas duras, las tintóreas, el carey, la vainilla, las pieles, el jengibre y el cacao, pero sobre todo la caoba y el cedro, fueron la base de los negocios de estos marinos. En principio, no estuvieron sujetos a jurisdicción alguna, navegaron por islas y costas periféricas con ausencia española y, como afirma Raddel, la Mosquitia fue la periferia de la periferia. A partir de 1655, la isla de Jamaica se volvió de forma pactada protectora de las explotaciones forestales nacidas al margen de la Monarquía inglesa.

Tomamos como referente la concepción geopolítica de la Mosquitia que tenía el virrey de la Nueva Granada, Antonio Caballero y Góngora, a finales del siglo XVIII. Según él, esta se conformaba por Panamá, Guatemala y Yucatán, y la describía como un vasto territorio de ríos navegables, suelos fértiles para la agricultura y, sobre todo, bosques inmensos. Sus costas albergaban abundantes colonias de tortugas y una enorme diversidad marina (Márquez, 2016); un valor añadido era la existencia de puertos seguros y fáciles de defender, condiciones que facilitaban el anclaje de cualquier embarcación. Por eso, en sus memorias de gobierno, Góngora enfatizaba el

esfuerzo dedicado, al frente de la Nueva Granada, a la expulsión inglesa del istmo, afirmando que desde que se instalaron en el Walix, en 1677, tras saquear Panamá y haber contraído alianzas con los mosquitos, estas trascendieron al tiempo de la piratería y habían buscado la protección jamaicana¹⁴⁵.

William Pitt, la Costa de los Mosquitos y Black River¹⁴⁶

Desde los años treinta del siglo XVII, grupos de agentes ingleses levantaron ranchos entre el río Walix (Belize) y la laguna de Términos, iniciando la era de piratería forestal y el contrabando. La caoba, el cedro y los palos tintóreos, vendidos al mercado inglés, articularon rápidamente una cooperación comercial multilateral universalmente beneficiosa. En las costas del Reino de Guatemala —es decir, entre golfo Dulce y Bluefields— se erigieron asentamientos similares¹⁴⁷.

Durante el siglo XVIII, estos sitios abrieron circuitos de información que consolidaron a Jamaica como la principal isla de habla inglesa. Los británicos, al construir sus contactos, asumían que todas las sociedades tenían una autoridad máxima que recaía en un solo individuo, e insistían en hacer alianza con ese líder, designándolo para estar al mando y responsabilizando al grupo cuando se negaban a asumir la alianza (González, 2008).

En la primera mitad del siglo XVIII, William Pitt gestionó el enclave forestal más destacado de la Mosquitia; un ejemplo

145. Archivo Histórico Nacional (AHN). (1789). *Economía de la Nueva Granada y Pacificación de la Mosquitia*. Diverso Colecciones, 32, N.º 36.

146. Archivo General de Simancas (AGS). (1784, 25 de marzo). *Relación del estado de la familia de Pitt*. Secretaría de Guerra, Legajo 6945, (fls 453-459).

147. Archivo General de Simancas (AGS). (1789). Secretaría de Guerra, Legajo, 6948, 24.

del actuar de un agente comercial en una franja imperial, un personaje que auspició una sociedad de intereses económicos trenzados que posibilitó el crecimiento comercial de la zona, lo que logró un equilibrio que superó barreras políticas y administrativas, al tiempo que garantizó su sostenibilidad.

La fortuna y las conexiones de los Pitt se originaron, entre 1700 y 1709, en el gobierno en Madrás de su tatarabuelo Thomas Diamond Pitt, quien, posteriormente, siendo gobernador de Jamaica en 1716, logró ser representante del poder legislativo en Inglaterra. Su tío abuelo, Thomas Pitt, ocupó, en 1728, el cargo de capitán general de las islas de Barlovento y su abuelo paterno fue gobernador de las Bermudas en los años veinte del siglo XVIII. Toda la familia tuvo intereses en el comercio marítimo, por lo que, siendo Pitt muy joven, le confiaron un barco, que por inexperiencia perdió en la bahía de Honduras, donde se vio obligado a trabajar con los cortadores de madera para sobrevivir, comprobando el negocio que movía la explotación forestal.

La experiencia adquirida le llevó a levantar su propio aserradero, con el que amasó una considerable fortuna —sin duda, amparado en sus redes familiares—. Estableció Black River junto a cabo Camarón; esto se convirtió en una situación irritante para los españoles, que en rara ocasión pudieron controlar. A partir de 1740, llegó a acuerdos con Jamaica para erigir esta zona como centro administrativo de sus intereses. Los ingleses entablaron una relación interesada con los mosquitos. Jamaica le dispensó el título de mariscal de campo y aparece descrito en las fuentes como un hombre de carácter extraordinario que mantenía una vida frugal y hospitalaria. Rescató de manos zambas a una mujer española sobreviviente de un naufragio, con la que contrajo matrimonio. Concibieron cuatro hijos en Black River que, llegado el momento, fueron enviados a Inglaterra para su educación.

Hizo negociaciones con los gobernadores españoles quienes, en ocasiones, le pidieron ayuda para frenar los secuestros de indígenas por parte de los zambos. Black River fue reconocido como un lugar respetado por la Audiencia de Guatemala y los pueblos mosquitos, pues los pactos acordados se cumplían. Pitt fue un mediador entre los diversos grupos que convivían en el territorio.

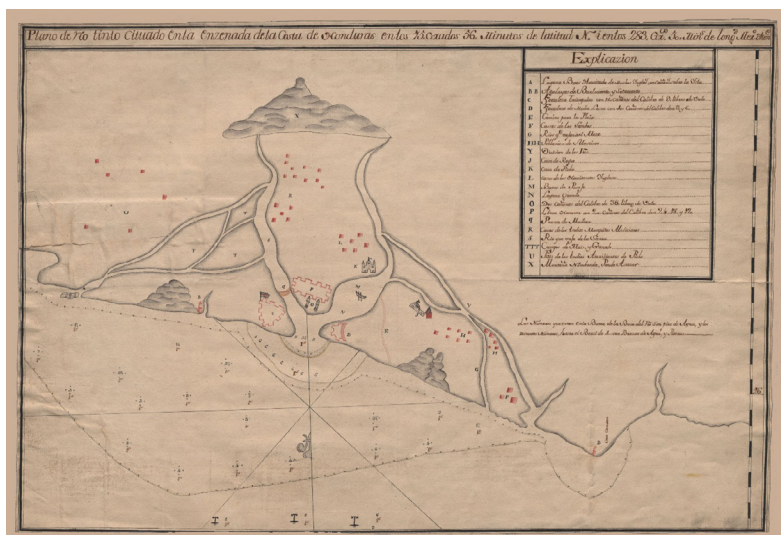
En los años treinta, la arremetida española recuperó Tortuga y, más tarde, Providencia; situación que le obligó a desplazarse junto a un grupo de puritanos a territorios inmediatos de cabo Gracias a Dios y Bluefields, donde levantaron dos prósperos enclaves (Crawford, 2020). Cuando los españoles abandonaron el territorio nuevamente, muchos retornaron al golfo de Honduras, al estar acostumbrados a la itinerancia; pero Pitt, quien aborrecía «las viciosas costumbres de muchos de sus paisanos», decidió quedarse, y su establecimiento prosperó. Los comerciantes de Curazao pronto lo abastecieron de africanos esclavizados y ello contribuyó más a la extensión del zambaje (Griffith Dawson, 1983, pp. 677-706).

Las depredaciones zambas alertaron a los españoles, pues secuestraban indígenas evangelizados para ser esclavizados en Jamaica. El intercambio de carey por armas de fuego fue normal, desde luego; como sostiene Griffith, muchos de estos leñadores eran fugitivos y se hallaban protegidos por los mosquitos, pues con ellos no había restricción comercial de ningún tipo siempre que se les retribuiese en armas y alcohol.

Las sabanas ricas en ganados, caña de azúcar, bananas y todo tipo de frutas tropicales que rodeaban Black River permitieron cierta prosperidad. Llegó a albergar más de 300 esclavizados dedicados al corte de caoba y a cosechar zarzaparrilla; esta última, muy apreciada como remedio contra las enfermedades venéreas. Los ríos cercanos se hallaban llenos de tortugas, ostras y manatíes que procuraban una fácil ali-

mentación. Los bosques proporcionaban maderas abundantes para mástiles y aparejos de los barcos y las maderas tintóreas eran abundantes. Pero lo que más valoraba Pitt era su ubicación perfecta para comerciar con los españoles, criollos e indígenas del interior, con los que intercambiaba productos de ferretería y ropas inglesas por añil, cacao, mulas y algo de oro.

Mapa 3. Plano de Río Tinto (Black River): situado en la ensenada de la Costa de Honduras (1700-1799?)



Fuente: Archivo del Museo Naval de Madrid — Ubicación: DE — Signatura: MN- 11-C-12. Biblioteca Virtual de Defensa, Gobierno de España.

Según reflejan los documentos, fue hombre hospitalario que ofreció siempre su mesa a cualquier persona blanca llegada con la única condición de la decencia. Solía reunir entre 20 y 40 comensales y siempre fue considerado por gratificar a los indígenas para apartarlos de sus «salvajes costumbres», lo que

evitó que en más de una ocasión que las poblaciones españolas inmediatas a sus dominios fuesen sometidas a las depredaciones y asesinatos de los zambos. Pitt acogió, en general, a cualquier europeo llegado a algún distante paraje, ya fuese por naufragio o secuestro. En realidad, el establecimiento no se configuró como ninguna de las ciudades hispanas; fue una especie de territorio sagrado, un lugar que jugaba un rol de equilibrio en un entorno complejo donde convivían mosquitos, indígenas cristianizados, criollos españoles e ingleses. Hacia la mitad del siglo, Black River fue punta de lanza de la penetración inglesa a la América Central; recibía hierro en barras, ron, utensilios de hierro, sal, loza, jabón, madera para la construcción de casas, aceites, paños y telas. A cambio, los barcos obtenían carey, zarzaparrilla, caoba, oro, plata, mulas, algodón, cueros diversos, cacao y carne de res (Von Oertzen, 1985, pp. 25-28).

Tras la muerte de Willian Pitt, quien logró concentrar en sus manos la mayor parte del comercio y lideró el enclave fue Robert Hodgson, hijo del primer superintendente de la Costa de Mosquitos, casado con Isabel Pitt, la hija de William. Estos pobladores carecieron de gobierno formal y se disgregaron en varias explotaciones forestales, particularmente en Sandy Bay, Black River y las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El coronel Hodgson, que llegó a ser el tercero en la cadena de mando de Jamaica, formaba parte de la segunda de las tres generaciones de los Hodgson que residieron en esas costas. Los establecimientos de Bluefields, Laguna de Perlas, San Andrés y Corn Island fueron las bases donde permaneció cuando el tratado de París de 1763 expulsó a los ingleses de este litoral (Williams, 2013, pp. 237-268). Para no perder sus dominios comerciales y tras unas arduas negociaciones, llegó a jurar fidelidad a Carlos III en Cartagena de Indias ante el virrey de la Nueva Granada, Caballero y Góngora (Vidal y Román, 2022).

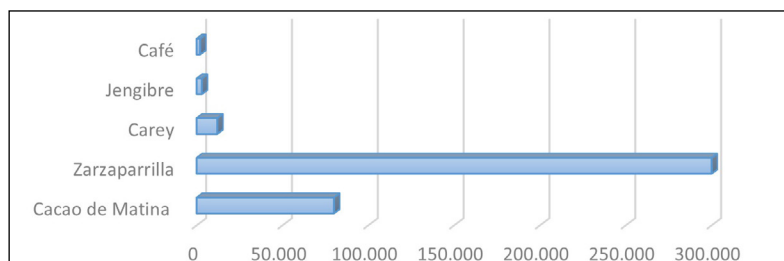
Desde 1787, tras la recuperación de la franja Mosquitia, la bandera española se hizo sobre Black River, el antiguo centro administrativo de la cadena de asentamientos ingleses que se extendían desde Bocas del Toro hasta la península de Yucatán. El nombre se cambió para llamarse Río Tinto. Las fortificaciones inglesas se ampliaron y se construyeron una iglesia y un hospital. La Corona española confiaba que esta pequeña colonia sería la nueva base desde la que podrían reafirmar su soberanía sobre la Mosquitia (Griffth Dawson, 1986).

Gentes, barcos y tierra de nadie en un largo siglo XVIII

Durante el siglo XVIII, la rivalidad imperial hizo que bastantes acontecimientos bélicos se desarrollaran en este litoral. Desde mediados de siglo, los británicos afianzaron su influencia con un superintendente subordinado a Jamaica encargado del trato con las autoridades mosquitas, a las cuales ofreció títulos de la monarquía inglesa: rey, gobernador, almirante y generales. Los zambos e indios mosquitos, como afirma Paul Lovejy, obtuvieron en el proyecto imperial británico el apelativo de *soldadesca* y, armados por los ingleses atacaron durante toda la centuria a las comunidades indígenas costeras desde el golfo de Honduras hasta Bocas del Toro en Panamá, esclavizando y matando.

Entre 1776 y 1780, la costa norte centroamericana estaba poblada por 150 blancos; otros 300 vivían en Sandy Bay. Entre todos, tendrían a su disposición unos 4 mil quinientos esclavizados; entre ellos, 100 indígenas, y cerca de 10 mil zambos (Gámez, 1939). En Inglaterra, se calculaba el valor anual de este comercio en 130 mil libras anuales con recaudo fiscal de 5 mil libras anuales, sin contar la exportación clandestina que permitió mucho contrabando para evitar el fisco facilitado por la dispersión de los asentamientos (Gámez, 1939).

Gráfica 1. Productos y cantidad en libras, 1776



Fuente: Gámez J. D., *Historia de la Costa de los Mosquitos*, p. 111¹⁴⁸.

La costa en su conjunto era territorio limítrofe sin aparente orden en su actividad extractivista. Un nodo de dispares contactos comerciales con las comunidades indígenas de tierra adentro y los pueblos españoles de las tierras altas. Se conformó, así, una frontera turbulenta debido a los secuestros zampos indígenas y a las disputas entre colonos por el potencial agrario de la producción de cacao, azúcar y recursos riverenos.

Hacia 1770, las continuas guerras del Caribe y los fallidos intentos de tomar el río San Juan habían dejado en las costas un pequeño número de colonos británicos; la mayoría en Black River y Bluefields, aunque en conexión con los comerciantes del golfo de Honduras y la laguna de Términos, quienes venían por conchas de tortuga. Los colonos usaban el mecanismo de endeudar a los mosquitos con armas y alcohol, y con ello aseguraban sus mercancías; también adquirían cargas de cacao de Matina. En ese tiempo, el rey mosquito, Jorge, hizo donaciones de tierra para estimular las inversiones inglesas. Definitivamente en 1779, tras el fracaso de la toma del río San Juan para acceder

148. A ello se agregarían cientos de barriles de azúcar y grandes cantidades de madera de caoba, añil, plata, copela y oro en pocas cantidades. Y, sumadas, grandes partidas de caballos y mulas, además de mucho contrabando para evitar el fisco.

al Pacífico y romper el Imperio español por el istmo, se sellaron acuerdos diplomáticos y el tratado de París de 1785, que obligó a los súbditos ingleses a desalojar las costas centroamericanas e islas adyacentes, salvo el río Walix (Toussaint, 2004). En definitiva, los intereses británicos no lograron su objetivo al despreciar y no entender la cultura híbrida de estos territorios fronterizos, ya que tanto las milicias pardas como los descendientes de españoles, los afrocaribeños y amerindios nunca aceptaron en su totalidad sus arrogantes formas políticas.

Un ejemplo claro de estas dificultades y divisiones, más allá de las lealtades imperiales de estos hombres, lo demuestra en su investigación Paul Lovejoy con el intento, en los años setenta del siglo XVIII, del doctor Charles Irving, cirujano de la Armada británica, que con otros dos socios proyectaron establecer plantaciones de cacao y azúcar entre Black River y Bluefields, con el fin de atraer colonos y formalizar una colonia que perjudicase el dominio español. Sin embargo, las discrepancias y discusiones entre inversionistas permitieron que la Armada española abortase este intento agrario de colonización.

El aumento de la influencia inglesa en el territorio y las pretensiones desde Jamaica convirtieron esta zona en un territorio de gran importancia para los intereses imperiales españoles, quienes desde 1750 comenzaron a realizar un reconocimiento de estos litorales y a aproximarse más a sus pobladores para lograr su vasallaje; sin embargo, al igual que los intentos ingleses y las flexibilidades que brindaron a los colonos que querían quedarse en las islas adyacentes a cambio del vasallaje, la sumisión fue muy frágil y la posibilidad de construir una ciudad articulada a la red urbana y de ciudades del Caribe y Centroamérica fracasó.

En este contexto, y una vez más superando las lealtades imperiales, un colono inglés llamado Terry espía al servicio

español. Propuso, en un viaje a España, organizar una expedición comercial y diplomática para establecer una colonia a la entrada del río San Juan. En realidad, todo fue fruto de la competencia y rivalidad que mantuvo con Irving y sus socios, pero ninguna de estas empresas funcionó en medio de un territorio con habitantes autónomos para negociar más allá de las influencias de las ciudades españolas de la zona¹⁴⁹.

Consideraciones finales

En este trabajo hemos presentado los territorios mosquitos, como una zona donde se rompe con las tradicionales formas jerárquicas que se establecieron al interior de las ciudades hispánicas y entre los centros de poder urbano español, y los niveles territoriales que estaban bajo la influencia de las ciudades, señalando que para el caso de estos territorios que se encuentran en los márgenes del dominio imperial español las jerarquías sociales y políticas no fueron efectivas como en los contextos de las ciudades; por ello, la percepción que construyeron los habitantes de estos territorios sobre la soberanía y la lealtad imperial fueron difusas. Por tanto, lo que se configuró entre el poder de la Corona y estos territorios no urbanizados es una relación altamente flexible y con la capacidad para desarrollar reacciones rápidas ante nuevas circunstancias económicas y políticas, lo que fomentó que estas zonas se convirtieran en catalizadores de desarrollo económico y lugares de innovación, superando las rivalidades entre imperios e, incluso, la intolerancia religiosa a través de colaboraciones y sinergias entre actores de diversas nacionalidades.

149. AGS. (1792). *Diario sobre la Costa de Mosquitos*. Secretaría de Guerra, Legajo, 6950,6.

Otro aspecto importante que queda evidenciado es que la Mosquitia se convirtió en una franja periférica que configuró un territorio donde la convivencia entre distintas comunidades impulsó el fortalecimiento de los esfuerzos locales para la resolución y reconfiguración de problemas trasimperiales. Así las cosas, en el contexto de las confrontaciones imperiales entre España e Inglaterra durante el siglo XVIII por el control de los territorios Caribes del litoral de América Central, las relaciones entre las comunidades nativas y los poderes coloniales estuvieron condicionadas por las respuestas dadas a las necesidades de su vinculación con el mundo atlántico.

Tanto los ingleses como los españoles desarrollaron un juego implícito de relaciones tensas y conflictivas, no exento de prolongados periodos de sosiego que establecieron, entre unos y otros acuerdos comerciales, diplomáticos, colonizadores y afectivos. La posición de fuerza de los zambos que habitaban el territorio sobre los españoles y otros grupos indígenas se debió al poderío militar que proporcionaban las armas obtenidas en el trato con los ingleses. Así, por más de un siglo, se dedicaron a esclavizar hombres y mujeres nativos, estableciendo otras formas de sumisión; los primeros, para vender a los ingleses, y las segundas, adoptadas como esclavizadas para todo servicio. Los mosquitos eran polígamos, circunstancia que los volvió un grupo predominante con un fuerte incremento demográfico en el siglo XVIII.

Entre 1687 y 1750, no hubo presencia española en la costa; a pesar de ello, la Monarquía hispánica se negaba a no considerar aquellos territorios de su jurisdicción. Por ello, para frenar la creciente influencia y los intereses ingleses en la zona, emprendió un proceso de conocimiento del territorio y adoptó formas mucho más elásticas de control mediante un vasallaje flexible como el otorgado a Robert Hodgson y los colonos

de las islas de San Andrés y Providencia y otras adyacentes, después de los acuerdos diplomáticos con los ingleses. Así, la economía de los mosquitos y los colonos no perdió los vínculos con Jamaica y otras islas del Caribe, aunque su actividad elemental fue la recolección de productos de la naturaleza que complementaban con servicios brindados a los ingleses en la tala, la caza, la pesca y lo militar.

Las ciudades y las redes urbanas no fueron los únicos espacios que utilizaron la Corona española y otros imperios para consolidar el control y la influencia política y económica en el continente americano. En muchos casos, y de acuerdo con circunstancias geopolíticas, ambientales, económicas, y de las poblaciones circundantes, fue preciso ir más allá del esquema y de la jerarquía que brindaban las ciudades para entablar novedosas y complejas formas de relaciones sociales y políticas que afectaron las políticas imperiales. Habitantes de un territorio con autonomía y capacidad de resistir las imposiciones coloniales de los imperios promovieron formas distintas de intercambios. Por ello, el territorio mosquito con sus pequeños y dispersos centros poblados fue disputado por ingleses y españoles y, sobre todo, entre distintas redes de agentes comerciales que, unidos por intereses comunes, provocaron el crecimiento regional y la superación de los inflexibles esquemas y de la explotación colonial. Sin duda, se trató de territorios transicionales vinculados a ciudades tanto inglesas como hispánicas, donde se permitían intercambios extraimperiales entre agentes de distintas nacionalidades, que desarrollaron las conexiones de distintas regiones más allá de cualquier frontera entre la competencia y la oposición.

Referencias bibliográficas

- Aguilera Rojas, J. (1977). Teoría Urbanística en la Colonización Española de América (Las Ordenanzas de Nueva Población). *Ciudad y Territorio, Revista de Ciencia Urbana*, 1, 9-24.
- Archbold Núñez, J. R. (2015). *Archipiélago de San Andrés y Providencia. Colonialidad, gobierno e identidades. Una aproximación de los estudios culturales*. H y A Impresores.
- Baños Ramírez, O. (2012). Piratería forestal y economía-mundo: El caso de la Laguna (1558-1717). *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, 33(132), 75-107. DOI: <http://dx.doi.org/10.24901/rehs.v33i132b>
- Bassi, E. (2014). Beyond Compartmentalized Atlantics: A Case for Embracing the Atlantic from Spanish American Shores. *History Compass*, 12(9), 704-716.
- Block, K. (2012). *Ordinary Lives in the Early Caribbean: Religion, Colonial Competition, and the Politics of Profit*. University of Georgia Press.
- Bosh, J. (2009). *De Cristóbal Colon a Fidel Castro. El Caribe frontera imperial*. Editorial Porrúa.
- Calvo, T. (1995): *L'Amérique ibérique de 1570 à 1910*. Nathan.
- Castro, R. (2017). Ciudades de Sísifo. Urbanismo Colonial y Contingencia. *Revista Estudios Avanzados*. 26, 114-129.
- Cáceres, R. y Lovejoy, P. (2008). *Haití: revolución y emancipación*. UCR.
- Cañizares Esguerra, L. E. (2008). *Católicos y puritanos en la colonización de América*. Fundación Jorge Juan y Marcial Pons editores.
- Cañizares Esguerra, L. E., Fernandes O. y Bohn Martins, M. (2018). *As Américas, na primeira modernidades*. Editorial Prismas.
- Cervera Molina, A. E. (2016). *Fronteras, mapas e islas. La conformación de la frontera península de Yucatán-Belice. Una aproximación dialógica* [tesis doctoral, El Colegio de Michoacán]. COLMICH Repositorio. <https://colmich.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1016/168>

- Cervera Molina, A. E. (2020). El bucanero reformado como creador de geografías: espacio y territorio en la costa peninsular yucateca. *Historia Caribe*, 25(37), 23-49. DOI: <http://dx.doi.org/10.15648/hc.37.2020.03>.
- Crawford S. (2020). *The last turtlemen of de Caribbean. Watercapes of labor, conservation, and boundary making*. Press Chapel Hill.
- De Solano, F. (1986). *Historia y futuro de la ciudad latinoamericana*. CSIC.
- Eliga H. G. (2007). Entangled Atlantic Histories: A Response from the Anglo-American Periphery. *The American Historical Review*, 112(5), 101-115. DOI:10.1086/ahr.112.5.1415
- Fuentes, N. (2020). *El sujeto en la historia marítima*. Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- Gómez, J. D. (1939). *Historia de la Costa de los Mosquitos (hasta 1894) en relación con la conquista española*. Talleres Nacionales.
- Gálvez, C. (2008). La ciudad letrada y santa. La Ciudad de los Reyes en la historiografía del siglo XVII. En *Memorias de ciudad. Urbanismo y vida urbana en Iberoamérica colonial* (pp. 72-101). Alcaldía Mayor de Bogotá.
- González, N. L. (2008). *Peregrinos del Caribe. Etnogénesis y etnohistoria de los garífunas*. Guaymuras.
- Griffith Dawson, F. (1986). Robert Kayec y el doctor Robert Sproad: dos británicos expatriados en la Costa de los Mosquitos, 1787-1800. *Yaxkin, Instituto hondureño de Antropología e Historia*, IX(1), 43-63.
- Ibarra, E. (2007). La complementariedad cultural en el surgimiento de los grupos zambos del Cabo Gracias a Dios, en la Mosquitia, durante los siglos XVII y XVIII. *Revista de Estudios Sociales*, 26, 101-115.
- Lohrke, S. y Hunt (2007). Extending the bargaining power model: Eighteenth century lessons from Pantón, Leslie and Company in managing political risk. *Journal of Management History*, 13(2), 153-171.

- Lucena, M. (2008). La fundación de América a partir de su historia urbana. En *Memorias de ciudad. Urbanismo y vida urbana en Iberoamérica colonial* (pp. 19-36). Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Lucena Giraldo, M. (2006). *A los cuatro vientos. Las ciudades de la América Hispánica*. Marcial Pons.
- Luque Azcona, E. J. (2018). Las ciudades latinoamericanas como objeto de estudio o marco espacial de análisis. *Anuario de Estudios Americanos*, 75(2), 607-639.
- Márquez, A. I. (2016). *Mek we taak bout di sii / Hablemos del mar. Miradas sobre el mar de San Andrés, Providencia y Santa Catalina*. Banco de la República.
- Montoya López, F. A. (2020). Justicia para un territorio de frontera. La provincia de Maracaibo ante la sombra de los Motilones, siglo XVIII. En H. Cuevas Arenas (Ed.), *Conflictos indígenas ante la justicia colonial: los hilos entrelazados de una compleja trama social y legal, siglos XVI-XVIII* (pp. 127-149). Editorial Universidad Santiago de Cali.
- Morelli, F. y Gómez A. E (2006). La nueva historia atlántica: un asunto de escalas. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*. <https://journals.openedition.org/nuevomundo/>
- Moya Sordo, V. (2019). Cautivos del corso español. El trato a los prisioneros durante el siglo XVIII. *Cuadernos Historia Moderna*, 44(1), 159-179. <https://doi.org/10.5209/CHMO.63919>
- Musset, A. (2011). *Ciudades nómadas del Nuevo Mundo*. Fondo de Cultura Económica.
- Offen, K. (2002) The Sambo and Tawira Miskitu: The Colonial Origins and Geography of Intra-Miskitu Differentiation in Eastern Nicaragua and Honduras. *Ethnohistory*, 49(2), 319-372. DOI:10.1215/00141801-49-2-319.
- Offen, K. (2007). Creating Mosquitia: mapping Amerindian spatial practices in eastern Central America, 1629-1779. *Journal of Historical Geography*, 33(2), 254-282. DOI:10.1016/j.jhg.2006.05.003.

- Offen, K. (2008). El mapeo de la Mosquitia colonial y las prácticas espaciales de los pueblos mosquitos. *Mesoamérica*, 50, 1-36.
- Oostindie, G. y Roitman, J. V. (2014). *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking Empires, Bridging Borders*. Brill.
- Paquette, G. (2011). Visiones británicas del mundo atlántico español, c. 1740-1830. *Cuadernos de Historia Moderna*, (10), 145-154. DOI: https://doi.org/10.5209/rev_CHMO.2011.38674.
- Payne, E. (2007). *El puerto de Trujillo. Un viaje hacia su melancólico abandono*. Guaymuras.
- Prado, F. (2012). The Fringes of Empires: Recent Scholarship on Colonial Frontiers and Borderlands in Latin America. *History Compass*, 10(4), 318-333. <https://doi.org/10.1111/j.1478-0542.2012.00837.x>
- Prado, F. (2021). *El borde del imperio. Redes Atlánticas y revolución en el río de la Plata borbónico*. Prometeo.
- Raddel, D. R. (1970). Exploration and commerce on lake Nicaragua and the Rio San Juan, 1564-1810. *Journal of Interamerican Studies*, 12(1), 107-125.
- Ramírez, D., Mantilla Valbuena, S. y Román Romero, R. (2020). Actores, motivaciones e intereses de la paradiplomacia en la frontera del Caribe insular colombiano después del fallo de La Haya. *Revista de Estudios Políticos*, (57), 42-69.
- Reichert, R. B. (2009). La pérdida de la isla de Jamaica por la Corona española y los intentos de recuperarla durante los años 1655-1660. *Ulúa*, 14, 9-33.
- Reichert, R. B. (2018). Corsarios españoles en el golfo de Honduras, 1713-1763. *Estudios de cultural Maya*, (51), 151-174.
- Reichert, R. B. (2021). El transporte de maderas para los departamentos navales españoles en la segunda mitad del siglo XVIII. *Studia Histórica: Historia Moderna*, (43), 47-70.
- Román Romero, R. y Vidal Ortega, A. (2019). *Memorias, historias y olvidos. Colonialismo, sociedad y política en el archipiélago de San Andrés y Providencia*. Universidad Nacional de Colombia.

- Romero, J. L. (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Siglo XXI.
- Rupert, L. M. (2019). Shaping an Inter-Imperial Exchange Zone: Smugglers, Runaway Slaves, and Itinerant Priests in the Southern Caribbean. *Handbook of Borderlands of the Iberian World* (pp. 741-764). Oxford University Press.
- Potthast, B. (1998). Centroamérica y el contrabando por la Costa de Mosquitos en el siglo XVIII. *Mesoamérica*, 19(36), 499-516.
- Solorzano, F. (1993). La colonización de la costa Caribe de Nicaragua 1633-1787 Persistencia indígenas en Nicaragua. *América Indígena*, 1-2(53), 41-60.
- Terán, F. (1999). El urbanismo europeo en América y el uso de la cuadrícula. Ciudad y territorio. *Estudios territoriales*, 119, 21-40.
- Toussaint, M. (2004). *Belize: textos de su historia 1670-1981*. Instituto Mora.
- Trujillo Bolio, M. (2019). *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercadeo ultramarino de cabotaje desde los litorales campechanos y maya yucatecos*. Ciesas.
- Vidal Ortega, A. (2004). *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII. El informe de un funcionario ilustrado*. Ediciones Uninorte.
- Vidal Ortega, A. (2019). Ingenieros y marinos ilustrados en el Caribe neogranadino a finales del siglo XVIII. En L. Muñoz (Ed.), *Narrar el Caribe. Visiones históricas*. Instituto Mora.
- Vidal Ortega, A. y Román Romero, R. (2022). Frustraciones imperiales en la franja del Caribe occidental: Robert Hodgson y el virreinato del Nuevo Reino de Granada a finales siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, 1, (27), 44-73.
- Von Oertzen, E. (1985) El colonialismo británico en el reino Misquito en los siglos XVII y XVIII. *Revista Académica de la Universidad Centroamericana*, 24, 5-28.
- Von Granfestein, J., Reicher, R. y Rodríguez, J. C. (Eds.). (2019). *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el gran Caribe, siglo XVII-XIX*. Instituto Mora.

- Williams, C. A. (2013). Living Between Empires. Diplomacy and Politics in the Late Eighteenth Century Mosquitia. *The Americas*, 2(70), 237-268
- Winzerling, E. O. (1946) *The Beginning of British Honduras, 1506-1765*. North River Press.