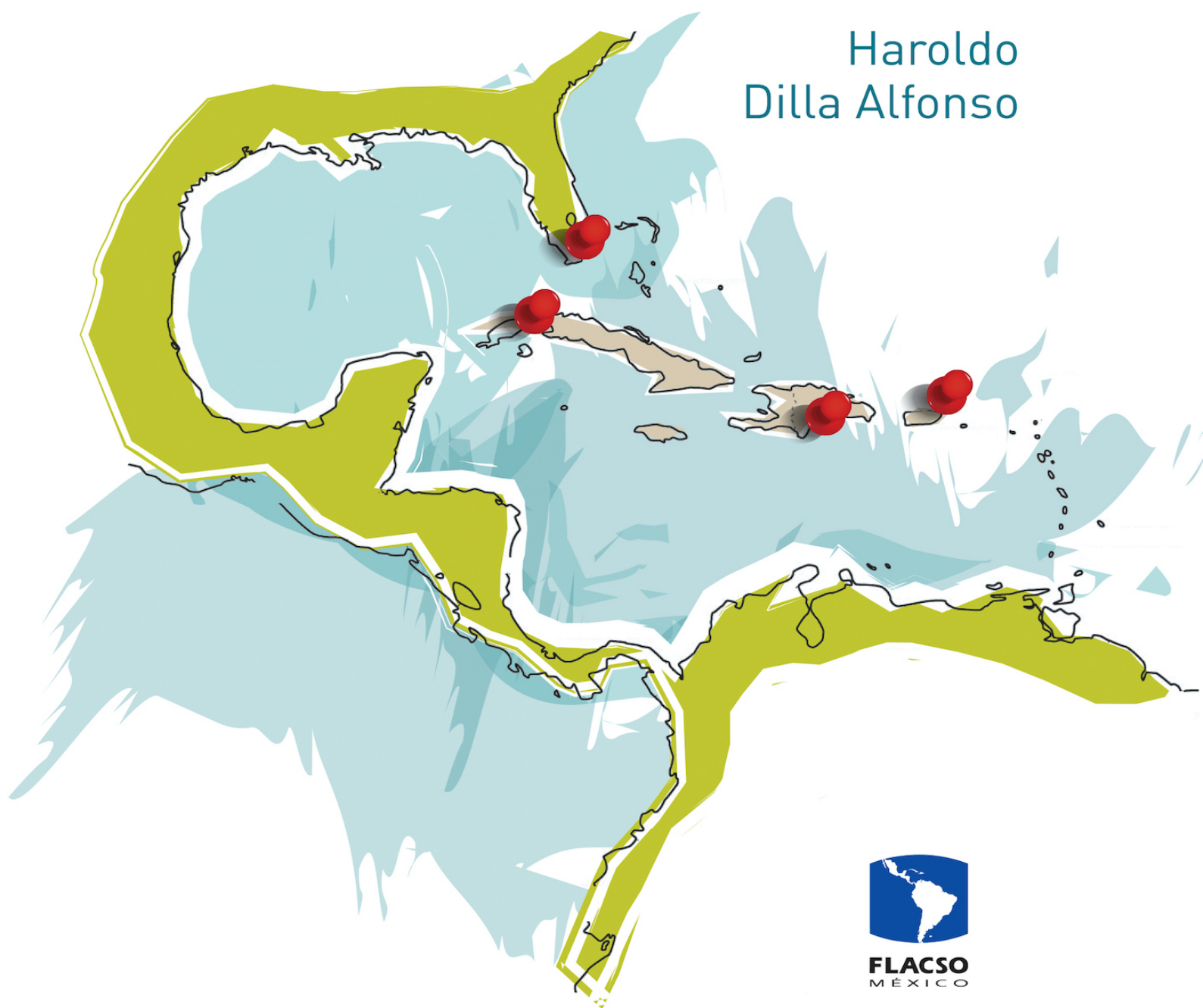


Ciudades en el Caribe

Un estudio comparado de La Habana, San Juan,
Santo Domingo y Miami

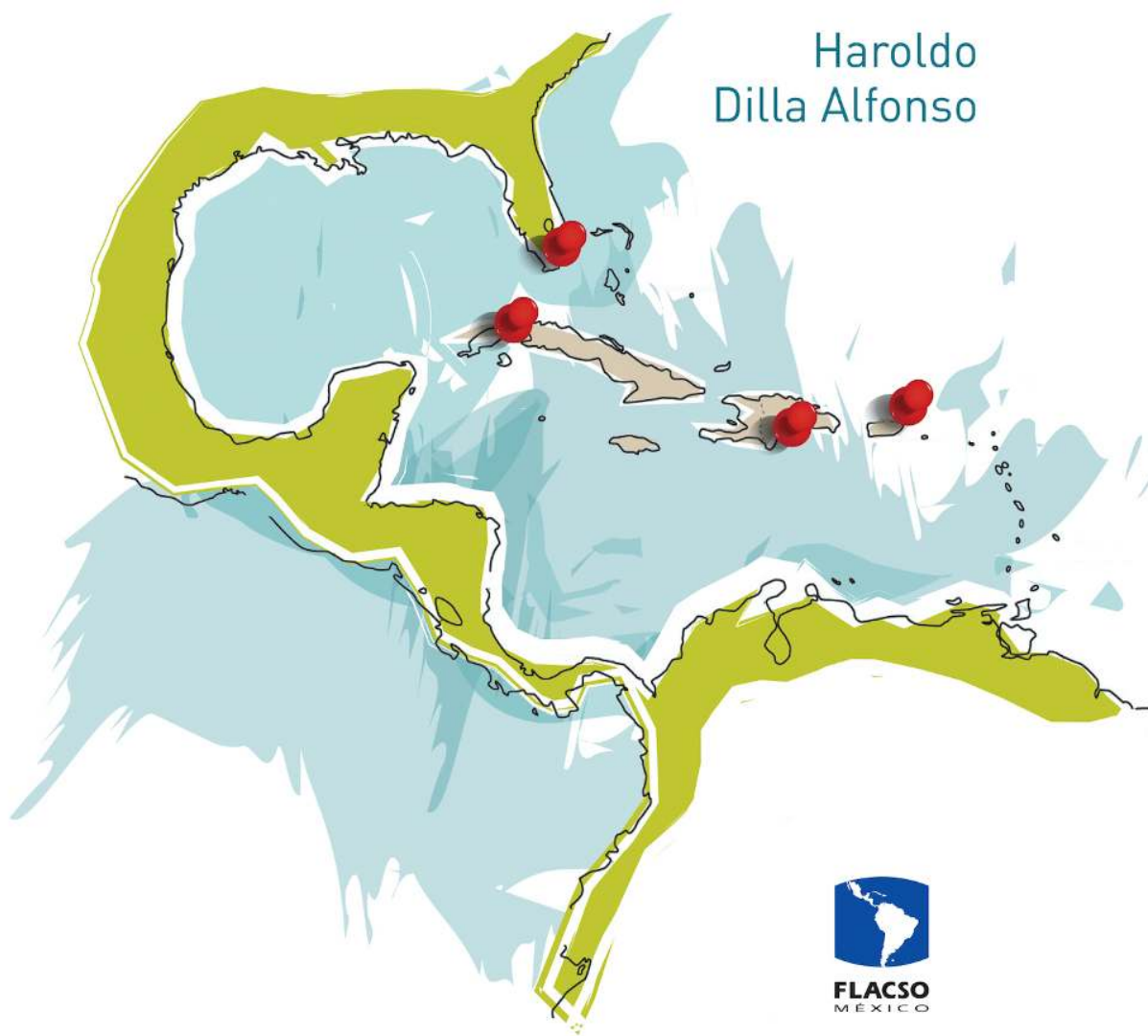
Haroldo
Dilla Alfonso



Ciudades en el Caribe

Un estudio comparado de La Habana, San Juan, Santo Domingo y Miami

Haroldo
Dilla Alfonso



Ciudades en el Caribe

Un estudio comparado de La Habana, San Juan, Santo
Domingo y Miami

Haroldo Dilla Alfonso



Índice

Portada

Índice

Presentación. Cuatro ciudades en su salsa

Carlos García Pleyán

Introducción

Capítulo I

Una historia de fronteras

La economía mundo y los imperios en la historia urbana del Caribe

Para una tipología histórica: ciudades enclaves, desarrollistas y de servicios

Capítulo II

Santo Domingo: la suerte cambiante de la Ciudad Primada

El breve apogeo del siglo XVI

Las razones de los retrocesos: el costo de la desconexión

El empobrecimiento generalizado y la ruralización

La ciudad que olvidó sus murallas

El siglo XIX: la ciudad del pasado ido

El lento despertar del siglo XX

La ciudad de Trujillo (1930-1961)

La imperfecta construcción de la metrópoli postrujillista

Las dos ciudades: pasarelas y callejones

La modernidad epidérmica: los problemas estructurales de la ciudad contemporánea

Capítulo III

San Juan: la ciudad y sus muros

La ciudad fortaleza: San Juan como pivote geopolítico/militar del imperio

La ciudad sobre sí misma: la lenta evolución de la ciudad enclave

La lucha social por el espacio en la ciudad amurallada

El desafío de la isla: las rivalidades interurbanas

La ciudad desperezada y los inicios de la ocupación norteamericana: des y reterritorialización

Entre la nostalgia y el desorden: la explosión urbana y las ciudades de los automóviles

De arrabales y caseríos: las políticas de viviendas y la pobreza urbana maquillada

La ciudad inviable: pobreza, inseguridad y desastre ambiental

Capítulo IV

La Habana: la ciudad arrogante

La aldea industrial: la proeza urbana de fines del siglo XVI

Las flotas y el despegue urbano

Clases y colores en la ciudad portuaria

La ciudad golosa: la expansión del hinterland productivo de la metrópoli

Los desasosiegos de la ciudad elegante: obras urbanas y necesidades crecientes

La ciudad que saltó sus murallas: el negocio inmobiliario del glacis

Las leyendas de La Habana republicana

La ciudad en crecimiento en la primera mitad del siglo XX

La ciudad en busca de su perfil: los grandes proyectos urbanísticos prerrevolucionarios

La revolución contra la ciudad: *del hombre nuevo al buen salvaje*

La “ciudad socialista”: sus planes, sus realidades

La ciudad rota: la crisis de los noventa y el empobrecimiento

Los retos de La Habana: debilidades y potencialidades para su futuro

La Habana/Miami

A modo de conclusiones: economía y geopolítica en el futuro urbano del Caribe

Bibliografía citada

Notas

Acerca del autor

Créditos

Contraportada

Presentación

Cuatro ciudades en su salsa

Carlos García Pleyán

Es posible que este libro tenga un principio insospechado y un final impredecible, como nos cuenta Haroldo en su prólogo, pero de lo que estoy convencido es que el trayecto entre ese inicio inesperado y ese desenlace imprevisible es un sugestivo y divertido viaje —donde no faltarán piratas, castillos, flotas, murallas y contrabandistas— que merece la pena recorrer.

Resulta curioso que las cuatro ciudades caribeñas analizadas también hayan tenido un principio insospechado —el colonialismo ibérico no esperaba lo que encontró— y un futuro impredecible. No puede ser de otra forma para centros urbanos sujetos desde su fundación a vectores económicos, políticos y culturales fuera de su alcance. Su común condición fronteriza explica en buena parte su propia historia. El área del Caribe viene siendo, desde hace siglos, una zona de acercamiento y separación, de contacto de lo diverso, de fricción, de mezcla, amalgama y mestizaje. Se trata de lugares nada aburridos, donde la sorpresa, el sobresalto y lo imprevisto se hace cotidiano. La aptitud para saber colocarse con sentido de oportunidad en ese territorio de cruce y de paso y la habilidad de aprovechar y gestionar las ventajas de su ubicación ha sido lo que ha fijado buena parte de las fortunas y los infortunios de esas

ciudades. Dilla lo codifica oportunamente como un proceso de intermediación, es decir de metabolización de los intercambios con el exterior, que será clave en su historia.

Como resultado de esos intercambios en lugares y tiempos no siempre coincidentes, Dilla formula tres etapas en la evolución urbana de esos centros.

En un inicio *“las virtudes y las fortunas de las ciudades caribeñas dependieron de sus roles respecto a la frontera imperial y a los flujos de mercancías y valores en el sistema de flotas”*. Se trataba de enclaves cuyas relaciones y actividades tenían mucha mayor vinculación con las metrópolis que con los territorios donde se iban formando las sociedades locales. Fueron ciudades que vivieron del paso de las flotas, de los subsidios intercoloniales y cuya localización portuaria y morfología espacial estuvo condicionada por ese entorno.

Si las ciudades enclave fueron consustanciales al sistema imperial español, más tarde la ciudad desarrollista se expandió en el marco de la hegemonía norteamericana. Si bien las primeras eran ciudades pivote, estas se vuelcan al interior del país, hacia ese entorno extramuros hasta ahora devaluado: el “interior”. Sin dejar de aprovechar su situación estratégica se reinventan como puntos de articulación no ya comerciales sino de una industria agroexportadora. El crecimiento de las relaciones internas económicas, sociales y demográficas genera movimientos migratorios que las todavía débiles estructuras urbanas serán incapaces de asimilar adecuadamente. Con ello se expandirán la pobreza urbana y la desigualdad.

En la última etapa esas ciudades vuelven a alejarse de sus espacios nacionales, *“devienen partes del proceso de exclusión e inclusión selectivas del mercado mundial y producen una alta segregación a sus interiores”*. Devienen

dramáticos los procesos de exclusión y fragmentación a lo interno de la ciudad, entre las zonas y los grupos conectados “al exterior” —por ejemplo, al turismo internacional— y las periferias (o los centros deprimidos) ocupadas por inmigrantes rurales.

Las cuatro ciudades han hecho este recorrido en el tiempo con suerte diversa. Santo Domingo fue una ciudad importante en el siglo xvi pero su crisis posterior la sumió en un largo silencio. San Juan fue la fortaleza colonial por excelencia. La Habana supo aprovechar con insistencia su localización geoestratégica. Ahora la ciudad —o la región— que lidera el entorno y se constituye en punto de referencia transnacional es Miami.

Llama la atención que a inicios del siglo xx, cuando la Habana rebasaba ya los 300 000 habitantes, San Juan no alcanzaba los 50 000, Santo Domingo todavía rondaba los 15 000 y Miami reunía tan sólo 2000 residentes. Hoy son todas “millonarias”. El crecimiento de estas ciudades en el siglo xx ha sido brutal y sus efectos no menos violentos. Basta cruzar la relativamente corta distancia que media entre la Milla de Oro y el barrio de La Perla en San Juan, entre Monte Barreto o Siboney y el barrio Romerillo en La Habana, entre la Plaza España y el barrio de Santa Bárbara en Santo Domingo, entre Fisher Island y el barrio de Liberty City en Miami, para medir la sorprendente proximidad espacial y el no menos llamativo distanciamiento social y económico.

Mi condición de habanero —adoptiva, pero ya cercana al medio siglo— hace que me haya deleitado recorriendo el centenar de páginas dedicadas a las descripciones y análisis de la que fue la “Llave del nuevo mundo”. La Habana ha sobrevivido al final de las flotas, al cese de los situados, a la epidemia de peste en el xvii, al asalto de los

ingleses en el XVIII, a la ruina del imperio, pero después de medio siglo de incuria y malquerencia, de *“revancha de los habitantes del interior contra la soberbia habanera”* vuelve a ser no solo una ciudad rota sino cansada y en regresión demográfica. Necesita encontrar fuerza e inspiración. ¿Cuál será el precio que tendrá que pagar por su renacimiento y reinserción en el mundo del siglo XXI? ¿Sobrevivirá al inevitable y desigual diálogo que le espera con Miami?

Según Dilla, la recuperación “requiere afrontar una serie de retos vitales que remitiría a cinco temas: rehabilitación infraestructural, construcción democrática, descentralización, recuperación demográfica y vocación de intermediación”. Coincido en lo esencial, pero me gustaría comentar y matizar algunos aspectos.

Efectivamente, una ciudad sin una infraestructura técnica aceptable no puede funcionar y menos competir ni atraer inversiones. Pero no se trata solo de modernizar y rehabilitar redes técnicas, soterrar cables, introducir tecnología inalámbrica, reciclar, limpiar, interconectar, sino de hacerlo sin afectar ni destruir el rico patrimonio urbano. ¿Serán compatibles, por ejemplo, el encanto de los recorridos peatonales por la ciudad de los portales y las columnas con los destrozos que suelen generar las autopistas urbanas y que contemplamos en Santo Domingo, San Juan o Miami? La apuesta por un transporte público eficiente es inexcusable.

Coincido con Dilla en que no se trata solo de descentralizar la gestión de la capital de modo que pueda generar y administrar los recursos de manera autónoma, sino que en paralelo hay que volver a urdir el tejido social, cívico y asociativo que permite vivir a una ciudad y que legitima los derechos y deberes ciudadanos. Y lo primero,

para ello, es revertir la vieja desconfianza ruralista y reivindicar a la ciudad como principal fuente de empleo, generación de riqueza, expresión cultural y desarrollo científico. Hay que repetir —con Lerner— que la ciudad no es el problema, es la solución.

Es indudable que La Habana ha comenzado ya un proceso de desarticulación y rearticulación con el territorio nacional e internacional. La densidad de proyectos, ideas e inversiones en la franja costera que va de la bahía del Mariel hasta la península de Varadero, pasando por las bahías de La Habana y Matanzas, es cada día creciente. Por otra parte, el año pasado (2012) —y con el bloqueo vigente— ya se registró un flujo de pasajeros de Miami a La Habana que rebasó el medio millón de cubanoamericanos y los 100 000 norteamericanos, por no hablar de los crecientes flujos financieros y de mercancías (la mayoría informales, pero absolutamente presentes en la vida cotidiana de buena parte de los habaneros...). Una vez más coincido con Dilla en que se trata de una región que mira al norte y que necesitará de la hábil construcción de una relación que no la devore.

Sólo dos puntos añadiría yo aquí. Uno, que La Habana debe ser capaz de reconstruir su base económica con audacia y no reproducir lo que todavía está en el imaginario de la mayoría de políticos y funcionarios: una ciudad de fábricas e industrias. De hecho, si la ciudad quiere situarse en el siglo XXI deberá promover una ciudad postindustrial, basada en las economías creativas (cultura, biología, informática, diseño...) y conectada a las redes mundiales, más adecuada al sustrato demográfico y educacional que posee. Una ciudad que no se sustente en la cantidad de la mano de obra sino en su calidad y

creatividad. Una ciudad del conocimiento, que habrá que conectar al mundo para su propia supervivencia.

Dos, la ciudad debe saber aprovechar sus múltiples zonas de oportunidad urbanística (la enorme y pronto disponible bahía portuaria, el aeropuerto inutilizado de Columbia, las favorables áreas al este de La Habana, etc.). Se trata de centenares de hectáreas que pueden generar miles de millones de dólares. Pero no solo debe saber utilizar esas extensas áreas sino también ser capaz, principalmente, de “hacer ciudad sobre la ciudad”, eliminando el actual despilfarro de suelo estatal — construido y no construido— y rehabilitando, reciclando, reconstruyendo, reparando a fin de lograr una ciudad compacta, más eficiente y económica. Sin olvidar que no se trata de procesos inocentes, sino que a menudo acarrean procesos de gentrificación o elitización como ya se siente en barrios como el de Miramar o incluso en la Habana Vieja, zonas de donde han comenzado a ser expulsadas poblaciones que prefieren ceder espacio habitable, ventajosa localización y estatus social a cambio de convertir esas ventajas en recursos financieros.

La recuperación demográfica que menciona Dilla como último reto es de naturaleza distinta. Aquí no se puede intervenir directamente, como se ha intentado hacer con decretos y medidas administrativas, sino actuando sobre la que es principal población objetivo: la juventud. De ellos dependen las dos variables que controlan el crecimiento o decrecimiento de la ciudad: la escasa fecundidad y la excesiva emigración. Lo que significa que mientras no se actúe decididamente en aspectos ligados con la oferta de vivienda para nuevas parejas o la apertura de oportunidades de trabajo y realización personal para jóvenes, no se logrará ningún cambio demográfico positivo.

La juventud tiene que sentir que el país está en sus manos, como lo sintió la que produjo el boom de natalidad en los años sesenta.

Dilla se pregunta, preocupado, al final del primer capítulo: “La pregunta que siempre nos hacemos es si el final del largo recorrido cultural de nuestra historia urbana compartida esta predestinada a terminar entre las lentejuelas de Ocean Drive. O si hay algo más allá”. En mi opinión, entregar la ciudad a las nuevas generaciones es su única salvación. Dejemos pues de una vez que ellos —en palabras de Miguel Matamoros— “remitan los muertos a la gloria y continúen bailando el son”.

Haroldo ha leído y descifrado numerosos planos y mapas con extrema atención, ha exprimido los censos y las estadísticas disponibles, ha hecho un examen acucioso de la literatura especializada disponible, ha recorrido novelas y libros de viajes, ha caminado por sus calles y, sobre todo, ha trabajado en esas ciudades, que es la mejor manera de conocerlas. El resultado de esta extensa labor es un texto con un balance exquisito de erudición, rigor analítico y fina ironía. “Me he divertido escribiendo este libro”, nos revela su autor en las primeras líneas. Me he divertido leyéndolo, confieso yo al cerrar su última página. Y no creo que sea solo por esa “tendencia imbatible a la alegría” que supone Dilla al Caribe, sino porque el libro se lo merece.

La Habana, 22 de noviembre de 2013

Introducción

Probablemente como la mayoría de los libros, este tiene un principio insospechado y un final impredecible. De este último, si finalmente gustará o será útil, no puedo decir —por eso es impredecible—, pero del primero debo contar una breve historia.

En 2009 fui invitado por la Facultad de Estudios Generales de la Universidad de Puerto Rico a impartir un curso especializado sobre ciudades del Caribe. Tuvo lugar durante un semestre con un grupo reducido de estudiantes graduados y de término, y constituyó una oportunidad única para discutir con una docena de mentes jóvenes sobre el pasado de sus ciudades, y de paso, imaginar juntos el futuro. Con absoluta seguridad debo agradecer, ante todo, a ellos y ellas, la idea de escribir este libro.

Del curso salió un primer artículo que fue publicado en la *Revista Umbral* de esa facultad, y del que se desprendió una conversación con el entonces decano de la facultad, el gran amigo Jorge Rodríguez Beruff, quien, mientras caminábamos por una de las empinadas callejuelas del viejo San Juan, argumentó de mil maneras sobre la pertinencia de un libro. Pero solo recuerdo uno de sus argumentos: me dijo que yo tenía una ventaja adicional sobre la mayoría de mis contemporáneos, pues había vivido en las tres ciudades.

Un argumento sencillo y bastante confuso —vivir en una ciudad no te capacita especialmente para escribir un

libro sobre ella— pero que me ha acompañado todo el tiempo y me ha ayudado a seguir adelante. No sé por qué, pero lo tomé en serio. Y al final creo que aunque haber vivido la cotidianidad en estas tres ciudades por períodos relativamente largos no me ha dotado de un atributo especial para entenderlas —lo cual posiblemente se advierta en el texto— sí para imaginarlas como cuerpos vivos, diría como sujetos, y a mí cabalgando sobre ellas. Es decir, gracias al sabio consejo de mi amigo Beruff, me he divertido escribiendo este libro. Y eso, en este mundo de vidas finitas, es importante.

En realidad no puedo decir que esa tríada de hábitats haya sido equilibrada. La Habana es mi ciudad natal, y en ella me asomé al mundo, hice travesuras infantiles, aprendí a perder y a ganar, me enamoré, y construí una familia que es hoy mi mayor orgullo. Todos mis lugares cómplices están en La Habana, o al menos en como la recuerdo a tres lustros de distancia. Y de ella, en el verano de 2000, tuve que partir hacia Santo Domingo en uno de esos viajes forzados por las circunstancias que uno nunca sabe bien si es un exilio o una migración, pero que siempre es un destierro. Desde entonces he vivido en Santo Domingo, con un breve interregno de un año (2009-2010) en que oficié de profesor invitado en la encantadora Universidad de Puerto Rico, y residí en San Juan, ciudad a la que había visitado varias veces antes.

La información existente sobre estas tres ciudades es muy dispar, cuantitativa y cualitativamente. Santo Domingo fue una ciudad muy importante en el siglo XVI y por ello abundan las crónicas y los estudios sobre el período. Pero la crisis posterior sumió a la ciudad en la pobreza y en el silencio. Y hasta hoy, no es posible hablar de una densidad de estudios sociológicos e históricos de valor. Santo

Domingo es una ciudad en una permanente carencia cultural y académica. Difícilmente puede identificarse aquí una comunidad intelectual con una producción consistente, mucho menos aun de un debate profesional en igual sentido. Y ello se refleja en la parquedad de estudios sobre la ciudad. Cabe destacar, obviamente, la alta calidad de las excepciones que aproveché golosamente y cito a lo largo de los capítulos.

La situación de La Habana y San Juan es mucho más favorable.

A pesar de la cargante tutela estatal sobre el pensamiento social, la historia y actualidad de La Habana están acompañadas de una producción consistente, que incluye tanto a los especialistas locales como a extranjeros. Y así ha sido, al menos, desde fines del siglo XVIII. Y lo sigue siendo en la misma medida en que la situación de la isla evoluciona desde la profunda crisis en los noventa y se advierten consecuencias importantes para el Caribe y para el sur de la Florida.

En San Juan radica la mejor universidad pública del Caribe, con una serie de escuelas especializadas o interesadas en temas urbanos, y que han ido conformando toda una biblioteca sobre la ciudad. En ocasiones sorprende el volumen de lo producido, teniendo en cuenta la dimensión de la isla que probablemente es la que posee la densidad de producción teórica urbanística más alta de toda la región.

Por razones políticas, no pude trabajar en La Habana, pero afortunadamente poseía algún *stock* informativo que varios amigos se ocuparon de incrementar. Varias visitas a San Juan me ayudaron a husmear en algunos de sus valiosos centros documentales. En Santo Domingo, donde vivo, accedí a varias bibliotecas y entre ellas una que

siempre recuerdo por su solidaridad y dedicación: la radicada en el Centro Bonó. En todos los casos el internet fue un recurso valioso, sea para acceder a sus bases de datos (todavía me dejó sorprender por la riqueza de la Biblioteca Digital Cubana) como para adquirir literatura especializada en algunas de las librerías virtuales.

Quiero agradecer con particular sinceridad a todos los amigos y amigas que me ayudaron con el engorroso problema de la información.

Desde La Habana conté con la valiosa cooperación de Erasmo Calzadilla e Irina Echarry, dos talentosos jóvenes intelectuales a quienes espero algún día poder conocer y agradecerles personalmente. También recibí documentos de viejos amigos como Alfredo Prieto y Carlos García Pleyán. Y de este último —a quien considero el mejor sociólogo urbano de Cuba— recibí estímulos y lecturas críticas altamente calificadas que me permitieron corregir, agregar y seguir.

No menos sugerentes fueron las animadas conversaciones con mi amigo, argentino/dominicano, Julio Corral. Un auténtico urbanista errante que aportó algunas ideas y documentos que utilicé todo lo que pude.

Desde San Juan me ayudaron Francisco Rodríguez, Carlos Severino, Jorge Lizardi y Aura Muñoz, aportándome ideas y documentos desde diferentes ángulos, todos muy importantes. Y por supuesto, Jorge Rodríguez Beruff, quien de paso hizo cosas que nadie hace: prestarme valiosos libros de su biblioteca particular, ubicada a cientos de kilómetros de la mía. Espero devolvérselos algún día.

Otra ayuda vital provino de Siro del Castillo, un amigo cubano, quien ha aprendido a querer cada rincón de Miami sin dejar de querer cada rincón habanero, y a contarme historias que regularmente no aparecen en los libros, con

la misma pasión como lo hacen los cuenteros de Coyoacán. También en Miami mi sobrino predilecto —en realidad tengo uno solo— Arian Albear Dilla me ayudó facilitándome el acceso a varias bases de datos y bibliotecas especializadas.

Finalmente en México, en cuya capital, por esos vuelcos extraños de la vida escribo esta página final, recibí la ayuda y el estímulo de encarecidos amigos como Velia Cecilia Bobes, Rafael Rojas, Ernesto Rodríguez, Armando Chaguaceda y Johanna Cilano. A todos agradezco haber compartido observaciones, comentarios y algunos valiosos libros.

Estoy seguro que he sido injusto en este recuento, y he olvidado otros muchos aportes que me ayudaron en estos tres años de trabajo. Me disculpo de antemano y remito el olvido a mi mala memoria. Pero lo que nunca podría olvidar es el sentido superior de la vida que siempre me ha regalado mi familia (mi colección de hermanas —naturales y políticas— y casi siempre sobrinas) y en particular ese círculo más íntimo con el que se hablan y tramitan los detalles. El círculo que me animó, soportó mis malos momentos y se alegró junto conmigo ante cada minúsculo éxito: mi esposa Teresa Rodríguez, mi hija Charlene, mi yerno Carlos Durán y mis tres nietos: Santiago, Mariana y Pablito.

Y sobre todo a Pablito, a quien dedico este libro predilecto, para que siempre me acompañe.

San Juan/Santo Domingo/México, verano de 2013

Capítulo I

Una historia de fronteras



Universidad de Puerto Rico. Foto: Haroldo Dilla



El Capitolio, La Habana. Foto: Carlos García Pleyán



Gazcue, Santo Domingo. Foto: Haroldo Dilla



La Habana Vieja. Foto: Carlos García Pleyán



Edificio Bacardi, La Habana. Foto: Haroldo Dilla



Hospital Las Mercedes, Santo Domingo. Foto: Haroldo Dilla



Escalinata de la Universidad de La Habana. Foto: Haroldo Dilla

El Caribe insular ha tenido características particulares en su evolución histórica, que son vitales tanto para entender su presente como para imaginar su futuro. Podríamos mencionar el sentido eminentemente trasplantado de sus sociedades; las peculiares relaciones étnicas y clasistas en sus formaciones socioeconómicas donde hatos, plantaciones, hoteles y maquilas se han sucedido dejando siempre algún motivo de insatisfacción; el peso autoritario de sus sistemas políticos desde donde siempre asoma un soldado; y una tendencia imbatible a la alegría. Y, lo más importante para los fines de este estudio, una condición fronteriza que no cambia, aunque cambie la naturaleza de los entornos.

Esta condición fronteriza ha determinado la particular intensidad de su rol periférico en el desarrollo del capitalismo mundial. Y a su vez, la ha dotado de una sensibilidad histórica que ha excedido con mucho las dimensiones geográfica y demográfica de la región. La zona no parece haber gastado un respiro en esa manía de erigirse en un pivote crítico de las pugnas de los grandes actores de la historia mundial: guerras de potencias militares o conatos nucleares de ellas, pujas territoriales, colonias altamente lucrativas, revoluciones trascendentales, son episodios de una secuencia que no ha terminado. A pesar de los vaticinios tanto de Juan Bosch (2005) como de Jorge Mañach (1970) en sus respectivos intentos de encontrar un fin feliz a la historia fronteriza de la región. El primero, queriendo ver una victoria definitiva de los pueblos sobre los imperialismos dominantes a partir de la derrota de las agresiones norteamericanas contra la joven Revolución Cubana. El segundo, prediciendo una

fusión virtuosa de mundos diferentes que encontraría su panacea en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

La economía mundo y los imperios en la historia urbana del Caribe

Desde planos teóricos diferentes, diversos autores han enfatizado las diferencias de los proyectos colonialistas tempranos —que entraron a América a través del Caribe e hicieron de esta zona un área predilecta de experimentación— y las maneras como el desarrollo capitalista europeo condicionó estas modalidades.

D. W. Meining (1986), en un estudio histórico monumental, ha explicado la existencia de dos procesos de colonización europea en América, sustancialmente diferentes y frecuentemente enfrentados:

- El primero de ellos tuvo como punto de partida el eje Lisboa/Sevilla y se desplazó hacia el suroeste. Se organizó a través de una ruta comercial desde cada metrópoli, con la célebre Carrera de las Indias como avenida emblemática. “Una ruta única, [escribe Meining refiriéndose a la flota española] desde un único puerto conectado a dos portales americanos [...] un eje marítimo de un enorme sistema imperial que afirmaba derechos territoriales exclusivos sobre la mayor parte del mundo americano” (Meining, 1986: 55).
- El segundo se incubó en el nordeste europeo (norte de Portugal, la Vascongada, la Rochelle, Bretaña, Normandía, Países Bajos). A diferencia del anterior, fue “[...] un comercio abierto protagonizado por infinidad de empresarios desde numerosos puertos locales [...]”

(Meining, 1986: 56) y que daría lugar a otra forma de colonización ensayada preferentemente en Norteamérica y en lo que los españoles consideraban “las islas inútiles” del Caribe. Aunque al calor de esta dinámica se generaron algunos intensos procesos de asentamientos poblacionales, se trató de una tendencia que priorizaba (o tuvo que contentarse con) los pontones comerciales y productivos dispersos a los grandes asentamientos contiguos, lo que creó un patrón geopolítico altamente fragmentado.

Algo similar nos dice Wallerstein (1999) cuando analizaba la formación de un sistema mundial “...que posee límites, estructuras, grupos miembros, reglas de legitimación y coherencia... (y) su vida resulta de las fuerzas conflictivas que lo mantienen unido por tensión, y lo desgarran...” (490, T I). El Caribe fue, por tanto, un lugar clave de confrontación y articulación de las dos maneras de expansión europea en los inicios de la mundialización capitalista: los sistemas imperiales y la economía/mundo.

Mientras que los primeros —típicos de la colonización ibérica— se basaban en un Estado emprendedor que imponía estructuras políticas jurídicamente definidas, los segundos buscaban la creación de espacios económicos que pudieran prescindir de, y erigirse sobre, la estructura política, haciendo posible: “...incrementar el flujo de excedentes desde los estratos inferiores a los superiores, de la periferia al centro, de la mayoría a la minoría, eliminando el despilfarro de una superestructura política excesivamente engorrosa” (: 21, T II).

Se trata de una aproximación muy sugerente para nuestro análisis y que permite calibrar el significado, por ejemplo, de la presencia holandesa en el Caribe “...más

parecida a sus predecesores mediterráneos de Venecia y Génova que a sus rivales ibéricos del Atlántico” (Meining, 1986: 63). Según Arrighi y Silver (2001) fue una expansión que suplantaba la lógica “territorialista” por otra estrictamente capitalista, que priorizaba las ganancias y buscaba reducir los costos de las aventuras imperiales. En consecuencia su principal hazaña caribeña no fue el tedioso asedio de San Juan —que destruyó media ciudad y con ella la biblioteca insuperable del Obispo Balbuena—, sino la captura de la flota española en la bahía cubana de Matanzas, que los holandeses eternizaron en monedas alegóricas y en canciones infantiles.

Las ciudades que aquí estudiamos se ubicaron en los contornos de ambas modalidades colonialistas, que es decir de dos maneras de apreciar la lógica de la mundialización en ciernes. Y en consecuencia, no es posible explicar sus historias sin recurrir a la noción de *intermediación urbana* tal y como la han explicado Jean Claude Bolay (2003) y sus colaboradores de la Escuela Politécnica Federal de Lausana.[\[1\]](#)

Lo singular aquí es que estas ciudades se irán colocando de formas diferentes en relación con la economía/mundo en expansión y los imperios a la defensiva, lo cual generaba otras tensiones respecto a cómo intermediaban sus relaciones con sus entornos regionales y con sus propios espacios nacionales. Sus intermediaciones, por tanto, revisten siempre una particular cualidad fronteriza, de contacto y separación, de espacios, escalas y sujetos diferentes.

Según los excluidos de Tordesillas, iban ocupando espacios vacíos (lo que estaría aderezado por otras motivaciones políticas, ideológicas y religiosas que escapan al objetivo de este estudio). Esta frontera colonial cruzó la

propia región, dando lugar a la postre a uno de los mosaicos culturales más intensos del planeta. E inevitablemente también de patrones urbanos que iban desde las suntuosas y reglamentadas ciudades españolas hasta los más discretos asentamientos ingleses, marcados por la frugalidad de espacios y construcciones como cuño indeleble del esquema absentista que predominó en sus entramados económicos.

Las postrimerías del siglo XIX marcaron un punto de viraje con la entrada en escena de los Estados Unidos y su consideración de la zona como un traspatio vital para su propia existencia. El utillaje hegemónico norteamericano ha incluido todo tipo de recursos, incluyendo dolorosas intervenciones militares, pero, aun cuando haya prescindido de estas últimas, siempre han tenido un alto contenido geopolítico y de seguridad. Ello marca esta presencia con un sello imperialista innegable y ha conferido al antimperialismo una buena cotización en el mercado político alternativo. Es probable que la experiencia más consistente en este sentido lo siga siendo el proceso político cubano iniciado con la revolución de 1959, y su expresión urbana más elocuente el contrapunteo fronterizo entre La Habana y Miami.

Esta condición fronteriza que ha caracterizado a la región es una variable de vital importancia para analizar la emergencia y desarrollo de las tres ciudades históricas del Caribe Hispánico que aquí analizamos —Santo Domingo, San Juan y La Habana— así como de Miami. En una situación u otra, las maneras como estas ciudades ejercieron sus intermediaciones en torno a esta condición fronteriza es vital para entender los derroteros seguidos por cada una.

Una idea central de este libro es que la capacidad para colocarse en y administrar los lugares de paso de las fronteras que las circundan —y en particular esa gran frontera difusa entre “imperio” y economía mundial— ha sido la clave del apogeo efímero de Santo Domingo en la primera mitad del siglo XVI, pero también de los éxitos de La Habana por casi tres siglos y de Miami en la actualidad. Y por contraste, también ha sido una condición para explicar la existencia mediocre de San Juan y su incapacidad actual —a pesar de sus notables ventajas competitivas— para ocupar un lugar mayor en la intermediación regional.

Para una tipología histórica: ciudades enclaves, desarrollistas y de servicios

En un libro delicioso, José Luis Romero (2001) ha hablado de nuestras ciudades como implantaciones funcionales; “... se les implantó —escribía— para que cumplieran una función establecida” (: 48). Esa función fue, en sus inicios, garantizar la soberanía europea sobre territorios expropiados a las sociedades indígenas. “Se fundaba —continúa Romero— sobre una naturaleza que se desconocía, sobre una sociedad que se aniquilaba, sobre una cultura que se daba como inexistente” (: 65). Y luego, lograda la invisibilización, se trataba de discutir poderes a intrusos anatematizados: herejes, anticristos, luteranos, judíos, holandeses...

Y en consecuencia las ciudades —y en particular las que señalizaban el asiento del poder imperial— fueron concebidas como *enclaves*, cuyas vinculaciones y razones

de ser se relacionaban más estrechamente con las metrópolis y sus circuitos de poder que con las sociedades locales que comenzaban a gestarse en sus territorios, de las que les separaban murallas y revellines.

Fuera de los muros siempre existió un mundo. En el Caribe —donde la población indígena fue diezmada y los negros cimarrones podían importunar caminos, pero no sitiar ciudades— ese mundo se componía de una infinidad de pobladitos y habitantes que vivieron a expensas de la relación fronteriza con los espacios “hostiles” mediante el contrabando.

Se trata de una historia que aún no está escrita, pero que nos habla de focos comerciales en lugares lejanos de los centros burocráticos, como fueron los casos de Bayamo y Puerto Príncipe en el centro/oriente cubano, de las villas radicadas en el occidente de La Española y luego en la frontera con la colonia francesa, y de los descendientes de los ásperos habitantes de San Germán en Puerto Rico. Pero, sea por la propia debilidad económica de estos lugares o por el celo burocrático, fueron siempre experiencias marginales, con espacios menores de acumulación y expuestas a la incertidumbre y a la agresión, sea de socios poco confiables o de las autoridades españolas.

Esta forma de vinculación “espuria” constituyó una de las primeras formas de resistencia de los “implantados”. Dio lugar a muchos motivos de recordación. En ocasiones la resistencia fue quebrada, como sucedió en La Española en 1607, lo que finalmente condujo a la concentración de la población en un triángulo cercano a Santo Domingo y también a la pérdida de un tercio del territorio insular. Pero en otros casos la represión fue burlada, como sucedió en Cuba en la misma época, y que legó a la historia literaria

nacional un primer poema: una pieza tan larga como aburrida y cínica, escrita por un canario avecindado en el oriente de la isla. Pero nadie consiguió solamente por esta vía un despegue urbano efectivo y sostenido.

La clave del desarrollo urbano residía en la inserción en otra dimensión de la intermediación, como goznes de articulación de la economía metropolitana (que a su vez era un componente subordinado pero crucial de la economía mundo en formación) con la economía colonial continental. Es decir, como pasillo que ponía en contacto las inmensas riquezas de los virreinos con los comerciantes monopolistas de Sevilla y la burocracia parasitaria de Madrid. Y que, de paso, cobijaba los manejos comerciales ilegales más voluminosos y rentables.

Romero hace una distinción muy pertinente: se podía sobrevivir como *fortalezas* o prosperar como *emporios*,

- Las primeras tuvieron que contentarse con las murallas, las guarniciones y los situados. Eran garitas fronterizas, diseñadas para cerrar puertas. Los casos más patéticos fueron los de los fortines de La Florida — y en particular San Agustín— que nunca pudieron rebasar el estatus de campamentos militares subsidiados. Pero también aquí se incluye San Juan, una pieza clave del control geopolítico del Caribe Oriental, y sobre el cual confluyeron, en son de conquista, holandeses e ingleses. Los subsidios mexicanos salvaron a San Juan de la ruina y la miseria, pero fueron insuficientes para levantarla del estado de mediocridad urbana que le caracterizó por varios siglos.
- Las ciudades “emporios” indicaban otra realidad. Eran ciudades portuarias, ciudades almacenes que enlazaban

de diferentes maneras las rutas comerciales imperiales. Estaban diseñadas para abrir puertas. La primera de ellas fue indudablemente Santo Domingo, pero por muy poco tiempo. Las ciudades/emporios típicas del Gran Caribe fueron La Habana, Cartagena y Veracruz. Pero de las tres solo las dos primeras tuvieron un realce urbano consistente. Y sólo La Habana pudo dejar atrás la etapa inicial de ciudad/enclave para avanzar sin solución de continuidad hacia una nueva fase de su evolución urbana que aquí denomino *desarrollista*.

El sistema comercial del imperio español tenía muchas modalidades —navíos aislados, flotillas auxiliares, etc.— pero su columna vertebral eran las flotas que componían la Carrera de Indias. Y desde las flotas se construyeron los ejes urbanos principales de la región.

Desde principios del siglo XVI fue evidente la necesidad de convoyes protegidos militarmente para disuadir los ataques crecientes de naves hostiles, inicialmente congregadas en un triángulo formado por las islas Azores, las Canarias y la península, y posteriormente en el Caribe. Tras diversos experimentos, las flotas quedaron definitivamente establecidas a partir de 1561-1563 y funcionaron por más de dos siglos. Para hacerlo utilizaron con gran eficiencia todo el dispositivo natural y ambiental que les permitieron aprovechar a su favor las épocas propicias del año, los vientos alisios y las corrientes marinas. Habían cimentado, sin lugar a dudas, un sistema colosal de carga y transporte que contribuía decisivamente a la formación de una economía atlántica, en uno de cuyos extremos figuraba el llamado Nuevo Mundo y en el otro el naciente sistema económico mundial, con los comerciantes castellanos y andaluces como celosos intermediarios.

Desde sus inicios, las flotas tenían dos destinos principales: Nueva España y Perú. Ambos destinos eran suplidos por sus respectivas flotas, que con el paso del tiempo fueron diferenciándose y haciéndose autónomas, incluso en aquellos casos aislados en que hicieron juntas el viaje a América. Ambas salían, regularmente cada año, de Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir. Y ambas hacían una escala de aprovisionamiento en Canarias, principalmente en la isla La Gomera, y se internaban en el Atlántico aprovechando los vientos alisios. También en el Caribe hacían una escala de aprovisionamiento en la isla de Dominica:

- La llamada Flota de Nueva España zarpaba entre abril y junio y al llegar al Caribe sufría algunos desprendimientos de buques que abastecían San Juan, Santo Domingo, Santiago de Cuba, La Habana y Honduras. Fondeaba en Veracruz, desde donde la mercancía era transportada por tierra hacia varios puntos de la geografía mexicana. Esto incluía Acapulco, puerto del que salía una flotilla de dos o tres buques hacia Filipinas, el llamado galeón de Manila, y que retornaban puntualmente cargados de mercancías chinas aprovechando la corriente del Kuro Siwo.
- La llamada Flota de Tierra Firme o de los Galeones, que salía en julio/agosto. Tenía como principal paradero la feria de Nombre de Dios y posteriormente de Portobelo (en la actual Panamá), según Ward (1993: 67) "...la más grande feria comercial del periodo moderno temprano". Las mercancías eran descargadas y atravesaban el Istmo de Panamá, a través del río Chagres hasta Venta de Cruces y desde allí sobre mulas hasta la incipiente ciudad de Panamá. Previamente, varios buques

abastecían los puertos venezolanos y la flota realizaba una estancia de dos semanas en Cartagena, con el objetivo de descargar toda la mercancía dirigida a Bogotá. Eventualmente, Cartagena servía además — debido a su ubicación natural y sus impecables fortalezas— como punto de abastecimiento y protección para la totalidad de la flota.

Al terminar sus recorridos de ida, y cargadas con las mercancías de los virreinos —impuestos reales incluidos— las flotas se reunían en La Habana a la altura de febrero/marzo, donde normalmente pasaban un par de meses, comprando abastecimientos y completando las cargas. Pero diferentes tipos de demoras podían alargar las estancias por varios meses e incluso por un año.

Desde La Habana se dirigían al Canal de Bahamas, donde tomaban la corriente del Golfo hasta el Atlántico norte. En las Azores la flota era usualmente recibida por buques de guerra españoles que incrementaban el poder militar del convoy previniendo ataques enemigos. Finalmente, entraban por el Guadalquivir hasta la ciudad de Sevilla, donde se registraba todo el cargamento.

El recorrido total podía durar entre un año y año y medio, según las vicisitudes climáticas, la rapidez de los despachos y otros factores que podían demorar las partidas, en perjuicio de comerciantes y armadores y en beneficio de las ciudades huéspedes.

Como antes anotaba, las virtudes y las fortunas iniciales de las ciudades caribeñas dependieron de sus roles respecto a la frontera imperial y a los flujos de mercancías y valores en el sistema de flotas. Y ello estaba determinado por la posesión de condiciones físicas favorables, y en

particular por la ubicación geográfica en los derroteros de las caravanas.

Los poblados más favorecidos eran inobjetablemente aquellos que servían como lugares de transacciones de diversos tipos en torno a las flotas, las ciudades “emporios” de Romero. Eran espacios de intensos trajines comerciales donde el límite entre lo legal y lo ilegal se hacía indistinguible. Y donde se abrían los mayores (y más redituables) agujeros al monopolio comercial andaluz,[\[2\]](#) al lado de los cuales el contrabando de los pequeños poblados marginales era simple raqueterismo.

Como antes decía, dos ciudades tenían roles muy importantes como puertas de entrada al continente —Cartagena y Veracruz— y otra como abrigo y sala de espera de las flotas en su regreso a España: La Habana. Fue esta —apodada La Llave del Nuevo Mundo— la que logró los mayores niveles de acumulación y el más brillante despegue, hasta llegar a ser por dos siglos la indiscutible metrópoli urbana de la región y una de las ciudades más importantes del continente.

La relación con el trayecto de las flotas tenía otra ventaja. Durante mucho tiempo España discutió sobre la mejor manera de proteger su comercio imperial. Una tendencia apuntaba al reforzamiento de las flotas militares, y de hecho predominó en los primeros años. De aquí surgieron verdaderas instituciones militares marineras como las flotas de la Mar Océano, de la Carrera de Indias, de Barlovento y todo un sistema de flotillas guardacostas que absorbieron la mayor parte del presupuesto. Y sólo marginalmente se emprendieron fortificaciones en tierra, como lo fueron las tempranas Torre del Homenaje en Santo Domingo, La Fortaleza en San Juan y la Fuerza en La Habana, todas las cuales aún siguen en pie.