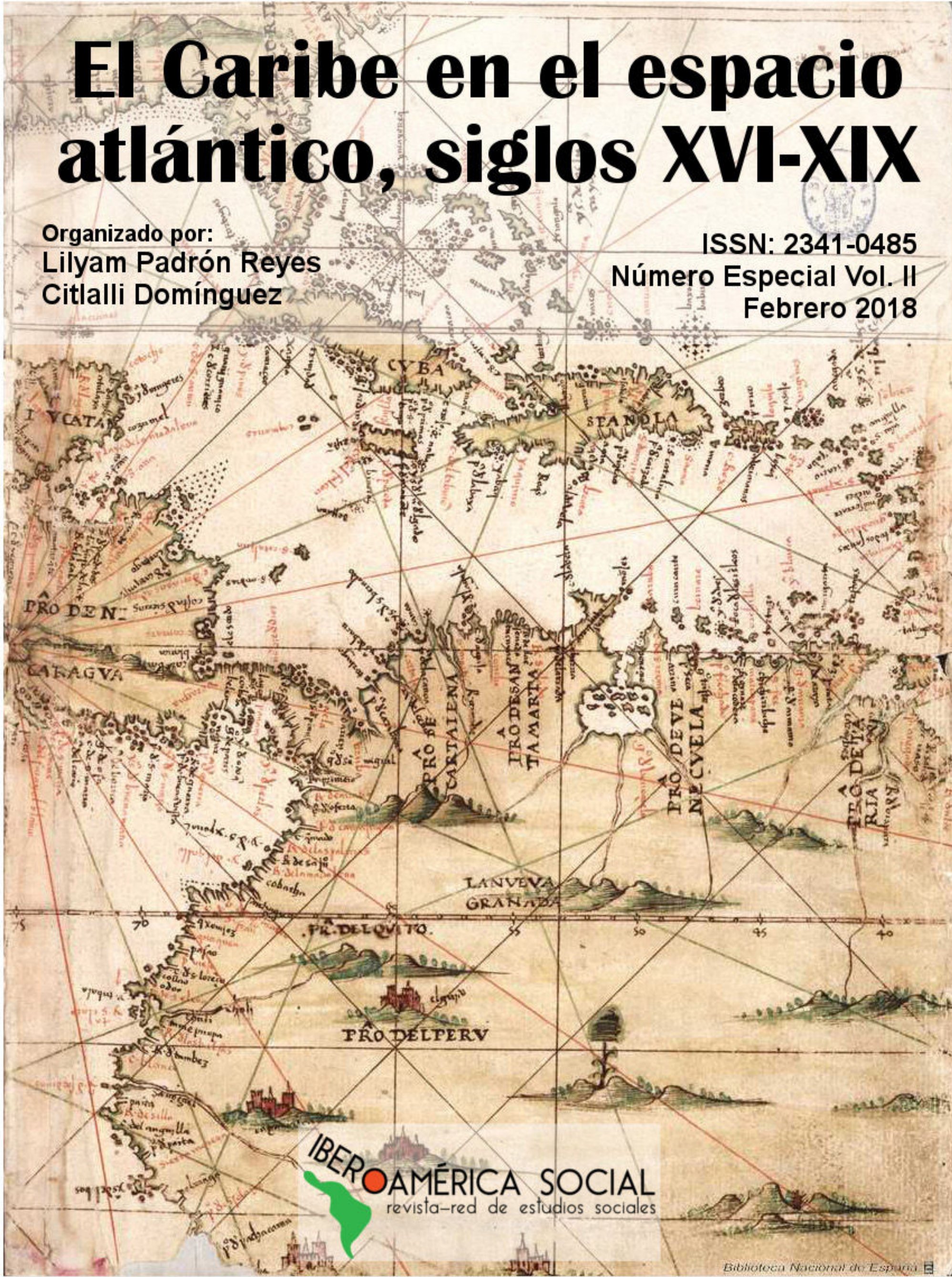


El Caribe en el espacio atlántico, siglos XVI-XIX

Organizado por:
Lilyam Padrón Reyes
Citlalli Domínguez

ISSN: 2341-0485
Número Especial Vol. II
Febrero 2018







Red de colaboradores

Responsable Editorial

Jose María Barroso Tristán [Ldo. Pedagogía, US, España]

Consejo Editorial

Carlos Benítez Trinidad [Doctor en Historia de América Latina, UFBA/UPO, Brasil/España]; Francisca Fernández Droguett [Doctora en Estudios Americanos, UChile, Chile]; Laura Sampietro [Laurea Specialistica en Cooperación al Desarrollo, UNIBO, Italia]; Jefferson Virgilio [Graduado em Antropologia, Universidade Federal de Santa Catarina].

Comité científico

Víctor Álvarez Ponce [Doctorante, Freie Universitat Berlin]; José Luis Belmonte Postigo [Profesor Asociado, Universidad Pablo de Olavide]; Juan Bosco Amores [Profesor Titular, Universidad del País Vasco]; Agata Bloch [Doctorante, Warsaw University]; Marina Caminos Carrasco [Investigadora FPU, Universidad de Cádiz]; Luis Miguel Córdoba Ochoa [Profesor Asociado, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín]; Silvia Escanilla Huerta [PhD candidate, Urbana-Champaign University, EEUU]; Mauricio Gómez-Gómez [Doctorante, Pontificia Universidad Católica de Chile]; Alberto Hoces García [Investigador FPI, Universidad de Murcia]; Elizabeth López Mir [Instituto de Historia de Cuba]; Rocío Moreno Cabanillas [Investigadora FPU, Universidad Pablo de Olavide]; Alberto Ramos Santana [Catedrático de Historia Contemporánea, Universidad de Cádiz]; María Ximena Urbina Carrasco [Profesora Titular, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile]

Organizadores del dossier

Citlalli Dominguez-Domínguez [Université Paris-Sorbonne]; Lilyam Padrón Reyes [Universidad de Cádiz]

Obra portada: Mapa de las islas del mar Caribe. Biblioteca Nacional de España, Islario general de todas las islas del mundo, s. XVI.

Logotipo y nameplate

Fabiana Pedalino [Italia]

Maquetación: Laura Sampietro

Web: Jose Maria Barroso Tristán

Explora el universo de Iberoamérica Social

www.iberoamericasocial.com

Únete a la red

admin@iberoamericasocial.com

Organización editora:

Asociación Reconocer, Sevilla, España.

La reproducción del contenido es permitida sin necesidad previa de consulta siempre y cuando no sea con fines lucrativos, se cite la fuente, la autoría y cumpla con los objetivos e ideales de Iberoamérica Social.

El posicionamiento de las autoras y los autores no es el de Iberoamérica Social, por lo que asumen toda responsabilidad de sus escritos.

ÍNDICE

• Carta de presentación	5
<i>Por Citlalli Domínguez y Lilyam Padrón</i>	
• Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz- Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI	10
<i>Por Citlalli Domínguez</i>	
• El Caribe portugués: sobre políticas imperiales, redes planetarias y la presencia de portugueses en el Caribe durante el gobierno de Felipe III (1598-1621)	27
<i>Por Ignacio Chuecas</i>	
• Santiago de Cuba: del “abandono” al perfeccionamiento en su sistema defensivo, siglos XVII- XVIII	46
<i>Por Lilyam Padrón</i>	
• La Habana ilustrada del siglo XVIII: sus transformaciones urbanas a través de la mirada de los bandos de buen gobierno. “Cambiando la imagen de poder”	63
<i>Por Dorleta Apaolaza</i>	
• La Constitución de Cádiz y la división del territorio cubano en provincias	81
<i>Por Alain Santos</i>	

El Caribe en el espacio atlántico, siglos XVI-XIX

Citlalli Domínguez-Domínguez

Sorbonne Université, Faculté des Lettres

cid2613@hotmail.com

Lilyam Padrón Reyes

Universidad de Cádiz

lilyam.padron@uca.es

En 1492, el llamado “descubrimiento de América”, y más tarde los numerosos viajes de exploración y conquista del siglo XVI, dieron por resultado la colonización de nuevos territorios, que serían espacios creadores de nuevos procesos sociales, económicos y culturales. En este sentido, el Caribe jugó un rol fundamental en la consolidación y expansión de la empresa colonizadora europea, especialmente de la hispana. El alcance de esta expansión tuvo en la fundación de las primeras ciudades caribeñas,¹ la base que le permitió llevar a cabo la aplicación de una proyección de largo alcance en el transcurso de la época moderna. Todo esto, transformará el marco de las relaciones locales/regionales de las sociedades americanas que, trastocadas por la expansión castellana, propiciará el surgimiento de nuevos y diferentes actores políticos, económicos y sociales que formarán parte indiscutible de lo que algunos especialistas consideran la primera “mundialización” o “mundialización ibérica” (Gruzinski, 2011).

1 Las primeras ciudades castellanas estuvieron establecidas en el espacio caribeño, las cuales hasta inicios del siglo XVI eran la frontera del mundo occidental con el americano. Entre las primeras ciudades fundadas están: la ciudad de San Salvador, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y más tarde Santiago de Cuba y La Habana. Cfr. Elías Caro, Jorge Enrique y Vidal Ortega, Antonino (2010): Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica. Universidad del Norte, Ediciones Uninorte.

Partiendo de ello, en el marco de los encuentros académicos del 4to Congreso Latinoamericano y Caribeño de Ciencias Sociales (FLACSO, Salamanca, 2017) y el XVIII Congreso de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos (AHILA, Valencia, 2017) convocamos a diversos especialistas y estudiosos en el debate sobre el Caribe y el análisis de los procesos y dinámicas que tendrán lugar en su configuración espacial, tanto en las zonas de costas como en el interior de las ciudades y villas entre los siglos XVI-XIX. Como resultado de las ponencias y reflexiones de los simposios celebrados nació la publicación de este dossier en la revista Iberoamérica Social, tomando en consideración su amplio perfil inter y transdisciplinar respecto a los estudios sociales en el ámbito iberoamericano.

El estudio de la zona caribeña si bien en los últimos años ha sido abordado desde múltiples enfoques y metodologías,² su amplio marco de circulaciones y referencias constituye una fuente inagotable para nuevos acercamientos que nos ayuden a pensar su interrelación histórica dentro del espacio atlántico. Los textos seleccionados están organizados de manera cronológica, y nos invitan a adentrarnos en los diferentes procesos económicos, sociales, políticos y militares que se generaron en la América española. Todos como resultado de la mundialización ibérica en estos territorios, pero también nos llaman a descubrir la originalidad de las sociedades americanas, quienes no fueron una extensión de sus pares europeas. Así, los diferentes artículos, si bien contienen temáticas diferentes, estas resultan complementarias, pues el análisis empleado por sus autores puede llevarnos a realizar una lectura transversal de las diferentes categorías y efectos.

Cabe mencionar, que los trabajos enmarcados en los siglos XVI y XVII aportan una amplia visión de la participación de los diferentes actores, principalmente, de castellanos, africanos, portugueses y extranjeros que dieron vida al comercio global a través de su implicación en la construcción de redes económicas y sociales alternas a la política oficial. Para llevar a cabo estas redes fue de vital importancia el papel de las ciudades portuarias como dinamizadoras de intercambios y nuevas identidades.

Por otra parte, los trabajos que abordan las dinámicas sociales y políticas del siglo XVIII y primera mitad del XIX, analizan la necesidad que tuvo la Corona española de reformarse en pleno ocaso del sistema imperial y el auge de los procesos independentistas por toda la América del Sur. Estos textos muestran el cambio y la ruptura de la política absolutista llevada hasta entonces en los territorios de ultramar. Para lograr "modernizar el modelo colonial", fue necesario estrechar los vínculos con las élites locales, en aras de perpetuar el dominio político de la Monarquía en sus posesiones caribeñas, y particularmente en Cuba.

Damos inicio a nuestro dossier con el trabajo de Citlalli Domínguez, *"Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz- Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI"*, donde se examina la significación de las redes mercantiles

2 Nos referimos a los trabajos de: MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan et al (1993): La influencia de España en el Caribe, La Florida y La Lousiana, 1500-1800, Madrid, Ed. Mapfre. MONTERO SORIA, Pablo (2003): Burocracia, administración y globalización en la Colonia, en revista Cuicuilco Nueva Época, no.29, pp.69-79. VON GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna (Comp.) (2006): El Golfo-Caribe y sus puertos (1600-1815), México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

que intervendrán en la consolidación económica de los principales enclaves novohispanos del Golfo-Caribe en el período. A partir del concepto de la bioceanidad el artículo ofrece una aproximación a la dinámica económica y social que conectará desde comienzos del siglo XVI los puertos de Veracruz y Acapulco, y que acarreará entre sus principales consecuencias la aparición y especialización de nuevos actores y mercados, como agentes de un proceso de globalización comercial que trasladará finalmente al enclave de Veracruz la hegemonía comercial en el periodo.

En la siguiente entrega Ignacio Chuecas, bajo el título *"El Caribe portugués: sobre políticas imperiales, redes planetarias y la presencia de portugueses en el Caribe durante el gobierno de Felipe III (1598-1621)"*, refleja la problemática en torno a las acciones de actores portugueses y las medidas que se tomaron en relación a ellos en los círculos de la administración colonial hispana. A partir de un estudio de caso analizará los condicionamientos particulares que en el Caribe español tendrán como repercusión directa que los súbditos lusitanos fuesen advertidos dentro de la condición de "extranjeros" a pesar de su condición de vasallos formales. Asimismo, el autor se encargará de revelarnos las complejas redes de intercambio que manejarán los portugueses para insertarse dentro de la llamada "economía-mundo", así como los mecanismos sociales utilizados para legitimar sus orígenes ante los círculos de poder colonial.

Dando visibilidad al tema de la defensa imperial y sus consecuencias políticas y formales en el Caribe, Lilyam Padrón nos propone en *"Santiago de Cuba: del "abandono" al perfeccionamiento en su sistema defensivo, siglos XVII- XVIII"*, un acercamiento a la concepción defensiva del suroriente cubano, centrando su interés en la guarda de la ciudad de Santiago de Cuba. Tomando como base en su investigación la puesta en valor de sus principales fortificaciones nos presenta una nueva lectura a los cambios políticos y militares que intentarán asegurar un equilibrio de poderes locales que resguardasen la soberanía hispana en el área caribeña.

Por su parte, Dorleta Apaolaza presenta en *"La Habana ilustrada del siglo XVIII: sus transformaciones urbanas a través de la mirada de los bandos de buen gobierno. "Cambiando la imagen de poder"*, una interpretación del poder colonial a través del estudio de caso de La Habana y la importante reforma urbanística que motivarán las disposiciones oficiales que conocidas como "bandos de buen gobierno" tendrán lugar desde fines del siglo XVIII en la capital cubana, y que serán un fiel reflejo del proceso de modernización real en estrecha relación con un mejor control del territorio y su población en cuestión.

Como término de nuestro dossier, el artículo *"La Constitución de Cádiz y la división del territorio cubano en provincias"* de Alain Santos efectúa un análisis de la aplicación de la Constitución gaditana de 1812 en Cuba, y la implicación política de las élites locales del interior de la isla en relación al discurso liberal, con el objetivo de fomentar una nueva división territorial que les asegurase un equilibrio de poderes respecto a la hegemonía absolutista habanera.

A modo de resumen, presentamos una lectura de la historia del Caribe a través de la realidad de sus actores y procesos, que nos ayuda a entender la realidad de un marco geográfico que trascenderá más allá de sus fronteras políticas y marcará una gran importancia geoestratégica en el espacio

atlántico a lo largo de toda la modernidad. De esta forma, apuntamos desde un diálogo inter y transdisciplinar en el estudio de las diferentes problemáticas y categorías que desde el nivel local/regional nos sirvan en el análisis y conceptualización de procesos que verán su evolución histórica en la media y larga duración.

Referencias

Elías Caro, J. E. y Vidal Ortega, A. (2010). *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica*. Universidad del Norte, Ediciones Uninorte.

Gruzinski, S. (2001). *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización*. México, Fondo de Cultura Económica.

Marchena Fernández, J. et al (1993). *La influencia de España en el Caribe, La Florida y La Lousiana, 1500-1800*. Madrid, Editorial Mapfre.

Montero Soria, P. (2003). Burocracia, administración y globalización en la Colonia, en revista Cuicuilco Nueva Época, no. 29, pp. 69-79.

Von Grafenstein Gareis, J. (Comp.) (2006). *El Golfo-Caribe y sus puertos (1600-1815)*. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

Wood, Y. (1989). Repensar el espacio Caribe, en *Anales de la Universidad de La Habana*, no.236, pp. 67-80.

Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz - Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI

Citlalli Domínguez-Domínguez

CLEA/CHAC (Civilisation et Histoire de l'Amérique
Coloniale espagnole)

Sorbonne Université, Faculté des Lettres

cid2613@hotmail.com

Recibido 20.10.2017
Aceptado 15.01.2018

Resumen¹: Este artículo tiene por objetivo explorar el proceso de conformación de la *bioceanidad* entre los puertos de Veracruz y Acapulco en la Nueva España, como consecuencia de los intercambios comerciales con sus pares del Atlántico ibérico, el Caribe y el Pacífico en el periodo de la Unión de España y Portugal (1580-1640). En un momento de intensa circulación de mercancías, estos puertos tuvieron un papel activo en el tráfico de la seda, la porcelana, la plata, el clavo, los vinos, telas y los esclavos que iban de un puerto a otro, con dirección a los mercados del Atlántico y el Pacífico. Para lograr esta *bioceanidad* fue decisivo el papel de las elites criollas novohispanas, quienes impulsaron el proyecto de unir los mares del norte y el sur a través del tráfico comercial entre ambos emplazamientos. Para ello, también fue indispensable contar con los carreteros de origen mulato, quienes participaron en la articulación de las rutas internas que iban de Veracruz y/o Acapulco. Finalmente, el término *bioceanidad* constituye una propuesta teórico-metodológica para analizar, en este caso, el proceso de integración comercial entre los dos puertos más importantes de la Nueva España.

Palabras clave: Bioceanidad, Veracruz, Acapulco, Nueva España, comercio, Caribe.

Abstract: The purpose of this article is to explore the process of conformation of bioceanity between the ports of Veracruz and Acapulco in New Spain, as a consequence of commercial exchanges with its peers from the Iberian Atlantic, the Caribbean and the Pacific in the period of the Union of Spain and Portugal (1580-1640). These ports played an active role in the traffic of silk, porcelain, silver, cloves, wines, fabrics and slaves that went from one port to another, in the direction of Atlantic and Pacific markets. In order to achieve this bioceanality, the role of the criollos novohispan elites was decisive, which impelled the project of uniting the seas of the north and the south through the commercial traffic between both emplacements. For this, it was also essential to have the mulattoes drivers, who participated in the articulation of the internal routes that went from Veracruz and / or Acapulco. Finally, the term bioceanidad constitutes a theoretical-methodological proposal to analyze, in this case, the process of commercial integration between the two most important ports of New Spain.

Keywords: Bioceanidad, Veracruz, Acapulco, New Spain, commerce, Caribbean.

1 Este artículo constituye un primer acercamiento al proceso que denomino *bioceanidad*, el cual se produjo entre los puertos de Veracruz y Acapulco como consecuencia de los intercambios comerciales con los puertos del Atlántico, el Caribe y el Pacífico en el periodo de la Unión de las dos Coronas. Cabe mencionar que el termino *bioceanidad* constituye una propuesta teórico-metodológica para analizar, en este caso, el proceso de integración comercial experimentado entre los dos puertos más importantes de la Nueva España. Dicha propuesta es producto también de las reflexiones que he podido llevar a cabo en el seminario dirigido por Serge Gruzinski, "L'écriture d'une autre histoire: historicisme européen, mémoires indigènes et colonisation du Nouveau Monde" en el Musée du Quai Branly de París. Por otra parte, esta propuesta estará desarrollada con mayor detenimiento en mi tesis doctoral que se encuentra en preparación "Les réseaux sociaux, économiques et familiaux des noirs, mulâtres et portugais dans la formation sociale de la ville de Veracruz, Mexique, 1570-1650".

Con la coyuntura política de la unión de las Coronas de España y Portugal (1580), se dio inicio a un proceso de globalización ibérica de escala planetaria (Gruzinski, 2004) (Aram & Yun-Casalilla, 2014) (Valladares, Bernardo & Marques, 2016), donde la Monarquía Católica bajo el poder de los Habsburgo trastocó los límites conocidos², buscando controlar y articular un vasto territorio que iba desde los Países Bajos, el sur de Italia, la península ibérica, el África y la Asia portuguesa, además de la América española y Las Filipinas (Cardim, Freire Costa & Soares da Cunha, 2013, pp. 103-106).

Todo esto trajo consigo vicisitudes y complejidades propias para un imperio que intentó construirse en la universalidad que los tiempos modernos de los siglos XVI y XVII le exigían, aglutinando en su interior un mosaico ecléctico con súbditos culturalmente distintos en lo lingüístico, religioso, costumbres, saberes y formas de apropiación el mundo (Álvarez & García, 2004). En este sentido, este proceso tuvo efectos importantes en las escalas local-global (Mazlish, 2006) (Gills & Thompson, 2012) (Conrad, 2016), trastocando a las sociedades en el ámbito político, económico, social y cultural como huella indeleble que tiene sus repercusiones hasta nuestros días.

Para el caso americano, específicamente para la Ciudad de México y sus principales puertos, Veracruz y Acapulco, esta coyuntura política produjo cambios importantes en la conformación social y funcionamiento de los enclaves novohispanos. También en el mundo urbano que comenzaba a desarrollarse tierra adentro gracias al descubrimiento de las minas de plata, la introducción del azúcar (Sandoval, 1951), el establecimiento de los obreros textiles (paños) (Castillo Palma, 2002) y la industria de la grana cochinilla (Von Metz, 1999), todos cercanos a la ciudad de México.

Como consecuencia de lo anterior, en la segunda mitad del siglo XVI, Veracruz y Acapulco, cobraron notable importancia por articular las rutas del comercio internacional del Atlántico (Sevilla-Cartagena de Indias-Veracruz) y el Pacífico (Callao-Acapulco-Manila). Gracias a ellos, la Ciudad de México se convirtió en uno de los centros políticos y económicos de mayor importancia del imperio español, hecho que se puede observar en la composición de la sociedad capitalina de mediados del siglo XVI, pues en ella residían miembros de la aristocracia, políticos, religiosos, comerciantes e intelectuales provenientes de los territorios que pertenecían o guardaban vínculos con la Monarquía Católica (Gruzinski, 1996, p.70).

Si bien la Ciudad de México representa un espacio para comprender el proceso que desencadenó la globalización puesta en marcha por los castellanos en las sociedades regionales y locales de la Nueva España, son los puertos, quienes constituyen (hasta nuestros días) espacios vitales para comprender el impacto de esa globalidad y sus conexiones con el exterior e interior de un territorio (García de León, 2011) (García Baquero, 1997) (Fisher & Tonizzi, 2007) (Aram & Yun-Casalilla, 2014). Ello dio origen a dinámicas particulares que han llevado a algunos autores a identificarlas como parte los *procesos de americanización*³, que distinguen a las sociedades de la América española y portuguesa,

2 En el periodo en el cual las coronas española y portuguesa formaban un mismo imperio (1580-1640), se le conoció con el nombre de la Monarquía Católica. Este término es empleado tanto en los documentos como en las obras históricas producidas bajo el gobierno de los Austrias, dejándose de utilizar con la independencia de Portugal y el retorno de los Braganza al poder.

3 Traducido del francés *processus d'américanisation*. Para observar con más detalle la construcción teórico-metodológica y el uso de dicho concepto véase Bénat-Tachot, Gruzinski y Jeanne, *Processus d'américanisation, Ouvertures*

de las europeas, a los cuales estarían ligadas durante al menos tres siglos de colonización occidental (Bénat-Tachot, Gruzinski & Jeanne, 2012, p. 9).

En este sentido, los puertos de Veracruz y Acapulco no eran solo receptores de todas las riquezas provenientes de lejanas tierras, sino también, actuaron como espacios donde nuevos grupos como los portugueses, negros y mulatos libres se insertaron en la sociedad novohispana a través de las redes del comercio internacional, desempeñándose como mercaderes, pequeños comerciantes, navegantes, marineros, grumetes, arrieros, carreteros, etc. Posteriormente, estos individuos integrarían las sociedades locales dotándolas de nuevos procesos emergentes (Chakrabarty, 2000), que, para el caso novohispano, distarían en sus dinámicas sociales internas, de aquellas constituidas en el altiplano central (valle de México, Puebla y Tlaxcala), donde el componente indígena fue el motor del desarrollo de las sociedades regionales.

Así, podríamos decir que, portugueses, negros y mulatos fueron vitales para el funcionamiento del sistema comercial de la Monarquía Católica y de la Nueva España, en un periodo de profundas transformaciones planetarias, tensiones políticas y comerciales entre la Monarquía y sus “enemigos”, como parte de las consecuencias que enfrentó este Imperio global del mundo moderno.

De esta manera, este artículo es una primera aproximación al estudio de un proceso que llamamos *bioceanidad*. Dicho término está empleado para analizar la dinámica económica, producto de los intercambios comerciales entre los puertos de Veracruz y Acapulco a través del tráfico de la seda, la porcelana, la plata (del Potosí y Zacatecas), el clavo de las Malucas, el jengibre de la China, vinos, telas y los esclavos africanos. En la realización de este tráfico, los carreteros y arrieros, principalmente de origen mulato, participaron activamente en la articulación de las rutas internas en el territorio novohispano que iban de puerto a puerto, y que conectaban a la ciudad de México con Puebla, Oaxaca y Zacatecas, para posteriormente, trasladar las mercancías a lomo de mula con rumbo a Veracruz y/o Acapulco.

Es necesario señalar que estos individuos se convirtieron en intermediarios y en algunos casos llegaron a fungir como agentes mediadores entre los mercaderes y navegantes portugueses que articulaban las rutas marítimas del comercio entre Sevilla, Cartagena de Indias y Veracruz (Atlántico-Caribe), y El Callao, Acapulco y Manila (Pacífico). No obstante, para finales del siglo XVI, una serie de contingencias políticas y comerciales en el Pacífico, marcaron el desplazamiento y afianzamiento de las rutas y puertos del Atlántico y el Caribe lo que significó la hegemonía de Veracruz como principal puerto comercial de la Nueva España.

théoriques, Tomo 1 y para ver su aplicación a las diferentes problemáticas puede consultarse el Tomo 2 de este mismo libro, en donde se exploran las dinámicas espaciales y culturales que engendraron los diferentes procesos de americanización.

La Nueva España en el centro del mundo moderno de la Monarquía Católica.

La Unión de las Coronas de España y Portugal reunidas bajo el gobierno de los Austrias, refrendó el poder y la presencia de los ibéricos en todos los territorios bajo su dominio. Si bien ambas coronas formaban parte de la Monarquía Católica, lo cierto es que las posesiones portuguesas nunca pasaron a estar bajo la tutela absoluta y el control administrativos de los Habsburgo. De ahí que muchas veces esto suscitara querellas frecuentes entre la administración hispana de la Casa de Contratación de Sevilla con los mercaderes y navegantes lusitanos que intentaban ejercer el comercio con las Indias de Castilla (Enders, 2017, p. 40).

La globalización ibérica puesta en marcha exigió de las lealtades, mediaciones y colaboraciones de los súbditos dispersos en los mares océanos para garantizar el funcionamiento del aparato administrativo que bajo un régimen monopolista intentaba controlar la circulación de las mercancías y hombres que pasan al Nuevo Mundo y a Las Filipinas.

Esta globalización era nueva y compleja, se desconocían los alcances y límites de aquello que se pretendió controlar desde finales del siglo XVI e inicios del XVII. Sin embargo, con la fundación de las ciudades-puerto a lo largo de las costas del Caribe (Santo Domingo, La Habana, Cartagena de Indias, Panamá y Portobelo), y el relativo control del istmo de Panamá que garantizaba el paso hacia el Pacífico, se intentó crear una nueva ruta con la cual poder hacer comercio con la China y la India (Gruzinski, 2004, pp. 66-67), además de conectar El Callao por el cual salieron las riquezas del Potosí y Perú.

A partir de 1570, se abrieron nuevos procesos sociales unidos a las circulaciones planetarias como consecuencia de los descubrimientos de las minas de plata en Potosí y en la Nueva España (Zacatecas). La plata americana produjo mayores intercambios comerciales, dando pie a la migración de hombres europeos que arribaron por Veracruz, creyendo encontrar en estas tierras mejores oportunidades para vivir haciendo comercio. De la misma forma, la plata revitalizó el tráfico negrero que se esparció por toda la América española (De Almeida, 2007, p. 55). Ello hizo que África fuera el principal mercado abastecedor de esclavizados, desde los puertos-factorías establecidos por los portugueses en la fachada atlántica salieron los barcos negreros con destino a Cartagena de Indias y Veracruz (Vila Vilar, 1977). Años después cuando lograron controlar el hemisferio sur africano, Mozambique se convirtió en uno de los principales abastecedores de esclavos que llegaban a Acapulco a través del Galeón de Manila y con ello la seda, porcelana y el jengibre chino, y el clavo de las Molucas (Subrahmanyam, 2007, p. 318).

En toda esta movilidad que parece incesante entre los cuatro continentes que toca la Monarquía Católica de los Habsburgo, es la Nueva España junto a la Ciudad de México y sus puertos de Veracruz y Acapulco, la cadena que unió a Asia con Europa, es el eslabón que tanto buscaron los hispanos desde finales del siglo XV y que los llevó a establecer conexiones con la China, a través de la fundación de Manila en Las Filipinas, lo cual convirtió a Acapulco en la puerta occidental del mundo asiático.

A partir de lo anterior podemos decir que si Madrid era la capital de la Monarquía Católica, la ciudad de México era en los siglos XVI y XVII el centro comercial del Imperio español, pues por la

Nueva España existía una circulación planetaria que la llevó a construir una modernidad americana, en donde la capital novohispana emergió como una ciudad cosmopolita (Gruzinski, 2004, p. 87), con una producción iconográfica e intelectual que dio origen a las primeras obras del pensamiento moderno americano⁴, el cual se distingue de aquel producido en Europa por poseer una mirada global del mundo que estuvo influenciado por la Monarquía Católica (Gruzinski, 2017, p. 233). Por otra parte, la Nueva España, como territorio conectado a cuatro continentes, produjo sus propias dinámicas sociales y económicas internas, como parte de una originalidad americana, y en este caso, novohispana. (Chakrabarty, 2000)



Imagen 1. "Las cuatro partes del mundo", biombo del pintor novohispano de origen mulato Juan Correa (XVII). Fuente Wikiwand, Visual Arts of Mexico.

En medio de este proceso global que impacta en el continente americano y en el territorio novohispano era preciso articular las rutas de navegación con aquellos caminos de tierra adentro que conectan el comercio del Pacífico con el del Golfo-Caribe y los mercados regionales de la plata y la grana cochinilla. De esta manera, las elites criollas novohispanas emergen como actores claves para emprender el proyecto de unir el comercio de la mar del norte con la mar del sur, pues ante todo se trata de desarrollar el comercio entre ambos mares para dar vitalidad a la circulación de mercancías y también de individuos entre ambos continentes.

⁴ El año de 1570 es clave para comprender el desarrollo de la globalización ibérica en América y en el mundo, pues el ciclo de la plata americana impulsó e intensificó los intercambios comerciales entre Europa, África, Asia y América. De la misma forma, esto impactó en el surgimiento de una nueva escritura, interpretación y construcción de la historia (siglos XVI y XVII), una prueba de ello son las obras escritas y publicadas en este periodo que muestran el surgimiento de una Modernidad americana producida e influenciada por el mirar de lo que implica la circulación planetaria de hombres, cosas, saberes y técnicas de los cuatro continentes tocados por esta globalización de los castellanos y lusitanos. Para tener una mayor idea de lo anterior, véanse las obras de José de Acosta, *Historia Natural y moral de las Indias*. México, FCE, 1979. Juan Bautista de Pomar, *Relación de Texcoco: Relaciones geográficas del siglo XVI*. México, UNAM, 1986. Jerónimo Román, *Repúblicas del mundo*. Medina del Campo, 1575 y Salamanca, 1595. Diego Muñoz Camargo, *Historia de Tlaxcala*. México, publicada por Alfredo Chavero, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1892.

La empresa novohispana de unir la mar del norte y la mar del sur: Veracruz y Acapulco, dos puertos de la Monarquía Católica en América.

Podríamos señalar que la necesidad de unir el comercio entre la mar del norte y la mar del sur fue en primera instancia un proyecto global impulsado por el espíritu expansionista y de colonización de los primeros criollos novohispanos, quienes, desde México, decidieron que los puertos de Veracruz y Acapulco se establecieran en los sitios estratégicos, para favorecer la navegación y comercio con los circuitos comerciales del Atlántico y del Pacífico⁵. Por tanto, fueron los grupos de poder novohispanos los que hicieron posible que esta empresa pudiera prosperar, pues ellos en 1571, emprendieron el descubrimiento de Las Filipinas y por consiguiente la fundación de Manila por Miguel López de Legazpi (Jacquelard, 2015, p. 101). Este evento terminó por dar vida al proyecto de unir Asia con occidente a través de Acapulco, con ello también se dio origen a una ruta de comercio que convirtió a la ciudad de México en la puerta de Asia, y Manila pasó a estar bajo la tutela de la administración de la Nueva España (Gruzinski, 1996, p. 110).

Por otra parte, hacia la segunda mitad del siglo XVI, momento en que Manila y Acapulco pasaron a formar parte de la ruta de la seda, especias, porcelana y esclavos, el puerto de Veracruz conoció un nuevo impulso con el descubrimiento de la plata en el interior novohispano, además de la formación de centros textiles y del establecimiento de los ingenios azucareros, estas condiciones terminaron por detonar el comercio negrero en la Nueva España (Aguirre Beltrán, 1991). Con ello, también se revitalizó el circuito comercial del Atlántico ibérico y del Caribe, además de terminar por imponer la hegemonía negrera de los portugueses en las Indias de Castilla.

Bajo estas condiciones el proyecto de unir el comercio de ambos mares a través de los caminos de tierra adentro se volvió una necesidad imperiosa, para ello también fue preciso reubicar el puerto de Veracruz, el cual hacia 1592 fue establecido por las autoridades novohispanas en su actual emplazamiento. El nuevo sitio, según decían los comerciantes ofrecía una ubicación inmejorable con respecto a la ciudad de México, pues se encontraba más próximo a ella (García de León, 2011, p. 467). Con ello se buscaba facilitar los intercambios comerciales entre la metrópoli y la capital del reino de la Nueva España, además de asegurar una mejor comunicación política y comercial.

5 Como ha señalado Alain Musset en su estudio sobre "Les villes nomades du Nouveau Monde", las fundaciones españolas de ciudades, pueblos, villas y puertos en el Nuevo Mundo, respondieron a necesidades económicas. De ahí que, de las ciento sesenta ciudades establecidas en América durante el periodo colonial español, muchas sufrieron continuos desplazamientos y otras una completa desaparición. El caso de Veracruz y Acapulco, no escapó de lo anterior, y en la segunda mitad del agitado siglo XVI sufrieron una serie de mudanzas hasta encontrar un sitio definitivo. Véase, Musset, 2008.

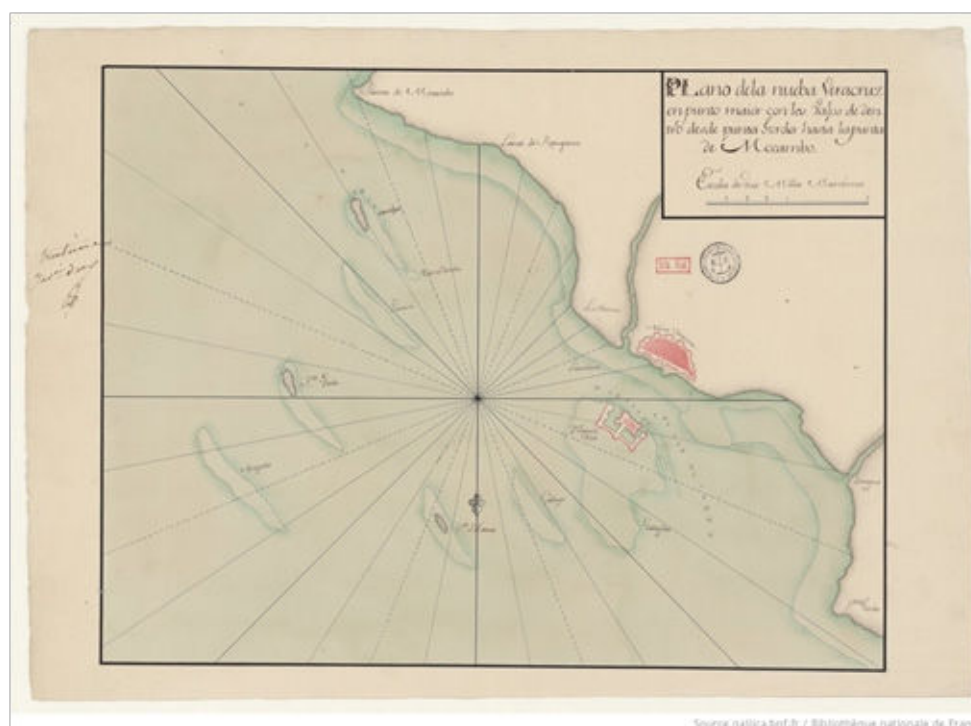


Imagen 2. Plano de la Nueva Veracruz, hacia 1700. Esta imagen muestra la localización de la ciudad frente al puerto de San Juan de Ulúa, favoreciendo el tráfico en el Golfo-Caribe y la ciudad de México. Fuente: gallica.bnf.fr/Bibliothèque Nationale de France.

Lo anterior agilizó el comercio entre Sevilla, Las Canarias, Cartagena de Indias y Veracruz, que para mediados del siglo XVI gozaban de un crecimiento extraordinario producto de la demanda de la plata americana en Europa y en Asia, principalmente en China (Subrahmanyam, 2013, p. 315). Ello condujo a mayores intercambios comerciales, sociales y culturales entre ambos lados del globo terrestre. Siendo los puertos de la Nueva España, los sitios por los cuales estos intercambios se realizaban, recibiendo el impacto global, pero que en el suelo novohispano y concretamente en el hinterland porteño, provocaron procesos locales y regionales específicos, prueba de ello será la bioceanidad, de la cual hablaremos más tarde.

Por otra parte, la plata dio origen a otras dinámicas en el espacio americano, concretamente, en el caribeño ligado a Veracruz y a la Nueva España, una de ellas fue el incremento en el tráfico de vinos, telas, esclavos y otras mercaderías que se volvieron cada vez más demandadas en el mercado novohispano y que el monopolio comercial impuesto por Madrid no lograba satisfacer. Esta situación que dio pie a un tráfico ilegal que se observa en los diferentes documentos que integran el fondo de Escribanía de Cámara de Justicia del Archivo General de Indias en Sevilla. En este podemos observar una serie de averiguaciones concernientes a identificar los puertos que participaban en el comercio ilícito.

Come señalamos anteriormente, uno de los comercios más lucrativos fue la demanda de esclavos procedentes de las factorías portuguesas del África occidental, la cual aumentó considerablemente por las empresas de minería, azúcar y textiles que se establecían en las diferentes regiones novohispanas. Se estima que alrededor de 110 000 cautivos llegaron al reino novohispano (Thioub, 2014). Ello trajo consigo el afianzamiento del circuito comercial y de puertos del Atlántico Ibérico, marcando a su vez

el protagonismo de Veracruz sobre el Golfo-Caribe, como principal puerto de la Trata de esclavos en la Nueva España (Carroll, 1977, p. 40).

A la par del desarrollo de la fachada atlántica, el continente asiático hizo su irrupción en el pacífico español, con el descubrimiento de Las Filipinas y la fundación de Manila se abrió un trampolín con el cual los españoles buscaron establecer su presencia comercial y política en Asia continental (Jacquelard, 2015, p. 185). Con este evento, los castellanos daban un paso comercial importante en Asia, intensificando la rivalidad luso-castellana por controlar el Pacífico, a la cual se sumaron los holandeses quienes intentaban irrumpir en la ruta de la especiería (Subrahmanyam, 2013, p.315).

Por otra parte, el mundo asiático comenzaba en la Nueva España, específicamente, en el puerto de Acapulco, el cual hacia 1573 emergió como el principal de la fachada pacífica, obteniendo a finales del siglo XVI el monopolio de las relaciones entre el occidente hispánico y Asia. Pues, este puerto se encontraba más cerca de México y Veracruz, lo cual facilitaba la redistribución de los productos asiáticos con destino a la capital novohispana y a Sevilla (Jacquelard, 2015, p. 192).

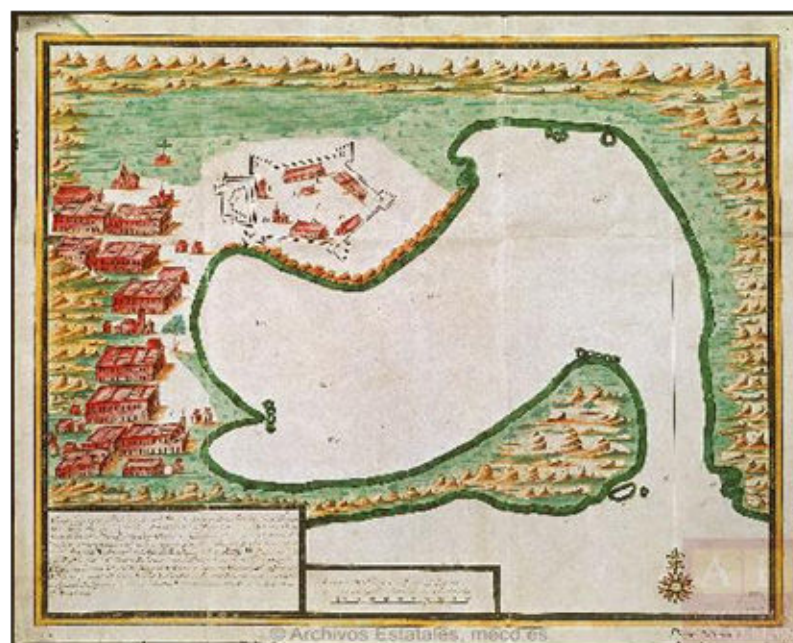


Imagen 3. Plano del puerto de Acapulco y Fuerza de San Diego, en la costa del mar del sur de la Nueva España. Fuente: PARES, Archivos españoles. Pares.mcu.esfb

Por otra parte, en pleno auge de la Carrera de Indias en el Atlántico el contrabando de vinos, telas y esclavos entre los puertos de Veracruz y el Caribe aumentó considerablemente, de la misma forma en Acapulco el contrabando de plata del Perú con la cual se pagaban los productos asiáticos, generando pérdidas a la hacienda de la Corona española (Subramanyam, 2013, p. 209). Además, a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII los piratas acechaban las principales plazas del imperio, algunas como El Callao y Panamá fueron completamente arrasadas, La Habana y Cartagena de Indias fueron igualmente atacadas por corsarios y piratas, mientras que Veracruz estuvo bajo continuo asedio entre 1570 y 1590.

A pesar de estas vicisitudes, las mercancías circulan de un océano al otro, para ello fue preciso

contar con caminos de tierra adentro que articularan y aseguraran el comercio del Atlántico y el Pacífico. Y también para ello fue necesario contar con individuos que pudiera emprender dichas tareas que el comercio de ultramar e interno necesitaban, tales como la arriería y los carreteros.

En este sentido, grupos como los nuevos cristianos portugueses jugaron un rol fundamental en el desarrollo del circuito comercial de Veracruz y el Caribe, y de Acapulco con el Perú a las Filipinas (Subrahmanyam, 2013, p.210). Estos comerciantes estaban insertos en las redes del comercio de la plata del Potosí y en el transporte de mercancías (Ventura, 2005), mientras que del lado Atlántico y en el Caribe controlaban los principales puertos como Cartagena de Indias, Santo Domingo y Veracruz (Wheat, 2015, p.107).

No obstante, para desarrollar sus actividades comerciales y asegurar el traslado de las mercancías con rumbo a la ciudad de México y de Acapulco a Veracruz y viceversa, se valieron de arrieros y carreteros, en su mayoría mulatos libres que conocedores de las rutas internas y resistentes a los climas tropicales se convirtieron en los mejores aliados de los mercaderes y navegantes portugueses para articular el comercio de ambos lados del océano.

Caminos de tierra adentro: Los mulatos libres haciendo la arriería y uniendo el comercio de Acapulco y Veracruz.

La actividad comercial en ambos lados de los mares detonó la formación de un sistema de caminos internos en la Nueva España, uno de ellos estuvo ligado al comercio de la plata, metal que desde la segunda mitad del siglo XVI conoció una fuerte demanda en el mercado europeo. Además de la grana cochinilla, producto novohispano que también era apreciado en el viejo continente por servir para dar color a las telas. En este sentido, los caminos de tierra adentro tenían como eje principal conectar a la ciudad de México con los puertos de Veracruz y Acapulco, es decir, el sistema de caminos de la Nueva España giró en torno al desarrollo y hegemonía de la Ciudad de México.

En este sentido, también los reales de minas de Zacatecas, Taxco y Guanajuato, los centros textiles (del valle de Puebla-Tlaxcala y la producción de la grana cochinilla del valle de Oaxaca, estaban destinados a tener caminos que condujeran a la capital y a los puertos de Veracruz y Acapulco. Para asegurar la circulación de las mercancías que llegan a la Nueva España como la seda, especias e incluso la plata proveniente del Perú con destino a Acapulco⁶, y el traslado de los esclavos, vinos, telas y demás mercaderías que arriban a Veracruz fue necesario emplear personas que conocieran los caminos de tierra adentro y estuvieran preparados para las vicisitudes propias del clima malsano de las costas, pero también de los problemas que acechaban los caminos que a traviesan el territorio novohispano⁷.

⁶ La plata proveniente del Perú, la cual era utilizada para el pago de los productos como las especias, la seda y la porcelana de oriente, fue prohibida en 1591, pues se calcula que el contrabando del metal argentífero era de 300000 kilos de plata anuales. Véase Subrahmayam, 2013, p. 210. Posterior a esta fecha la plata peruana tendrá como destino el puerto de Veracruz al cual se accede a través de Panamá para después remontar hacia el Golfo de México y hacer la navegación hasta Sevilla.

⁷ Debemos recordar que el inicio del siglo XVII novohispano fue particularmente difícil para las autoridades coloniales,

Los individuos utilizados para estas faenas fueron generalmente los mulatos libres de origen ibérico quienes conocían el comercio de ultramar a través de sus relaciones con los mercaderes y navegantes portugueses (Wheat, 2015, p. 107-108). Cabe mencionar que la misma legislación indiana, sobre todo la concerniente a las Ordenanzas de trabajos (Zavala, 1970, p. 60), favorecieron el empleo de estos individuos en la arriería, pues de acuerdo con estas disposiciones, los indígenas no podían bajar a tierra caliente ni como arrieros ni como carreteros, pues se consideraba que el clima subtropical era dañino para la salud de los naturales del reino e incluso para los mismos españoles (Musset, 2002, p. 40). Así, para el caso del comercio entre Veracruz, Acapulco y México, era frecuente que fueran los mulatos los encargados de transitar por estos caminos⁸, a quienes además se les consideraba aptos para soportar las inclemencias del clima de las costas⁹. Esto los convirtió en actores indispensables para articular los comercios entre los puertos y la ciudad de México.

Hacia 1590, en un momento de intensa actividad en las fachadas atlántica y pacífica, los arrieros y carreteros novohispanos comenzaron adquirir mayor fuerza no solo por ser indispensables para la circulación del comercio, hecho que los llevó a constituirse como un grupo que empezaba a dar “problemas” a las autoridades coloniales. Al menos eso evidencian las Reales Cédulas emitidas entre 1590 y 1593, donde se señala que estos “incumplían” con el abastecimiento de harina y maíz a la Ciudad de Veracruz (AGI, México, 1064, L.2, F.237V-240V). En esas mismas Reales Cédulas “se hace de la pena impuesta a los arrieros que sacan mercancías de la localidad y no introducen bastimentos” (AGI, México, 1091, L.9, F.126R-217R).

De igual forma, ya desde 1572 en Acapulco los carreteros y arrieros mulatos son objeto de control pues se pide ponerles “algún género de portazgo” (AGI, México, 19, N.142-2), pues a causa del contrabando de la plata existió la necesidad de controlar la cobranza y los derechos del puerto. Sin embargo, este tráfico ilegal era conocido y solapado por las autoridades novohispanas, pues si bien la Corona deseaba reglamentarlo por las pérdidas que hacía a las arcas reales, lo cierto es que no podía controlarse porque había demasiados intereses económicos de particulares inmiscuidos que se dejaba pasar el ilícito, salvo en casos excepcionales.

pues tanto en la ciudad de México como en la costa del Golfo de México existieron rebeliones de esclavos africanos. Resalta aquella llevada por el Yanga, esclavo de origen bantú, quien para 1610 azotaba con su banda de esclavos huidos el camino real Veracruz-México, causando grandes prejuicios a las arcas de la Corona española.

8 Es necesario precisar que al igual que Veracruz, el puerto de Acapulco estuvo habitado en su mayoría por negros y mulatos libres que sirvieron en el comercio del Pacífico, pero también como defensores del litoral costero de las incursiones de piratas y corsarios. En este sentido, ambos puertos comparten características similares en cuanto a la importancia de la población negra en el proceso de conformación social, demográfica y económica.

9 Cabe mencionar que el decreto de estas Ordenanzas de trabajo se realizó en un momento en que los indígenas sufrieron una reducción como consecuencia del *cocoliztli* que diezmó a la población del centro del reino de la Nueva España. Esto condujo a el virrey Don Luis de Velasco a disponer de la reglamentación del trabajo de la arriería y de los carreteros que bajaban hacia Veracruz en periodo de flotas, lo mismo sucedió para Acapulco. Por otra parte, estas mismas ordenanzas prohibieron el trabajo indígena en los trapiches, ingenios, haciendas y minas favoreciendo el tráfico negrero a la Nueva España.



Imagen 4. Dibujo del camino proyectado desde San Juan de Ulúa y las ventas de Builtrón hasta México. Fuente: Archivo General de Indias, MP-MEXICO, 39 (AGI).

Uniando los mares: Haciendo la *bioceanidad* entre Veracruz y Acapulco.

Como señalamos en líneas anteriores, la segunda mitad del siglo XVI dio origen a un proceso de globalización ibérica donde la Nueva España y sus puertos jugaron un rol importante en el desarrollo del comercio de ultramar. El proceso de unir ambos mares fue parte de un proyecto que tuvo como objetivo, el beneficio del comercio y el de convertir a la ciudad de México en el centro comercial de la Monarquía Católica. Con respecto a ello Patricio Hidalgo Nuchera señala “y los de México están muy ufanos con su descubrimiento (Las Filipinas), que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo”. (Hidalgo Nuchera, citado en Jacqueland, 2015, p. 196).

Por otra parte, esta bioceanidad da cuenta de los distintos procesos de americanización, es decir, forma parte de las dinámicas propias regionales y/o locales que se gestaron en los territorios americanos de la corona española como consecuencia de la globalización y los intercambios entre Europa, África, América y Asia (Bénat-Tachot, Gruzinski & Jeanne, 2012, p. 25). De esta manera, es éste un proceso propio de la Nueva España y sus puertos, el cual produjo, también, al surgimiento de nuevos grupos como los carreteros y arrieros que fueron actores claves para hacer circular los productos en el territorio novohispano con destino a los mercados del Golfo-Caribe y por consiguiente de la metrópoli en Europa.

Es por ello que el siglo XVI se muestra como un periodo de grandes transformaciones, todas ellas fueron producto de las circulaciones de mercaderías, individuos y costumbres que en el suelo novohispano produjeron un impacto social y económico importante, provocando la formación de mercados regiones especializados para la producción al exterior y al interior como consecuencia de una sociedad inmersa en la globalidad.

Un ejemplo de ello, fue el surgimiento de los reales de mina como Zacatecas, además de la formación del mercado de la grana cochinilla en Oaxaca, el surgimiento de obrajes dedicados a la producción de paños en el valle de Puebla y Tlaxcala (Castillo Palma, 2002), además del incremento de trapiches, ingenios y haciendas azucareras (García Bustamante, 1988), todas estas industrias traerían también como consecuencia la demanda masiva de esclavos africanos que ingresaran por Veracruz y Acapulco desde la segunda mitad del siglo XVI.

No obstante, dentro de la segunda mitad se advierte una serie de contingencias dentro del proceso gestado entre ambos puertos, que llevará a la decadencia de Acapulco en la fachada pacífica. Lo anterior se puede explicar por una serie de factores entre los cuales destacan los siguientes: En 1582, el comercio entre Manila y El Callao fue prohibido, a pesar de la fuerte demanda de los productos asiáticos en Lima y que circulaban por Acapulco (Jacquelard, 2015, p. 197). Mientras que, en 1586 los comerciantes sevillanos piden poner fin al comercio entre Las Filipinas y México, alegando que este era perjudicial, para aquel del Atlántico, y ya para 1587 se prohíbe definitivamente la exportación de productos de Las Filipinas a México y de aquellos mandados del Perú. Sin embargo, no fue hasta 1591 que se da fin al tráfico entre el Callao y Acapulco por el contrabando de la plata proveniente del Perú, el cual se estima fue de 300 000 kilos de plata (Subrahmayam, 2013, p. 215).

Estas circunstancias condujeron a reforzar el papel del puerto de Veracruz no solo en el Atlántico y el Caribe, sino también como el principal para ejercer el comercio en la Nueva España. Por ejemplo, al final del siglo XVI, el virrey Don Luis de Velasco, "el joven", emitió una Real Cédula, donde se le daba el beneficio de la navegación del clavo que se coge en el Maluco (Molucas) y para atraer aquí (Veracruz) el azogue de la China (AGI, Carta del virrey Luis de Velasco, "el joven", México, 27, N.52). De la misma forma, a inicios del siglo XVII, el virrey Martín Enríquez ordenaba dar el beneficio del jengibre de Asia al puerto de Veracruz (AGI, México, 19, N.142-2).

Por otra parte, esto también intensificó las conexiones entre Veracruz con el Perú, pues a inicios del siglo XVII los portugueses residentes en ambos sitios, se encargaban de realizar el tráfico del cacao y la plata (García de León, 2011, p. 300). Aunque para este periodo el tránsito por el canal de Panamá representó algunos inconvenientes por las bandas de cimarrones que azotaban la costa y que mantenían relaciones con los piratas ingleses (Tardieu, 2009, p. 45). Sin embargo, ello no impidió que los comerciantes peruleros, es decir, del Perú, tuvieran una presencia considerable en el puerto veracruzano, pues hicieron de este una de las plazas preferidas para el comercio con Nueva España, pero también para realizar el tornaviaje con destino a Sevilla (García de León, 2011, p. 400).

Podemos señalar que este proceso que inició en la segunda mitad del siglo XVI, específicamente, hacia 1570 entre los puertos de Veracruz y Acapulco como parte de un proyecto de unir ambos mares, terminó por afianzar la hegemonía de Veracruz en detrimento del puerto del Pacífico, como consecuencia del contrabando que se daba en aquel, aunque ello no exime que el puerto del Golfo-Caribe tuviera las mismas vicisitudes, pues el contrabando de vinos, telas y esclavos se intensificó entre los puertos caribeños de Cartagena de Indias, Santo Domingo y Veracruz tal y como muestran los documentos de las "arribadas maliciosas" del Archivo General de Indias en Sevilla.

Además, esta hegemonía veracruzana también estaría marcada por el desplazamiento del mercado de la plata hacía en el Golfo-Caribe y el Atlántico. De esta manera, el circuito de la plata que se extendió sobre este espacio y que comenzará a tener su crisis en la segunda mitad del siglo XVII dio peso a la fachada Atlántica y por consiguiente repercutió en que la bioceanidad se mantuviera solamente a través de Veracruz, con sus conexiones del Perú y Panamá.

Consideraciones finales

El estudiar la interacción comercial entre los puertos de Veracruz y Acapulco a través del impacto que tuvo la globalización ibérica en el territorio de la Nueva España, nos llevó a observar la formación del proceso de la bioceanidad que emanó a partir de la necesidad de articular un comercio de gran escala entre el Atlántico y el Pacífico, como parte de la estrategia de asegurar una conexión con el mercado asiático proveedor de productos de alto interés en el mercado europeo.

Para ello fue preciso contar con la conducción de las elites criollas novohispanas como dirigentes de este proyecto de unir ambos comercios marítimos, pero también de nuevos actores capaces de realizar las travesías no solo de la navegación, sino del traslado de los productos por los caminos de tierra adentro del reino novohispano. Así, los arrieros y carreteros, algunos de origen mulato, procedentes de la península ibérica se volvieron imprescindibles para realizar el mercadeo entre los puertos de Veracruz y Acapulco con la ciudad de México. Aunque en algunos momentos constituyeron un grupo difícil de controlar, lo cierto, es que sin ellos y su labor, difícilmente se habría podido desarrollar los comercios en ambos sitios e incluso las actividades portuarias, pues es preciso recordar que ellos constituyeron la principal población en habitar los puertos de Veracruz y Acapulco.

Finalmente, el final del siglo XVI marcó el inicio de entender la bioceanidad de otra manera, es decir, con la prohibición de hacer comercio entre El Callao, Acapulco y Manila, como consecuencia del contrabando de la plata peruana, el derrumbe de la fachada pacífica se hizo inminente, esto hizo que el tráfico de plata tanto novohispana como del Perú tuviera un desplazamiento directo al Atlántico y por consiguiente al Golfo-Caribe, lo cual atribuyó una hegemonía comercial a Veracruz como el principal puerto de la Nueva España. Con ello también se dio origen a reforzar los mercados regionales del oriente novohispano, dando paso más tarde a la creación de los puertos de Pánuco y Campeche que vendrán a formar parte de un circuito regional de puertos del Golfo de México.

Archivos

AGI Archivo General de Indias.

México, 1064, L.2, F.237V-240V

México, 19, N.142-2

México, Carta del virrey Luis de Velasco, "el joven", México, 27, N.52

México, 19, N.142-2

México, 1091, L.9, F.126R-217R

México, 1064, L.2, F.237V-240V

Referencias

Aguirre Beltrán, G. (1989). *La población negra de México. Estudio etnohistórico*. México, Fondo de Cultura Económica.

Almeida Mendes, A. de. (2007). *Esclavage et traites ibériques entre Méditerranée et Atlantique (XVe-XVIIe siècles): une histoire globale*. Paris, (Thèse de doctorat en Histoire et Civilisations), EHESS.

Álvarez Ossorio, A y García García, B. (2004). *La Monarquía de las Naciones. Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España*. Madrid, Fundación Madrid, Carlos de Amberes.

Aram, B. Yun-Casalilla, B. (2014). *Global Goods, and the Spanish Empire, 1492-1824. Circulation, Resistance and Diversity*. Macmillan.

Bénat-Tachot, L., Gruzinski, S. y Jeanne, B. (2012). Les processus d'américanisation. *Ouvertures théoriques, Tome I*. Paris, Collection Fabrica Mundi, éditions Le Manuscrit.

----- (2013). Les processus d'américanisation. *Dynamiques spatiales et culturelles, Tome II*. Paris, Collection Fabrica Mundi, éditions Le Manuscrit.

Cardim, P., Freire Costa, L. y Soares da Cunha, M. (orgs.) (2013). *Portugal na Monarquia Hispânica Dinâmicas de integração e conflito*. Lisboa, CHAM Universidad de Lisboa, CIHCS Universidad de Évora, CHES Universidad Técnica de Lisboa, Red Columnaria-Red Temática de Investigación sobre las fronteras de las Monarquías Ibéricas.

Carroll, P. J. (1977). *Blacks in the Colonial Veracruz: Race, ethnicity and regional development*. Austin, University of Texas Press.

Castillo Palma, N.A. (2006). *Cholula, sociedad mestiza en ciudad india. Un análisis de las consecuencias demográficas, económicas y sociales del mestizaje en una ciudad novohispana (1649-1796)*. México, Plaza y Valdés, UAM.

Conrad, S. (2016). *What is Global History?* Princeton, Princeton University Press.

Chakrabarty, D (2000). *Provincializing Europe: Postcolonial thought and historical difference*. Princeton, Princeton University Press.

Enders, A. (2017). *Histoire du Brésil*. Paris, Chandeigne.

García Baquero, A. (1997). *La Carrera de Indias. Histoire du commerce hispano-américain (XVIe-XVIIIe siècles)*. Paris, collection La mesure des choses, éditions Desjonquères.

García Bustamante, M. (1988). Dos aspectos de la esclavitud negra en Veracruz. Trabajo especializado en trapiches e ingenios azucareros y cimarronaje durante el siglo XVII. En *Jornadas de homenaje a Gonzalo Aguirre Beltrán*. Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura.

García de León, A. (2011). *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1810*. México, Fondo de Cultura Económica.

Gills, Barry K. Thompson, W. R. (2012). *Globalization and Global History*. Routledge.

Gruzinski, S. (1996). *Histoire de Mexico*. Paris, Fayard,

----- (2004). *Les quatres parties du monde. Histoire d'une mondialisation*. Paris, éditions de La Martinière.

----- (2017). *La machine à remonter le temps. Quand l'Europe s'est mise à écrire l'histoire du monde*. Paris, Fayard.

Jacquelard, C. (2015). *De Séville à Manille, les espagnols en mer de Chine, 1520-1610*. Paris, éditions Les Indes savantes.

Lucena Salmoral, M. (2005). *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid, editorial Síntesis.

Mazlish, B. (2006). *The new global history*. Routledge, New York.

Metz, B. Von. (1999). *Trabajo, sujeción y libertad en el centro de la Nueva España. Esclavos, aprendices, campesinos y operarios manufactureros, siglos XVI a XVIII*. México, CIESAS, Miguel Ángel Porrúa.

Musset, A. (2002). *Villes nomades du Nouveau Monde*. Paris, EHESS.

Tardieu, J. P. (2009). *Cimarrones de Panamá: La forja de una identidad afroamericana en el siglo XVI*. Madrid, Iberoamericana.

Thioub, I. (2014). *Traite atlantique des esclaves et transformations des cultures africaines*. Paris, Fondation Calouste Gulbekian, Fondation Maison des Sciences de l'homme.

Sandoval, F. B. (1951). *La industria del azúcar en Nueva España*. México, UNAM.

Subrahmanyam, S. (2013). *L'Empire portugais d'Asie, 1500-1700*. Paris, éditions Points.

Valladares, R. Bernardo, L.M., Marques, C.T. (2016). *Por toda la Tierra. España y Portugal: globalización y ruptura (1580-1700)*. Lisboa, CHAM, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade dos Açores.

Ventura, M. D. G. M. (2005). *Portuguesesno Peru ao tempo da união ibérica: mobilidade, cumplicidades e vivências*. Portugal, Imprensa nacional-Casa da Moeda.

Wheat, D. (2015). *Atlantic Africa and the spanish caribbean, 1570-1640*. University of Carolina Press.

El Caribe portugués: sobre políticas imperiales, redes planetarias y la presencia de portugueses en el Caribe durante el gobierno de Felipe III (1598-1621)

Ignacio Chuecas Saldías

Pontificia Universidad Católica de Chile

ichuecas@uc.cl

Recibido 15.10.2017
Aceptado 19.12.2017

Resumen¹: El Caribe hispano representó desde los inicios del proceso colonial un espacio de intensa circulación y traslado de personas de origen europeo. Entre estos agentes migrantes, desde los primeros tiempos de la conquista, resulta posible identificar individuos sindicados como pertenecientes a la nación portuguesa. Al inicio del siglo XVII, durante el reinado de Felipe III, el Caribe al igual que otros espacios imperiales hispanos se ve poblado de mercaderes y otros individuos lusitanos en una cantidad tal que llegaba a activar las alarmas en la lejana administración imperial. El presente artículo busca hacer un aporte al estudio de las agencias de actores portugueses y las medidas que se tomaron en relación a ellos en los círculos de la administración colonial. Estas dinámicas, en sí bastante complejas, han de ser contextualizadas en la contingencia caribeña determinada por la interdependencia de diversos factores relevantes, tales como el sistema de flotas, el comercio de contrabando, la trata negrera y la presencia de “naciones” extranjeras. Así como, no en último lugar, las coyunturas políticas del periodo llamado de la “unión de las dos coronas” y los supuestos antecedentes judaizantes atribuidos comúnmente a los miembros de la nación portuguesa.

Palabras clave: Caribe hispano; portugueses; redes comerciales; cristianos nuevos.

Abstract: The Hispanic Caribbean represented from the beginning of the colonial process a space of intense circulation of people of European origin. Among these migrant, from the earliest times of the conquest, it is possible to identify individuals syndicated as belonging to the Portuguese nation. At the beginning of the seventeenth century, during the reign of Philip III, the Caribbean as well as other Hispanic imperial spaces is populated with Portuguese merchants and other Lusitanian individuals in such a quantity that it came to ignite the alarms in the distant imperial administration. The present article seeks to make a contribution to the study of the agencies of Portuguese actors and the measures that were taken in relation to them in the circles of colonial power. These dynamics, in themselves quite complex, have to be contextualized in the Caribbean contingency determined by the interdependence of various relevant factors, such as the fleet system, smuggling trade, slave trade and the presence of foreign nations. As well as, not lastly, the political conjunctures of the so-called “union of the two crowns” and the supposed Judaizing antecedents commonly attributed to the members of the Portuguese nation.

Keywords: Hispanic Caribbean; Portuguese; commercial networks; new Christians.

1 Este artículo forma parte del Proyecto Fondecyt posdoctoral N° 3170453: “Diáspora de la nación portuguesa en tierras del rey de España: el caso del virreinato peruano durante el siglo XVII”. Agradezco las oportunas observaciones de los evaluadores ciegos de este artículo, las que ciertamente han contribuido a su optimización.

El artículo que se desarrolla a continuación busca evidenciar, a través de un estudio de caso, la conexión global del espacio Caribe a inicios del siglo XVII, llevada a cabo a través de redes comerciales en manos de actores portugueses. Lo novedoso de este entramado radica, entre otros aspectos, en su despliegue paralelo al organigrama oficial de la monarquía hispánica. Es más, en la gran mayoría de los casos, como lo demuestran los innumerables procesos civiles y eclesiásticos (inquisitoriales), dichas agencias fueron protagonizadas por nuestros actores “a pesar” de la voluntad imperial. En este contexto no está fuera de lugar representarlas como estrategias de resistencia. El artículo explora categorías tales como el papel de los hombres de la nación portuguesa en la economía mundo, su estatuto extranjero en relación al comercio como actividad monopólica, sus redes globalizantes, su identidad corporativa y su presencia en el Caribe hispano.

Los Austrias y el reino de Portugal

El periodo de la unión de las dos coronas portuguesa y española (1580-1640) se inaugura simbólicamente con las Cortes de Tomar (1581), en las cuales los tres estamentos de la sociedad lusa² presentaron sus demandas (*capitvlos*) a Felipe II y éste respondió a cada una de sus propuestas (Cortes de Tomar, 1583, sin foliar; Hespanha, 1989, pp. 49-74; Hespanha, 1991, pp. 21-56; Hespanha, 1998, pp. 392-404). Si bien no resulta posible llevar a cabo una ecuación directa entre unión dinástica y auge migratorio lusitano a las Indias de Castilla, es evidente que existe una importante conexión mediada, por ejemplo, a través del fenómeno de la concesión de privilegios en los asientos de la trata negrera americana a importantes comerciantes lisboetas sobre todo a inicios del periodo. En realidad la dimensión más relevante en las Cortes, en relación a la materia de este artículo, se refiere al estatuto que debía regir, al interior de los espacios coloniales, sobre los nuevos súbditos de la casa de Habsburgo.

Entre los numerosos puntos negociados entre la Corona y los nuevos súbditos se encontraba una dupla que representaría un problema álgido a lo largo de todo el periodo que se inauguraba: por una parte, el estatuto jurídico que debía caber a los portugueses al interior del Imperio, los cuales a pesar su condición de vasallos seguirían siendo considerados extranjeros y, por otra, los principios que debían regir el comercio entre ambos reinos y sus respectivas posesiones ultramarinas³. Se trata, en efecto, de dos aspectos íntimamente relacionados pues “naturaleza” fue vista durante todo este periodo como una condición indispensable para el ejercicio comercial dentro de un marco de legalidad. Esta dimensión, fundamental a mi juicio, ha sido prácticamente ignorada en la abundante investigación interesada en los fenómenos de nacionalidad y extranjería durante el periodo de la modernidad temprana española (Herzog, 2003, pp. 17-118; Ventura, 2005, pp. 63-130; Aguado de

2 Estado noble (*stado da Nobreza*), eclesiástico (*stado Ecclefiástico*) y pueblo llano (*stado dos Pouos*). Para un detallado análisis de las dinámicas de privilegios corporativos de los dos primeros durante el periodo en estudio ver: Hespanha, 1998, pp. 256-281. Para un acabado estudio sobre la situación durante el gobierno de Felipe III de Portugal (Felipe IV de España) ver: Schaub, 2001. Si bien Schaub parece no interesarse mayormente en la pregunta referente al estatuto de los portugueses al interior de la monarquía hispana en tanto súbditos no naturales de Castilla.

3 Se trata de una temática que alcanzaría, ya en aquella época, gran repercusión (Anónimo, siglo XVII, fs. 1-6v; Mendoça, 1630; Cardim, 2010, pp. 57-88).

los Reyes, 2005, pp. 135-157; Sullón, 2016, pp. 37-55).

Otro aspecto, si bien menos evidente en el texto de las Cortes de Tomar, pero que con el andar del tiempo se revelaría como fundamental, estuvo representado por el papel que podía caber al interior de la sociedad ibérica, pero más tarde también en las sociedades coloniales ultramarinas, a los llamados "cristianos nuevos", quienes representaban en Portugal, a estas alturas y a diferencia de Castilla y Aragón, una fuerza social extremadamente activa (Pulido, 2003, 55-69; Cwik, 2007, pp. 153-175; Cañas Pelayo, 2015, pp. 217-243).

Jorge Rodríguez de Lisboa

El itinerario vital del portugués Jorge Rodríguez de Lisboa retrata las dinámicas clásicas observables en los agentes portugueses en los eficaces circuitos globales durante la Modernidad temprana⁴. Se trata de un individuo que arribaría al Caribe a inicios del siglo XVII, al amparo del tráfico negrero, asentándose como representante de una compañía comercial de corte familiar en el tráfico de perlas y otros bienes hacia los mercados portugueses en las Indias orientales⁵.

Este individuo habría nacido, probablemente en la capital del reino de Portugal, hacia 1580 (precisamente al inicio de la unión ibérica). Según su propio testimonio, entre los años 1595 a 1605 participó en frecuentes viajes entre Cabo Verde y el Caribe español. En torno a 1607 se habría radicado definitivamente en el espacio Caribe. Un año y medio más tarde, en 1609, el fiscal de la Audiencia de Panamá, Bartolomé Morquecho, sigue autos en su contra debido a sus actividades en el contrabando de perlas. No resulta claro el desenlace que tiene este juicio. En 1611 solicita, en Cartagena de Indias, la renovación de su licencia para comerciar esclavos y residir en las Indias de Castilla. En 1623 figura en ciudad de Panamá como capitán, vecino, depositario general y receptor general de reales alcabalas. En esta ocasión declara 43 años de edad y 18 de residencia en Indias. Cinco años más tarde, en 1628, aparece como 24 de la ciudad de Panamá (se trata del cargo de regidor del cabildo), depositario general de ella y de bienes de difuntos, así como juez receptor y administrador de reales alcabalas. En 1631 compra un navío en el Callao (Perú). En esta ocasión contrae una deuda con Manuel Bautista Pérez, el conocido mercader portugués y cristiano nuevo de la ciudad de los Reyes. Entre 1632 y 1633 está activo en el tráfico marítimo entre ciudad de Panamá y el puerto de Acapulco. Entre 1635 y 1639 aparece en Lima como apoderado de los bienes de Sebastián Duarte relajado en el Auto de Fe de 1640. Luego entre 1635 y 1643 figura también en Lima como litigante en un pleito por deuda y remate del navío que había adquirido en 1631 mediante el préstamo de Manuel Bautista Pérez. Se trata de las últimas noticias que resulta posible recabar sobre su persona y actividades.

4 Este mismo Jorge Rodríguez de Lisboa es mencionado por David Wheat en su trabajo sobre Garcia Mendes Castelo Branco (Wheat, 2011) y sin duda existen afinidades importantes entre ambos portugueses. Si bien es mi impresión que Wheat se apresura en asumir que el maestre de naos negreras identificado como Garcia Mendes Castelo Branco corresponda el mismo fidalgo de Angola con este nombre. Para una buena introducción en el tratamiento y el valor de los itinerarios biográficos en el estudio del accionar de actores portugueses en la modernidad temprana, ver: Schaub, 1997, pp. 59-74.

5 Sobre la pesca y el tráfico de perlas en el Nuevo Mundo durante el periodo de los descubrimientos, en general, ver: Donkin, 1998, pp. 292-346.

(Rodríguez de Lisboa, 1623, sin foliar; Pérez de Salazar, 1609, sin foliar; Morquecho, 1609, sin foliar; Rodríguez de Lisboa, 1611, sin foliar; Rodríguez de Lisboa, 1628, sin foliar; Sales Colín, 2000, p. 114; Duarte, 1635-1639, sin foliar; Rodríguez de Lisboa, 1635-1643, fs. 1-317).

A inicios del siglo XVII lleva a cabo varios viajes entre la costa africana (Cabo Verde y Angola) y el Caribe español (Cartagena de Indias, Veracruz y Cuba) en calidad de tratante de esclavos, porque solicitando que el Consejo de Indias en 1611 le renovase su licencia para transportar esclavos al Caribe, dijo que ya era residente de Cartagena y que “había navegado muchas veces a la dicha provincia, Nueva España y Isla de Cuba desde Cabo Verde y Angola, con muy grandes cargazones de esclavos” (Rodríguez de Lisboa, 1611, sin foliar). Durante este periodo el asiento de esclavos se encuentra arrendado, por primera vez, a un comerciante portugués de origen cristiano nuevo, Pedro Gómez Reinel (1595-1600), también lisboeta, y luego a los hermanos Joao Rodrigues-Coutiño (1600-1604) y Gonzalo Vas-Coutiño (1604-1610)⁶. La información disponible permite inferir que las actividades de Rodríguez de Lisboa en este rubro forman parte de una empresa familiar de mayor envergadura, caracterizada por el monopolio portugués en el comercio africano, como en general en la ruta de las Indias Orientales, así como las franquicias que la corona española concede a los hombres de negocios lusitanos.

A partir de los autos, seguidos en 1609 contra Rodríguez de Lisboa por el fiscal de la Real Audiencia de Panamá, Bartolomé Morquecho y por el oidor Alonso Pérez de Salazar, sabemos que un año y medio antes (en 1607) habría llevado a cabo un último viaje a cargo de una cargazón de esclavos, los que vendió en Cartagena y ciudad de Panamá (Pérez de Salazar, 1609, sin foliar). A continuación, y utilizando el “clásico” pretexto de la arribada forzosa se habría afincado en Tierra Firme, lugar donde se iniciaría como dueño de pesquerías, tratante y contrabandista en perlas y esmeraldas. Según afirman las fuentes disponibles, Rodríguez de Lisboa representaba en realidad la filial americana de una red planetaria de comercio encabezada desde la metrópolis portuguesa por su tío Simón Rodríguez de Lisboa. En efecto, según se desprende de unas cartas confiscadas por el fiscal Morquecho, Rodríguez de Lisboa ha hecho compañía de comercio con su referido tío, así como con un Luis Rodríguez de Paiva, y con los hermanos Luis y Jorge Fernández Gramajo importantes comerciantes portugueses radicados en Lisboa y Cartagena de Indias⁷. El propósito de este entramado comercial sería, según aclara Morquecho, hacer venir “en navíos por la vía de Guinea y en otros mal arribados entre año, cantidades de mercaderías de la India de Portugal, Francia, Flandes, Inglaterra, Italia, y Berbería, y estas las vende acá y carga al Perú el dicho Jorge y de su procedido compra todas las dichas perlas y las envía al dicho su tío, de lo cual resulta haber defraudado a Vuestra Majestad su quintos y derechos

6 El trabajo clásico sobre estos individuos y los asientos portugueses durante este periodo es Vila Vilar, 2014.

7 “... en una causa que ha seguido con Francisco de Acosta Blandón portugués buscándole sus papeles y libros en casa de otro de su nación que se llama Jorge Rodríguez de Lisboa donde el dicho Francisco de Acosta posaba, los hallé sobre una mesa con los papeles del dicho Jorge Rodríguez y apartando unos de otros entendí por los del dicho Jorge Rodríguez que su venida aquí era como factor de una compañía de Simón Ruiz de Lisboa y Luis Rodríguez de Paiva y Luis Fernández Gramajo vecinos y residentes en la ciudad de Lisboa y Jorge Fernández Gramajo que reside en Cartagena hermano del dicho Luis Fernández Gramajo y que este Jorge Rodríguez ha venido a las Indias muchas veces con hacienda del dicho Simón Ruiz de Lisboa, su tío, y de otros y su venida ahora era principalmente a asistir en esta ciudad a comprar perlas por cuenta de la dicha compañía con orden que se le da por la instrucción que trae de que no dé a entender que viene a esto sino a contratación de negros y otros negocios...” (Pérez de Salazar, 1609, sin foliar).

de almojarifazgo trayendo cosas de contrabando...” (Morquecho, 1609, sin foliar).

A lo largo de esta documentación, relativa a la red de contrabando de perlas de la cual Jorge Rodríguez de Lisboa forma parte, a menudo se hace referencia a que el objetivo de este tráfico es sacarlas “fuera de estos reinos”. Al parecer el destino final es comercializarlas en la India de Portugal y quizás en sus mercados afines (como Ormuz, Macao, Malaca, Filipinas y otros espacios asiáticos) donde los portugueses tienen activa participación. Así queda en evidencia en un informe de Sancho de Orduña, escribano de cámara de la Audiencia y Chancillería de Panamá, fechado el 13 de junio de 1613, quien afirma que Rodríguez de Lisboa recolecta perlas sin quintar a lo largo de las pesquerías caribeñas

... para remitirlas a sus correspondientes, sacándolas fuera del Reino, como en efecto lo había hecho muchas y diversas veces; y en particular a Maese Jusepe de [Apeles] había comprado el año pasado de 607, mil y ochocientos pesos de ellas; fuera de lo cual había comprado en Cartagena, y fuera, otra gruesa cantidad de esmeraldas; y porque ansi mismo había tenido traza en saliendo los granos grandes no se venden a otra persona que al susodicho y estos para enviarlos a la India donde tienen crecido valor... (Orduña, 1613, sin foliar)

De estas declaraciones se infieren importantes mecanismos que caracterizan la inserción planetaria y globalizante del espacio caribe, así como el complejo estatuto jurídico-social que determina a los sujetos portugueses en tierras del rey de España. Ambos aspectos, conexión global y precariedad en los estatutos de naturaleza de los portugueses, redundan en las dinámicas concretas que sus estrategias comerciales evidenciarán durante el periodo de la unión dinástica, el cual si bien no se orientó a partir de las políticas imperiales a una promoción de las empresas de los “hombres de la nación”, sí representó un marco relativamente propicio para su accionar al interior del Imperio. Aunque este mismo contexto de unión dinástica complotará, a fin de cuentas, en el sentido de cerrar la fluidez hacia otros mercados, como Inglaterra, Francia y Flandes, tradicionalmente relevantes para Portugal.

El trato de perlas: del Caribe a la India de Portugal

El caso Rodríguez de Lisboa abunda en información con respecto a las sólidas y efectivas redes de comercio e información que desplegaron los hombres de la *nación* durante la modernidad temprana.

A fin de representar el complejo entramado a través del cual, un comerciante portugués del perfil representado por Jorge Rodríguez de Lisboa, vinculaba el espacio mediterráneo caribe al sistema mundo resulta imprescindible intentar describir, al menos a grandes rasgos, los lazos familiares y de paisanaje (en particular bajo la rúbrica de la *nación*) que lo unían a sujetos activos en los más diversos enclaves comerciales del imperio portugués de ultramar.

En este contexto, el fiscal Morquecho, así como el oidor Alonso Pérez de Salazar, mencionarán

insistentemente a *Simón Rodríguez de Lisboa*, tío de Jorge, comerciante muy activo en la capital portuguesa durante el cambio de siglo. A partir de los escasos registros conservados en las escribanías lisboetas para finales del siglo XVI se conocen un par de datos de sobre este personaje: fue casado con Leonor Rodríguez y padre de, al menos, dos hijos; en 1569 figura como tesorero de la *alfandega* de Lisboa; en 1572 aparece junto a Diogo Alvares Ramires como tratante con hacienda de la India; y en 1613 es ya difunto (Biblioteca Nacional de Lisboa, 1949, pp. 107. 155. 171).

A esta familia parece pertenecer también un segundo miembro de la compañía comercial, identificado como *Luis Rodríguez de Paiva*. Este individuo figura en diferentes fuentes mencionado como sobrino de *Diego Rodríguez de Lisboa*, otro importante integrante del comercio lisboeta. El 9 de abril de 1580 Diego otorga poder general a su sobrino Luis; en 1593 Luis aparece como mercader en la ruta de la India de Portugal otorgando poder a su cuñado Duarte Gomes⁸, quien se encuentra de partida hacia allí; también en 1593, cuando Diego es ya difunto, recibe poder de su viuda Jerónima López; en 1594 aparece como procurador en Lisboa de Ângela de Soiza, viuda de Álvaro Jaquez, y de Fernão Lobo y su mujer doña Clara, vecinos de Goa (Biblioteca Nacional de Lisboa, 1949, pp. 84. 120. 143. 306). A estos registros se han de sumar adicionalmente otros dos repertorios documentales: entre ellos la institución de un mayorazgo por parte de Diego Rodríguez de Lisboa y su mujer Jerónima López, en el cual mencionan en la línea de sucesión a su sobrino Luis Rodríguez de Paiva, hijo de Catalina Rodríguez hermana de Diego (Rodríguez de Lisboa, 1586, sin foliar). Y quizás más importante aún, un pleito seguido en 1588 por Diego Rodríguez de Lisboa y su sobrino Luis Rodríguez de Paiva contra Horacio Bibaldo y otros comerciantes genoveses ante la Real Audiencia de Valladolid (Rodríguez de Lisboa & Rodríguez de Paiva, 1588, sin foliar). Materia de este pleito fue el cobro de un seguro contratado, en octubre del año 1586, por la suma de 1.000 ducados a nombre de ambos portugueses, vecinos de Lisboa, en favor de la nao San Lorenzo que hace la ruta de la India,

... e viniendo la dicha nao en viaje a la ciudad de Lisboa en el cabo de Buena Esperanza le dio tal tiempo y tormenta que [es] perdida e por la misericordia de Dios fue arribando y salió al puerto de Maçambique con las haciendas que quedaron dañadas y mareadas de la mar e tormenta ... y es ansi que en aquel mismo tiempo acertó a llegar al dicho puerto de Maçambique de paso Pedro Rodríguez de Lisboa hermano de dicho Luis Rodríguez que iba a las partes de las Indias [d]e procurador del dicho su hermano y viendo como vio la dicha hacienda que venía en la nao San Lorenzo para los dichos Diego Rodríguez de Lisboa e Luis Rodríguez de Paiva tan mal parada e perdida la benefició y cargó de nuevo en la nao Salvador ... (Rodríguez de Lisboa & Rodríguez de Paiva, 1588, sin foliar).

Esta documentación tiene el mérito de ofrecer una importante ventana en las dinámicas que caracterizan el nexo Lisboa-Goa, ruta a través de la cual circulan las perlas caribeñas, así como las sedas y otros bienes que la compañía familiar introduce en el Caribe español⁹.

⁸ Se trata del importante tratadista económico y comerciante cristiano nuevo Duarte Gomes Solis (1562-1630). Sobre estos individuos y sus conexiones familiares ver: Boyajian, 2008, pp. 33-34.

⁹ Con respecto al comercio portugués hacia las Indias orientales, durante el periodo de la unión ibérica, se ha de consultar el importante trabajo de Boyajian, 2008.

El oidor y fiscal también mencionan a los hermanos Luis y Jorge Fernández Gramajo como miembros de la compañía de comercio representada por Jorge Rodríguez de Lisboa. Se trata, en particular en el caso del último de ellos, de dos individuos bastante tratados en las investigaciones relativas a los comerciantes portugueses en el Caribe (Ventura, 2005, pp. 227-345). Jorge Fernández Gramajo representa quizás el comerciante más relevante (y acaudalado) en el puerto de Cartagena de Indias a principios del siglo XVII. Figura enviando importantes remesas de plata y oro a Sevilla (151 barras de plata en 1594 y 80.000 ducados de plata y oro en 1595); participó activamente en la defensa de Cartagena contra el corsario Francis Drake en 1595 y fue alcalde ordinario en dicha ciudad en 1603 (antes de obtener definitivamente carta de naturalización en Indias); en 1604 aparece como factor del asiento negrero de Gonzalo Vaz-Coutiño; entre 1610 y 1611 es denunciado, puesto bajo arresto domiciliario y procesado por contrabando desmesurado, saliendo finalmente libre; obtiene carta de naturalización en 1614; y muere el 23 de junio de 1626 con más de 70 años de edad. En 1630, su sobrino Antonio Fernández Gramajo, residente en Cartagena, es acusado y arrestado en la corte de Madrid por comercio ilegal de perlas. En 1636, otro sobrino, Luis Fernández Soares es procesado por la Inquisición de Cartagena por el crimen de judaísmo y en 1638 abjura *de levi* en el Auto de Fe de aquel año (Ventura, 2005, pp. 343-345).

El análisis de los mercaderes mencionados en 1609 como miembros de la compañía a la cual pertenece Jorge Rodríguez de Lisboa permite trazar el circuito de contrabando, circulación y comercialización de la perlas caribeñas recolectadas por éste. El caso de los Gramajo resulta sintomático porque permite evidenciar la red caribeña en el circuito global, representando Cartagena de Indias, junto con ciudad de Panamá, enclaves importantes como puntos de recolección y tráfico de perlas.

La conexión global

Ahora bien, este entramado intercontinental, que vincula el Caribe con Lisboa y la India, desplegado por la compañía familiar de los Rodríguez de Lisboa y Rodríguez de Paiva, no alcanzaría total eficacia sin la inclusión de más actores en diversos puntos estratégicos. La misma documentación menciona como parte de este organigrama comercial

... en Puertobelo a Joan García Torres, también portugués, aunque no es rico pero es Alférez Real allí y el que basta para el ministerio de que sirve, que es embarcar y desembarcar lo que va y viene; en Cabo Verde tienen a un Simón Ruiz Mantua; en Sevilla a Héctor Antúnez; y tienen sobre todo negociación y maña con que no hay riesgo a que no se atrevan y dificultad que no intenten alcanzar... (Pérez de Salazar, 1609, sin foliar).

Héctor Antúnez aparece mencionado a menudo en la investigación especializada como un importante y rico comerciante portugués afincado en Sevilla a fines del siglo XVI¹⁰. Ya había fallecido en 1630, fecha en la cual sus "sobrinos" y albaceas Agustín Pérez, Enrique de Andrade y Francisco Antúnez,

10 Sobre el papel de Sevilla en relación a Portugal y el Caribe: Chaunu, 1977, pp. 19-50, 69-122 y 159-186. Sobre la presencia y actividad de cristianos nuevos portugueses en el comercio sevillano: Pérez García & Fernández Chaves, 2009, pp. 597-622; Fernández Chaves & Pérez García, 2012, pp. 199-222.

cumpliendo sus disposiciones testamentarias, concluyeron los trabajos de dotación de su capilla funeraria en el convento de las Teresas de Sevilla (Valdivieso & Serrera, 1985, p. 242). La mención de estos tres individuos, todos ellos importantes exponentes de los círculos mercantiles portugueses de Sevilla, contribuye a identificar y retratar la trama sevillana en la conexión global del tráfico del cual Jorge Rodríguez de Lisboa forma parte.

Los indicios que vinculan a este grupo familiar con el segmento de los cristianos nuevos portugueses son abundantes. Un importante testimonio se encuentra en el discurso de Bernardino de Escalante, quien menciona expresamente a Héctor Antúnez como protagonista de un elocuente episodio durante los sucesos que acompañaron la neutralización de la celebración en Sevilla del Auto de Fe del año de 1604 (Escalante, 1995, p. 545). Según este relato Héctor Antúnez habría recompensado con “cincuenta ducados de porte, pieza y precio de alegría” al correo que trajo la buena noticia de la derogación del edicto del Auto. Al mismo tiempo, es posible encontrar acusaciones pormenorizadas contra miembros de esta familia en procesos inquisitoriales ibéricos y americanos durante las décadas de 1620-1640 (Andrade, 1625-1647, sin foliar; Furtado, 1625-1626, sin foliar; Furtado de Andrade, 1626, sin foliar; Francisca de Andrade, 1626-1627, sin foliar; Bartolomeu de Andrade, 1626-1627, sin foliar; Furtado de Andrade, 1631-1634, sin foliar; López de Fonseca, 1633-1643, sin foliar; Inquisición de Lima, 1613-1638, f. 106).

A la par de la documentación que implica a los Antúnez y Andrade en prácticas judaizantes es posible encontrar otra que avala a miembros de esta familia en cargos eclesiásticos y civiles, algunos de ellos incluso en el seno del mismo Santo Oficio. Al respecto resulta que Héctor de Andrade, hijo de Enrique de Andrade, fue familiar del Santo Oficio de la Inquisición de Sevilla y alguacil mayor de dicho tribunal (Andrade, 1645, sin foliar) y Héctor Francisco Antúnez de Andrade, nieto de Enrique, coadjutor de canónico en la Catedral de la misma ciudad (Salazar Mir, 1995, p. 159). Por este motivo, el pretendiente hubo de hacer información de sus calidades y limpieza de sangre. En todos estos casos se trata de una documentación que ciertamente hubo de ser purgada y adecuada con la finalidad de ocultar la verdadera extracción de los candidatos¹¹.

En cuanto al mencionado agente en la costa africana, Simón Rodríguez Mantua, disponemos de muy buena información a raíz de los trabajos efectuados por la historiadora caboverdiana Iva Maria de Ataíde Vilhena Cabral (Cabral, 1995, pp. 225-273; Cabral, 2013). En efecto, gracias a sus publicaciones, y como resultado de su acuciosa labor de rastreo en los archivos notariales lisboetas,

11 Como queda en evidencia en la información para pasar a Indias de Juan Antonio de Andrade donde los testigos afirman que el pretendiente “es hijo legítimo de los dichos Enrique de Andrade y doña Violante de Antúnez su mujer porque durante su matrimonio los dichos lo procrearon y todos son y han sido cristianos viejos limpios de toda mala raza de judíos y moros y no han sido presos ni penitenciados por el santo Oficio de la Inquisición ni por otro tribunal” (Andrade, 1645, sin foliar), y en la información de limpieza de sangre de Héctor Francisco Antúnez de Andrade, que asegura que Francisco Antúnez, tío abuelo del pretendiente fue caballero fidalgo en el palacio de Portugal (Salazar Mir, 1995, p. 159), en circunstancias que existe documentación en la Inquisición de Coimbra relativa a los procesos por judaísmo contra muchos miembros de esta misma familia residentes en la ciudad de Lamego (Andrade, 1625-1647, sin foliar; Furtado, 1625-1626, sin foliar; Furtado de Andrade, 1626, sin foliar; F. de Andrade, 1626-1627, sin foliar; B. de Andrade, 1626-1627, sin foliar; Furtado de Andrade, 1631-1634, sin foliar).

podemos acceder a un buen panorama en relación a Rodríguez Mantua, su familia y su agencia en el comercio esclavista que conectaba el golfo de Guinea y el espacio caribe a inicios del siglo XVII. Es en este contexto que resulta imprescindible conocer las actividades y el perfil que caracterizaban a los armadores miembros de las elites lusas en las islas de Cabo Verde y Santo Tomé¹². Se trata de un característico segmento afincado en la cúspide de la jerarquía social de las posesiones africanas portuguesas.

Por otra parte, el mismo Jorge Rodríguez de Lisboa afirma en el interrogatorio a que es sometido que la parcialidad en su contra por parte del oidor Pérez de Salazar, se debe a la amistad con sus paisanos portugueses “por ser este confesante grande e íntimo amigo de Juan López de Sequeira y de Juan Méndez de Vasconcelos el cual llevó consigo en su compañía desde España y tiene a su hermano en su casa” (Valverde de Mercado, 1609, sin foliar). Se trata, en este caso de dos importantes miembros de las elites lusas en el Caribe. En especial Juan López de Sequeira quien, habiendo residido largos años en la Isla Española, es agraciado por la Corona como gobernador de Veragua donde intentará afianzar su posición social y política por medio de la fundación de dos ciudades: Nueva Lisboa y David (López de Sequeira, 1606, sin foliar).

El Caribe portugués: súbditos y extranjeros

Si bien los portugueses resultan maestros a la hora de desplegar extensas redes familiares-comerciales (Studnicki-Gizbert, 2007), se ven al mismo tiempo confrontados al gran escollo de la ilegalidad de su presencia en las posesiones castellanas. Esta condición de inmigrantes ilegales en realidad difiere largamente de los estatutos que el mundo contemporáneo ha desarrollado al respecto y en este sentido ambos fenómenos no pueden ser comparados sin más (Herzog, 2003, pp. 17-118; Ventura, 2005, pp. 63-130). Una divergencia mayor, intensamente retratada en la documentación, consiste en la dimensión económico-mercantil de la naturaleza. En efecto, una indagación llevada a cabo en los fondos documentales relativos a extranjería y cartas de naturaleza (como por ejemplo en el fondo de la Casa de Contratación o en fondos municipales) demuestra que ellas fueron siempre relevantes a la hora de permitir o prohibir el ejercicio del comercio por parte de los extranjeros (Naturalezas de extranjeros, 1575-1666, sin foliar; Villa de Madrid, 1436-1708, sin foliar).

Como he apuntado al inicio de este artículo, la paradoja representada por la diáspora portuguesa radica, a partir de las Cortes de Tomar (1581), en su condición de súbditos de su católica Majestad. Ante esta situación nuestros actores desplegaron intensas estrategias destinadas a demostrar su integración a la sociedad hispana, su fidelidad a los principios de la monarquía ibérica y lo imprescindible de su presencia en las posesiones del Rey (Mendoça, 1630). En este contexto resulta posible encontrar abundante documentación como la relativa a las solicitudes de naturalización de Jorge Fernández Gramajo y a la renovación de la patente para comerciar negros de Jorge Rodríguez de Lisboa. Quizás un buen ejemplo de la argumentación y de las estrategias desplegadas sea la

12 Un buen análisis de las identidades complejas y las agencias que caracterizan a estos “portugueses” y luso-africanos en el espacio atlántico en: Wheat, 2016, pp. 104-141.

documentación que presentó Fernando Pinto de Fonseca, 1608-1609, ante la Casa de Contratación en Sevilla para obtener la ansiada carta de naturalización.

Al igual que otros coterráneos durante este periodo, Fernando Pinto de Fonseca explica que su solicitud se debe a que su Majestad ha publicado en 1608 una real cédula “que prohíbe que traten y negocien los extranjeros que no tengan naturaleza” (Pinto de Fonseca, 1608-1609, sin foliar). Sus argumentos para obtener la preciada carta son

... que hace más de treinta y cinco años que reside en estos reinos con casa fundada, vino a Sevilla de dieciséis a dieciocho años donde residió hasta 1585, cuando tenía unos treinta años, más o menos, pasó a las Indias a la Isla de la Margarita donde vivió dieciocho años y se compuso con su Majestad por ser extranjero, y estuvo con casa poblada y fue alcalde mayor de las granjerías de las perlas y tuvo otros oficios como vecino natural y señor de canoa en ella y el año de 602 vino a Sevilla y casó con doña Ana de Valero hija de Enrique [Fernández Cera] y doña Leonor de Valero, vecinos que fueron y murieron en esta ciudad y desde ahí que vive con casa poblada y como vecino de esta ciudad ... (Pinto de Fonseca, 1608-1609, sin foliar).

El mismo documento incluye una copia de la composición obtenida en la ciudad de la Asunción de la Isla Margarita, el 25 de septiembre de 1601:

... porque yo vine y pasé a las Indias con licencia y registro del Rey nuestro señor y despacho por la casa de la Contratación de la ciudad de Sevilla en la nao nombra nuestra Señora de Gracia maestre Baltasar Núñez que salió del puerto de San Lúcar de Barrameda el año pasado de 1585 años por vía de Guinea y aportó al Panecillo de esta costa de Caracas cargado de esclavos el año de 1587 años como consta del registro y despachos y licencia de su Majestad que la dicha nao trajo que todo está en la ciudad de Santiago de León adonde yo vendí los dichos esclavos que en la dicha nao vinieron y habiéndolos vendido prosiguiendo la cobranza de ellos me vine a la ciudad de Cumaná y a esta ciudad en donde compré una canoa y hacienda de sacar perlas con que estoy sirviendo a su Majestad con mucha cantidad de dinero que le pago de quintos en cada un año y siendo como esto es así el dicho auto no se ha de entender contra mí y vuestra Merced así lo ha de declarar... (Pinto de Fonseca, 1608-1609, sin foliar).

En el caso de nuestros actores portugueses, al escollo de su extranjería se ha de sumar el estigma de su supuesto judaísmo¹³. Si bien en este campo comenzamos a pisar terreno movedizo, a la hora de identificar los efectivos antecedentes sociales (y religiosos) de nuestros actores, el caso es que los nexos de Jorge Rodríguez de Lisboa con los estratos judaizantes resultan innegables. Como prueba de ello se puede apuntar el hecho que en 1639, cuando sea condenado Sebastián Duarte, cuñado

13 Se trata de un aspecto, como ha intentado demostrar Harry Cross, que al igual que *la naturaleza* también fue empleado por las elites comerciales coloniales como medio para excluir a los portugueses de su participación en la actividad mercantil (Cross, 1978, pp. 151-167).

de Manuel Bautista Pérez (conocido como el “gran capitán”) en el Auto de Fe tenido en Lima aquel año, Rodríguez de Lisboa figura como apoderado de Duarte en la confiscación de sus bienes (Duarte, 1635-1639, sin foliar), e incluso en los registros de denuncias ante el Santo Oficio es acusado como judaizante por tres testigos (Inquisición de Lima, 1639, f. 43v), sin que se tengan noticias de un proceso en su contra. Por otra parte, entre los miembros del entramado comercial descrito, los más evidentes cristianos nuevos (y judaizantes) junto con los Antúnez y Andrade resultan ser los Fernández Gramajo (Ventura, 2005, pp. 227-345).

Endémica presencia caribeña

Jorge Rodríguez de Lisboa parece haber salido incólume de su primer incidente con las autoridades coloniales. Esto se debe ostensiblemente a sus buenas relaciones con las figuras representantes del poder colonial y a la trama que íntimamente lo ligaba a los intereses económicos de la clase dirigente¹⁴. Más tarde lo veremos ocupando importantes cargos en la sociedad colonial, a pesar o quizás justamente, por el hecho de ser extranjero (Rodríguez de Lisboa, 1623, sin foliar; Rodríguez de Lisboa, 1628, sin foliar). Desde este momento intensifica sus relaciones comerciales, a partir de la bisagra caribe, hacia el Perú y Acapulco, potenciando la ruta de la Mar del Sur (Rodríguez de Lisboa, 1635-1643, fs. 1-317; Sales Colín, 2000, p. 114). En este nuevo contexto se vincula a otros importantes hombres de negocios de *la nación* como es el caso de Manuel Bautista Pérez en Lima, quien fuera procesado y condenado durante la gran complicidad limeña de 1639 (Wachtel, 2007, pp. 73-94), con quien contraerá una importante deuda el año de 1631 a raíz de la compra de un navío en el puerto del Callao donde efectúa viajes regularmente (Rodríguez de Lisboa, 1635-1643, fs. 1-317). En general, esta abundante, si bien fragmentaria, documentación posterior no menciona el trato de las perlas y esmeraldas como parte integrante de su actividad económica.

Por otra parte, es posible evidenciar durante este mismo periodo y en el sucesivo que las dinámicas observadas en el caso de Rodríguez de Lisboa y su entramado de tráfico intercontinental continuaron siendo usuales, prácticamente de manera idéntica, en los círculos comerciales portugueses afincados en el espacio del Caribe (Vidal Ortega, 2002; Cwik, 2007, pp. 153-175; Escobar Quevedo, 2008). Un muy buen ejemplo en esta dirección está representado por el comerciante Juan Rodríguez Mesa, procesado por el Santo Oficio, y su involucramiento en el comercio de perlas. Efectivamente, en el caso de Rodríguez Mesa quien a raíz de su condena por la Inquisición de Cartagena hubo de sufrir confiscación de bienes, la cual generó a su vez numerosos juicios por acreedores, es posible adquirir una visión muy amplia y detallada en sus importantes negocios transcontinentales. En este contexto, en uno de aquellos pleitos, transcurrido de 1632 a 1644, el fiscal de la Inquisición cartagenera, Juan Ortiz, intenta defender los derechos del Tribunal en contra de las pretensiones de Andrés Rodríguez de Estremoz, hermano de Juan Rodríguez Mesa (Ortiz, 1632-1644, sin foliar). Dicho juicio representa una

14 Así lo denuncia el oidor de la Audiencia de Panamá, Alonso Pérez de Salazar, quien informa como su colega el oidor Alonso de Coronado soltó a Jorge Rodríguez de Lisboa de la prisión en que se encontraba y que los beneficios que recibe el acusado son “por respeto de don Alonso Coronado y a ruego suyo y también consta de los mismos papeles que el dicho Jorge Rodríguez tiene estrecha amistad con el dicho don Alonso Coronado y sus dos hijos y con todo esto soy yo el recusado y don Alonso Coronado el que ha de juzgar mi recusación...” (Pérez de Salazar, 1609, sin foliar)

suerte de *déjà vu* de los pleitos protagonizados por Rodríguez de Lisboa unas décadas antes: el fiscal confisca los libros de cuentas de Rodríguez Mesa y cartas dirigidas a su hermano Andrés Rodríguez de Estremoz, quien figura como representante de la compañía familiar en Lisboa; Andrés Rodríguez de Estremoz, al mismo tiempo, aparece como “contratador del contrato del reino de Angola”; materia de contrabando son perlas caribeñas, que Rodríguez Mesa adquiere en las pesquerías de la región, y esmeraldas del Nuevo Reino; socios en Sevilla son los cristianos nuevos portugueses Enrique de Andrade y Agustín Pérez, sobrinos de Héctor Antúnez; Rodríguez Mesa recibe “ropa de la India por mano de Antonio de Fonseca”; entre otras semejanzas con las dinámicas ya descritas en este artículo.

Portugueses siempre hubo y habrá, probablemente, en el espacio caribe. El siglo XVIII presenciará el auge de las comunidades judeo-portuguesas de Curazao, Jamaica, Surinam, Cayena y Tobago, y otras, testimoniando la supervivencia del interés portugués por esta región (Arbell, 2002). Las nuevas coyunturas en el siglo de las luces incluyen la supremacía de la comunidad de Ámsterdam como eje occidental del judaísmo portugués y los fuertes lazos que la unen a Londres y a las colonias inglesas. A lo largo de esta nueva etapa adquieren una importancia renovada productos caribeños endémicos en el comercio portugués de ultramar, en especial el azúcar, el café, el tabaco y las maderas nobles.

Conclusiones

El presente artículo se ha desenvuelto alrededor del estudio del caso representado por el portugués Jorge Rodríguez de Lisboa y su agencia en torno el contrabando de perlas y otras especies en el mundo caribe a inicios del siglo XVII, durante el reinado de Felipe III. La compleja trama transcontinental de la cual Rodríguez de Lisboa fue parte nos ayuda a visualizar las dinámicas que acompañaron a nuestros actores cristianos- nuevos portugueses durante este periodo. Bajo esta perspectiva ha sido parte de la estrategia metodológica de este artículo el intentar conceptualizar el entrelazamiento existente entre itinerarios vitales y redes mercantiles a nivel planetario. Aspectos fundamentales en este paisaje resultan ser elementos clave como la noción de extranjería, la mentalidad monopólica y el comercio portugués desarrollado, muchas veces, contracorriente casi como una actividad de resistencia subversiva. Como resultado de la pesquisa historiográfica en numerosos archivos y registros es posible mapear imaginariamente, a través de las rutas y personas descritas en la documentación, la conexión del espacio Caribe hacia la red global intercontinental a través de puntos clave como Panamá, Cartagena, Sevilla, Lisboa, Cabo Verde y Goa, pero también otros como Acapulco, Veracruz, Lima, la Habana, Luanda y Mozambique.

Bajo este prisma, individuos como Jorge Rodríguez de Lisboa parecen profitar de sus importantes conexiones familiares a nivel comercial (las cuales lo vinculan a los espacios transatlánticos) al mismo tiempo que se ven precarizados en relación a su condición de no-naturales (y peor aún de “cristianos-nuevos”) en los dominios castellanos. Estas condiciones, en particular durante el periodo de la unión dinástica, explican la fuerte tendencia de estos círculos mercantiles a ampararse en la búsqueda de privilegios (cartas de naturaleza, perdones generales, juros y mercedes, licencias monopólicas como el asiento de esclavos) al mismo tiempo que su interés por adquirir cargos en la

administración colonial (ya sea en la hacienda, el cabildo, la Iglesia u otros) y de cooptar la venalidad de los miembros de los círculos del poder imperial.

Referencias

Manuscritos

Anónimo. (Siglo XVII). *Informe contra portugueses que están en Indias*. (Descripción de Indias, Tomo I, MSS. 3064, fs. 1-6v). Sala Cervantes, Biblioteca Nacional de Madrid, Madrid, España.

Andrade, F. de. (1626-1627). *Processo de Francisca de Andrade* (Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra, PT/TT/TSO-IC/025/04760, sin foliar). Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa, Portugal.

Andrade, B. de. (1626-1627). *Processo de Bartolomeu de Andrade* (Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra, PT/TT/TSO-IC/025/001988, sin foliar). Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa, Portugal.

Andrade, J. A. de. (20-VI-1645). *Expediente de información de Juan Antonio de Andrade, hijo de Enrique de Andrade y de Violante de Antúnez, para pasar a Indias*. (Casa de Contratación, vol. 5427, N. 2. R. 9). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Andrade, L. de. (1625-1648). *Processo de Leonor de Andrade* (Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra, PT/TT/TSO-IC/025/07977, sin foliar). Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa, Portugal.

Duarte, S. (1635-1639). *Inventario y almoneda de los bienes confiscados a Sebastián Duarte*. (Consejo de Inquisición, vol. 4794, Exp.13, sin foliar). Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.

Furtado, A. (1625-1626). *Processo de Ana Furtado* (Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra, PT/TT/TSO-IC/025/05067, sin foliar). Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa, Portugal.

Furtado de Andrade, D. (1626). *Processo de Duarte Furtado de Andrade* (Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra, PT/TT/TSO-IC/025/06776, sin foliar). Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa, Portugal.

Furtado de Andrade, D. (1631-1634). *Processo de Duarte Furtado de Andrade* (Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra, PT/TT/TSO-IC/025/06776-1, sin foliar). Arquivo Nacional Torre

do Tombo, Lisboa, Portugal.

Inquisición de Lima. (1613-1638). *Relaciones de causas y autos de fe del Tribunal de la Inquisición de Lima*. (Consejo de Inquisición, Lib. 1030, fs. 1-527). Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.

Inquisición de Lima. (2-IX-1639). *ABC diario de las personas que están testificadas fuera de las cárceles de santo oficio de la Inquisición de la ciudad de los Reyes de las provincias del Perú*. (Consejo de Inquisición, Lib. 1031, fs. 42-44v). Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.

López de Fonseca, D. (1633-1643). *Pleito civil de Diego López de Fonseca contra Antonio de Acuña*. (Consejo de Inquisición, 1636, exp.6, sin foliar). Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.

López de Sequeira, J. (1606). *Expediente de Juan López de Sequeira, gobernador de Veragua*. (Audiencia de Panamá, vol. 68, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Morquecho, B., (8-V-1609). *Informe sobre autos por contrabando de perlas contra Jorge Rodríguez de Lisboa*. (Audiencia de Panamá, vol. 16, R.1, N.3, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Naturalezas de extranjeros, (1575-1666). *Autos de naturalezas o naturalizaciones probando los extranjeros estar avecindados en España para poder comerciar en Indias. Ramo 1. De portugueses*. (Casa de Contratación, vol. 50A, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Orduña, S. de. (13-VI-1613). *Cartas y expedientes de personas seculares: Informe de Sancho de Orduña escribano de cámara de la Audiencia y Chancillería de Panamá sobre las pesquerías de perlas*. (Audiencia de Panamá, vol. 47, N.15, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Ortiz, J. (1632-1644). *Pleito del fiscal Juan Ortiz contra Andrés Rodríguez de Estremoz y Juan Rodríguez Mesa*. (Consejo de Inquisición, vol. 4816, exp.3, sin foliar). Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.

Pérez de Salazar, A., (25-V-1609). *Informe sobre autos por contrabando de perlas contra Jorge Rodríguez de Lisboa*. (Audiencia de Panamá, vol. 16, R.1, N.8, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Pinto de Fonseca, F. (1608-1609). *Naturaleza de Fernando Pinto de Fonseca, mercader*. (Casa de Contratación, vol. 50A, N. 13, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Rodríguez de Lisboa, D. (10-VI-1586). *Institución de mayorazgo por parte de Diego Rodríguez de Lisboa y Jerónima López su mujer*. (Contaduría Mayor de Hacienda, vol. 404, N.13, sin foliar). Archivo de General Simancas, Simancas, España.

Rodríguez de Lisboa, D. & Rodríguez de Paiva, L. (1588). *Pleito de Diego Rodríguez de Lisboa y Luis Rodríguez de Paiva contra Horacio de Bibaldo y consortes*. (Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Moreno, depositados, Caja 61-4, sin foliar). Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Valladolid, España.

Rodríguez de Lisboa, J. (26-III-1611). *Prorrogación de licencia para comerciar en Indias*. (Audiencia de Santa Fe, vol. 2, R.2, N.84, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Rodríguez de Lisboa, J. (30-X-1623). Testimonio a favor del capitán Felipe Rodríguez para obtener naturaleza. (Audiencia de Panamá, vol. 48, N.50, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Rodríguez de Lisboa, J. (VI-1628). *Testimonio de autos oficiales reales y en grado de apelación al Consejo y la real Audiencia contra Jorge Rodríguez de Lisboa*. (Audiencia de Panamá, vol. 48, N.74b, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Rodríguez de Lisboa, J. (1635-1643). *Concurso de acreedores sobre los bienes de Jorge Rodríguez de Lisboa y los de Bartolomé Canelas*. (Fondo Inquisición de Lima, vol. 48, fs. 1-317). Archivo Histórico Nacional, Santiago, Chile.

Valverde de Mercado, F. (3-II-1609). *Papeles que envía al Consejo Francisco Valverde de Mercado*. (Audiencia de Panamá, vol. 46, N.15, sin foliar). Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Villa de Madrid. (1436-1708). *Vecindades, legitimaciones y naturalezas de la villa de Madrid*. (Fondo del Ayuntamiento de Madrid; Población; Vecindades, legitimaciones y naturaleza, 2-158 a 2-348, sin foliar). Archivo de la Villa, Madrid, España.

Impresos

Aguado de los Reyes, J. (2005). El Apogeo de los Judíos Portugueses en la Sevilla Americanista, *Cadernos de Estudos Sefarditas*, N° 5, pp. 135-157.

Arbell, M. (2002). *The Jewish Nation of the Caribbean: The Spanish-Portuguese Jewish settlements in the Caribbean and the Guianas*. Jerusalem: Gefen Publishing House.

Biblioteca Nacional de Lisboa. (1949). *Índex das notas de vários tabeliães de Lisboa* (Séculos XVI-XVIII). Tomo IV. Lisboa: Biblioteca Nacional de Lisboa.

Boyajian, J. C. (2008). *Portuguese Trade in Asia Under the Habsburgs, 1580-1640*. Maryland: Johns Hopkins University Press, 2008.

Cabral, I. M. de Ataíde Vilhena. (1995). Ribeira Grande: vida urbana, gente, mercancia, estagnação. En Madeira Santos, M. E. (coord.), *História Geral de Cabo Verde. Volume II* (pp. 225-273). Lisboa & Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional da Cultura e Cabo Verde.

Cabral, I. M. de Ataíde Vilhena. (2013). *A primeira elite colonial atlântica. Dos «homens honrados brancos» de Santiago à "nobreza da terra"* (Finais do séc. XV – início do séc. XVII). (Tesis doctoral inédita). Universidade de Cabo Verde, Praia, Cabo Verde.

Cañas Pelayo, M. R. (2015). Los judeoconversos portugueses de la edad moderna en la historiografía española: un estado de la cuestión. *Revista de Historiografía*, N° 23, pp. 217-243.

Cardim, P. (2010). De la nación a la lealtad al rey. Lourenço de Mendonça y el estatuto de los portugueses en la Monarquía española de la década de 1630. En González Cruz, D. (ed.), *Extranjeros y enemigos en Iberoamérica: la visión del otro. Del Imperio español a la guerra de la Independencia*. (pp. 57-88) Madrid: Silex.

Cwik, C. (2007). *Neuchristen und Sepharden als cultural broker im karibischen Raum* (1500-1700). *Zeitschrift für Weltgeschichte: Interdisziplinäre Perspektiven*, N° 8, pp. 153-175.

Cortes de Tomar. (1583). *Patente das merces, graças, e privilegios, de qve el rei dom Philippe noffo lenhor fez merce a eftes feus Regnos. E a diante vai outra Patente das respostas das Cortes de Tomar. Eftas Patentes mandou Sua Magestade que se pofeffem na Camara desta Cidade de Lisboa, & outras taes do mefmo teor na torre do Tombo, onde stão*. Em Lisboa, per Antonio Ribeiro impresor del Rey nosso senhor, sin foliar.

Cross, H. (1978). Commerce and Orthodoxy. A Spanish Response of Portuguese Commercial Penetration in the Viceroyalty of Peru, 1580-1640. *The Americas*, N° 35, pp. 151-167.

Chaunu, P. (1977). *Séville et l'Amérique aux XVIe et XVIIe siècles. Avec la collaboration d'Huguette Chaunu*. Paris: Flammarion.

Donkin, R.A. (1998). *Beyond Price: Pearls and Pearl Fishing Origins to the Age of Discoveries*. Philadelphia: American Philosophical Society.

Escalante, B. de. (1995). *Discursos de Bernardino de Escalante al Rey y sus ministros (1585-1605)*. Casado Soto, J. L., presentación, estudio y transcripción. Santander: Universidad de Cantabria, Ayuntamiento de Laredo.

Escobar Quevedo, R. (2008). *Inquisición y judaizantes en América española (siglos XVI-XVII)*. Bogotá: Universidad del Rosario.

Fernández Chaves, M. F. & Pérez García, R. M. (2012). La penetración económica Portuguesa en la Sevilla del siglo XVI. *Espacio, tiempo y forma: Serie IV, historia moderna*, N° 25, pp. 199–222.

Herzog, T. (2003). *Defining Nations. Immigrants and Citizens in Early Modern Spain and Spanish America*. New Haven & London: Yale University Press.

Hespanha, A. M. (1989), O Governo dos Áustrias e a «Modernização» da Constituição Política Portuguesa. Penélope. *Revista de história e ciências sociais*, N° 2, pp. 49-74.

Hespanha, A. M. (1991). As cortes e o reino. Da união à restauração. *Cuadernos de historia moderna*, N° 11, pp. 21-56.

Hespanha, A. M. (1998). *Vísperas del Leviatán. Instituciones y poder político* (Portugal, siglo XVII). Madrid: Taurus Humanidades.

Mendoça, L. de. (1630). *Svplicacion a sv Magestad Catolica del Rey nueftro feñor, que Dios guarde. Ante fus Reales Confejos de Portugal y de las Indias, en defenfa de los Portugueses*. Madrid.

Pérez García R. M. & Fernández Chaves, M. F. (2009). Sevilla y la trata negrera atlántica: Envíos de esclavos desde Cabo Verde a la América española, 1569–1579. En Álvarez Santaló, L. C. (coord.), *Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero* (pp. 597–622). Sevilla: Universidad de Sevilla.

Pulido, J. I. (2003). *Los conversos en España y Portugal*. Madrid: Arco Libros.

Salazar Mir, A. de. (1995). *Los expedientes de limpieza de sangre de la Catedral de Sevilla (Genealogías). Tomo I* (Expedientes 1 al 54). Madrid: Instituto Salazar y Castro, Gráficas Arias Montano.

Sales Colín, O. (2000). *El movimiento portuario de Acapulco: el protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México: Plaza y Valdés.

Schaub, J-F. (1997). Francisco Leitão, commissaire à tout faire. En Descimon, R., Schaub, J-F. & Vincent, B. (dirs.). *Les figures de l'administrateur : institutions, réseaux, pouvoirs en Espagne, en France et au Portugal, 16e-19e siècle* (pp. 59-74). Paris : Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales.

Schaub, J-F. (2001). *Le Portugal au temps du comte-duc d'Olivares (1621-1640). Le conflit de juridictions comme exercice de la politique*. Madrid: Casa de Velázquez.

Studnicki-Gizbert, D. (2007). *A nation upon the ocean sea. Portugal's Atlantic diaspora and the*

crisis of the Spanish Empire, 1492–1640. Oxford y otras: Oxford University Press.

Sullón, G. (2016). *Extranjeros integrados. Portugueses en la Lima virreinal, 1570-1680*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Ventura, M. d. G. Mateus. (2005). *Portugueses no Peru ao tempo da união ibérica. Mobilidade, cumplicidades e vivencias. Volume I, Tomo I*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

Valdivieso, E. & Serrera, J. M. (1985). *Historia de la pintura española. Escuela sevillana del primer tercio del siglo XVII*. Madrid: Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia del Arte Diego Velázquez.

Vidal Ortega, A. (2002). *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: CSIC-Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, Diputación de Sevilla.

Vila Vilar, E. (2014). *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla: Universidad de Sevilla Secretariado de Publicaciones, 2a Edición.

Wachtel, N. (2007). *La fe del recuerdo. Laberintos marranos*. México et alt.: Fondo de Cultura Económica (FCE).

Wheat, D. (2011). Garcia Mendes Castelo Branco, fidalgo de Angola y mercader de esclavos en Veracruz y el Caribe a principios del siglo XVII. En Velásquez, María Elisa (dir.). *Debates históricos contemporáneos: africanos y afrodescendientes en México y Centroamérica* (p. 85-107). México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.

Wheat, D. (2016). *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.

Santiago de Cuba: del “abandono” al perfeccionamiento en su sistema defensivo, siglos XVII- XVIII

Lilyam Padrón Reyes

Universidad de Cádiz

lilyam.padron@uca.es

Recibido 10.10.2017
Aceptado 15.12.2017

Resumo: Nuestro artículo pretende examinar la defensa marítima del suroriente cubano, determinada en virtud de la protección del Caribe español, a través del perfeccionamiento del sistema de fortalezas y un reordenamiento de los recursos locales en virtud de su protección frente a los intereses coloniales de las potencias extranjeras. La guarda de la ciudad de Santiago de Cuba revestirá una puntual importancia en el aseguramiento de las posesiones antillanas frente a la expansión inglesa en el área del Circuncaribe, en contraposición al abandono del que había sido testigo la urbe durante los primeros siglos coloniales al quedar aislada del entorno comercial atlántico.

Palavras-chave: Cuba, defensa marítima, fortificaciones, Santiago de Cuba, época moderna

Abstract: Our article intends to examine the maritime defense of the southeastern Cuban throughout the eighteenth century, determined by the protection of the Spanish Caribbean, through the improvement of the system of strengths and a reordering of the available local resources by virtue of their protection against the colonial interests of foreign powers. The guard of the city of Santiago de Cuba, will take on a specific importance within the Hispanic strategy in the assurance of its Antillean possessions in front of the English expansion in the area of the Circuncaribe, as opposed to the abandonment that had witnessed the city during the first colonial centuries to be isolated from the Atlantic commercial environment.

Keywords: Cuba, maritime defense, fortifications, Santiago de Cuba, modern era

Introducción

Desde la perspectiva de la *historia atlántica*,¹ nuestro trabajo pretende examinar la realidad defensiva de la ciudad de Santiago de Cuba a lo largo de los siglos XVII-XVIII, tomando como referencia la concepción geopolítica del entorno caribeño.

A través de la evolución y puesta en valor de sus principales defensas, profundizaremos en la concepción "periférica" que determinará el imperio español para aquellos territorios que marginados inicialmente de la Carrera de Indias, despertarán el interés de la Corona en la medida que las circunstancias estratégicas amenazasen su estabilidad política y económica frente al resto de posesiones europeas.

Tomando como punto de partida la revisión de fuentes primarias localizadas en el Archivo General de Indias, y el Archivo Nacional de Cuba, junto al conjunto de fuentes secundarias, nos centraremos en el análisis de una realidad colonial que al menos, para el caso cubano, nos permite el estudio de un espacio alternativo al primer sistema defensivo, como Santiago de Cuba; que en el transcurso del siglo dieciocho formarán parte del reordenamiento y modernización imperial que los Borbones emprenderán en América ante las nuevas coyunturas estratégicas y con el fin de estrechar lazos con sus élites coloniales.

Santiago de Cuba en las "periferias" del imperio colonial hispano

Como parte del itinerario fundacional inicial a lo largo del territorio cubano, el Adelantado Diego de Velázquez y sus tropas establecerán en julio de 1515, la séptima villa denominada Santiago de Cuba (Miranda, 2015, p. 23) en la costa suroriental, con el objetivo de que sirviera como base de operaciones para ejercer un mejor control sobre los territorios ya establecidos en el Caribe,² y potenciar desde su puerto nuevas empresas colonizadoras y el intercambio mercantil con la península (Portuondo Zúñiga, 1977, p. 10).

La región ocupará un espacio geográfico de unas 84.600 hectáreas. Su entorno marítimo privilegiado limita al sur con las cálidas aguas del mar Caribe, y en tierra firme con el extenso macizo montañoso de la Sierra Maestra. Las excelentes condiciones climáticas son propicias para el desarrollo de una agricultura productiva, que a su excelente ubicación geográfica destacan la importancia de su enclave portuario en torno a las ventajas naturales ofrecidas por su bahía.

Durante esta primera etapa de establecimiento y consolidación de los nuevos espacios coloniales, dado el marcado interés en la localización y gestión de las riquezas y bienes materiales americanos, la ubicación privilegiada del puerto santiaguero significará un punto indispensable para la gestión y

1 Se reconoce como historia atlántica a la propuesta historiográfica que integra en su escala espacial de análisis a África, el Caribe y América Latina como parte integradoras del "sistema atlántico", marcando su interés en el análisis histórico global. Cfr. (Morelli y Gómez, 2006), (Céspedes del Castillo, 2006).

2 Nos referimos a La Española, Puerto Rico y Jamaica, que habían sido colonizadas desde inicios del siglo XVI en el espacio caribeño, como zona primigenia del posicionamiento español en el llamado *Nuevo Mundo*.

expansión del naciente emporio colonial hispano en el continente americano. Convertida inicialmente en centro político y económico, y distinguida bajo el título de "ciudad" en abril de 1523 (Morell, 1985, p. 139). Su población para 1526 será estimada en unos 2000 vecinos (Torres, 1869, pp. 425-425) que le hacían reconocer del resto de villas cubanas como la más poblada hasta 1556, en que será desplazada frente al privilegiado status alcanzado por la villa de La Habana como "puerto escala" en el circuito atlántico encargado de transportar las riquezas a la metrópoli (Portuondo Zúñiga, 2012, p. 22).

El reconocimiento de su aislamiento geográfico será destacado por el Obispo Sarmiento en su informe al emperador Carlos V en 1544, donde expresará que "...con más facilidad se viaja a Sevilla que a Santiago, que no se puede comunicar por mar ni tierra..."(CODOI, 1885, p. 231-232), y tomará peso en la elección del puerto habanero como parte de la estrategia imperial tras la implantación del sistema comercial atlántico, que lo considerará con excelentes condiciones para la navegación, nexo entre los enclaves portuarios de Nueva España y la Florida; que según especialistas como Francisco Castillo Meléndez (1986), eran paso obligado para la embocadura del Canal de Bahamas que posibilitaba el impulso final a los navíos hacia las costas ibéricas.

A partir de tales coyunturas, el destino de la villa santiaguera se verá marcado por la desconexión con los intereses oficiales, al quedar inhabilitado de comerciar y/o intercambiar sus mercancías tras la implantación de la política oficial de "puerto único" instaurada por España en sus territorios coloniales desde mediados del siglo XVI. Ello influirá desde los primeros momentos en que sus vecinos principales, e incluso sus propias autoridades acudan al recurso del comercio ilícito o contrabando como vía de sustento para dar salida a sus productos y proveerse de otros necesarios.³ Siquiera un elemento de especial interés para los intereses defensivos de la Corona como la producción de cobre, a partir del descubrimiento en 1530 de minas de oro y cobre en el cerro del Cardenillo, atraerá el interés de la monarquía hacia un restablecimiento comercial de la villa santiaguera (Wright, 1919, pp. 450-466).

A lo largo del siglo XVI, la protección del entorno de la bahía santiaguera quedará al cuidado de sus autoridades locales y vecinos, que al no contar con recursos suficientes demandarán constantes auxilios a la Corona en socorrer el territorio de los ataques enemigos, como se advertirá en carta de sus vecinos más honorables donde afirmarán "...la ciudad de Santiago de Cuba...en donde pueden jugar ciertos tiros de pólvora, por no existir fortaleza alguna..."⁴ Si analizamos lo planteado por diversos autores (Portuondo Zúñiga, 2012; Portuondo Viñals, 2006; Wright, 1916), que describen el descalabro económico y social de la urbe santiaguera en la segunda mitad del siglo XVI, en medio de una situación precaria ante la carencia de un entorno comercial y el abandono institucional, ello nos llevará a plantearnos la contradicción entre discurso oficial versus realidad, pues si bien era

3 Desde los primeros momentos de la colonización, la región oriental cubana, y en particular la villa de Bayamo, se había convertido en productora de carnes, cueros y mieles, productos altamente demandados en el ámbito comercial caribeño, y que serán utilizados para el trueque por otras mercancías, y su venta a navíos holandeses e ingleses. Para una mayor profundidad en el tema, consultar: (PORTUONDO, 2012, pp.12-13; Crespo Solana y González-Ripoll, 2011).

4 Archivo Nacional de Cuba- (ANC)-, Academia de la Historia, leg.31, no.297- Sobre las defensas de la ciudad de Santiago de Cuba, 1545.

un territorio empobrecido con escasos recursos económicos, ello era opuesto a los intereses de la empresa económica que representaban corsarios y de piratas.

Según propias declaraciones de autoridades y vecinos, el monto de los botines conseguidos en las distintas incursiones a la villa era alto, llegándose a hablar en uno de los ataques perpetrados por el pirata francés François Le Clere- conocido en el mundo hispano como "pie de palo"-, de un rescate de "sesenta mil pesos entre oro, plata y joyas"(García del Pino, p. 34), equivalente en la época al financiamiento que el imperio español utilizará entre (1548-1563) para gastos de defensa en sus territorios caribeños y Tierra Firme (Hoffman, 1983, pp. 26-27).

Desde inicios del establecimiento de la villa, se habían reportado numerosas incursiones de corsarios y piratas en la ciudad, tantos como en La Habana. A pesar de ello, si establecemos un marco comparativo inicial entre el occidente y oriente de la Isla, lograremos observar similar correspondencia en el trato otorgado por la monarquía hispana a sus territorios americanos que alejados de la ruta comercial de Indias eran considerados como centros periféricos a diferencia del centro administrativo, político y comercial, en tanto se consideraba que poco tenían que ofrecer a los procesos de consolidación y el tráfico de mercancías y metales que eran vitales para el mantenimiento de los poderes centrales.

Tal será el escaso interés despertado por Santiago de Cuba en las altas esferas metropolitanas, que ello se tradujo en una "desconexión institucional" en relación con la distancia geográfica de cientos de kilómetros que le separaban del eje administrativo y económico; tanto así, que se demorará un siglo luego de su fundación en comprender y patentizar la necesidad en la materialización de un efectivo sistema de defensa marítima que protegiese la urbe y su bahía frente al resto de territorios antillanos convertidas ahora en refugio de piratas y corsarios franceses, holandeses e ingleses (Padrón Reyes, 2016, p. 5).

Desde este punto de vista, el mar Caribe, reafirmará el carácter mundial del fenómeno y de sus actores, en tanto, se trataba de la construcción de un mundo "globalizado", donde el dominio del espacio marítimo será primordial para ejercer un mejor control sobre las posesiones coloniales, y vertebrar en la misma medida nuevas redes de intercambio e información que asegurasen un predominio estratégico de los territorios hispanos sobre el resto de potencias europeas (Montero Soria, 2003, p. 2).

A lo largo del siglo dieciséis, el único intento oficial reconocible en resguardar la bahía santiaguera tendrá lugar en 1539, a través del real decreto donde se ordenaba al gobernador de la Isla Fernandina Gonzalo de Guzmán, la ejecución de "...un revellín en el puerto de la ciudad de Santiago,⁵ para defensa de los navíos corsarios, con el menor coste que sea posible, y en el lugar más cómodo, habiéndose ordenado a los oficiales de Sevilla que envíen cuatro falconetes con sus pelotas y pólvora, dos docenas de arcabuces con sus aparejos y cincuenta ballestas; que las entreguen al factor de esa

⁵ Tipología de fortificación triángular cuyo objetivo es dividir a una fuerza atacante y proteger los muros de cortina mediante fuego cruzado impidiendo al enemigo su aproximación al recinto. Para mayor información consultar:(ZAPATERO, 1979).

Isla para que las tenga en guarda".⁶

En agosto de 1637, la Corona por fin concretará las órdenes pertinentes para que el ingeniero militar Bautista Antonelli- que se encontraba en Puerto Rico- acudiera con prontitud a Santiago de Cuba, con el objetivo de estudiar, reconocer y establecer las medidas apropiadas para la construcción de las primeras obras defensivas de su puerto.⁷ La disposición real en acometer tales acciones, a diferencia de las tareas de fortificación vertebradas en el entorno costero habanero había demorado algunas décadas, donde precisamente, la explicación en tales dilaciones podemos encontrarla en la consideración de que el puerto santiaguero- situado a unas 300 leguas del centro político y político de la colonia - en opinión de autores como Castillo Meléndez (1986), no reunirá ninguna participación ni importancia en la seguridad del prioritario circuito comercial de flotas y galeones, en su condición de médula económica de la monarquía hispánica (pp. 362-363). Unido a ello, el lanzarse en tan importante gestión defensiva conllevaba un financiamiento que la monarquía no estaba en disposición de costear, más cuando sobraban alarmas por toda la América hispana.

Desde agosto de 1639, el gobernador Pedro de Roca y Borja dará por concluidas las obras defensivas en el Castillo de San Pedro de la Roca,⁸ gracias a préstamos de vecinos, y la ayuda de 50 esclavos reales cedidos por su administrador de las Minas de Santiago del Prado.⁹ Frente a tales noticias la Corona mostrará su inconformidad con el resultado, y achacarán los múltiples defectos encontrados a la fortaleza a la premura con que el gobernador había encaminado los trabajos sin la supervisión de un maestro de obras.

La gestión y articulación de una defensa eficiente para la ciudad en medio de un entramado de obstáculos, carencias, intereses y malas prácticas conducirán al descalabro de vicisitudes y contradicciones en que se encontrará la urbe santiaguera a mediados del siglo XVII. En 1649, aun cuando ya contaba la ciudad con un sistema inicial de defensas - a partir del Castillo de San Pedro de la Roca y su presidio compuesto por 80 infantes con su capitán, un capellán y seis artilleros no conseguirán rebasar la situación de inseguridad persistente en el entorno de su bahía. En base a ello, sus autoridades locales tomarán la determinación de ampliar las obras de fortificación y multiplicar la infantería, a partir de la construcción de dos nuevas plataformas anexas a la original plantadas por Pedro de Roca y Borja en los surgideros de Juragua y Cabañas, y de esta manera conseguir asegurar el castillo y todo el entorno de su bahía de manera inexpugnable.¹⁰

6 Archivo General de Indias-(AGI), Santo Domingo, 1121, Real Cédula, Santo Domingo, 21 de febrero de 1539.

7 AGI, Santo Domingo, 869- Cédula Real para la fortificación de Santiago de Cuba al ingeniero militar Juan Bautista Antonelli- Madrid, 8 de agosto de 1635.

8 Nombrado así en honor al gobernador de Santiago de Cuba Pedro de Roca y Borja, máximo encargado de su construcción.

9 AGI, Santo Domingo, 102- El gobernador Pedro de Roca y Borja, Santiago de Cuba, 16 de octubre de 1641.

10 AGI, Santo Domingo, legajo 455, Relación del puerto de la ciudad de Santiago de Cuba y de lo que parece tocantes para la protección de sus fortificaciones, Santiago de Cuba, 6 de noviembre de 1649.



Mapa no.1 Descripción gráfica del puerto y bahía de Santiago de Cuba (1651)

Fuente: AGI, Santo Domingo, Mapas y Planos, 51

Para mediados del siglo diecisiete, la desprotección de la ciudad continuará siendo una realidad latente denunciada continuamente por sus gobernadores, achacada a los muchos desperfectos que presentaban sus defensas, y que no podrán ser rectificadas por la falta de caudales al recibirse a más de seis años de fundado su presidio la escasa cuantía de veinte mil pesos en dos socorros, en comparación de los treinta mil pesos anuales establecidos para el situado de la plaza desde las cajas reales de Nueva España.¹¹ Cabe señalar la demora en la remisión del situado novohispano-establecido en unos treinta mil pesos - como un motivo de contradicciones internas al establecerse como intermediario al gobernador de la Habana, lo que traerá como consecuencias directas la sustracción de fondos en conceptos de transporte y resguardo- alegando la enorme distancia del recorrido hasta Santiago de Cuba - respaldando que la cantidad llegase incompleta y con retrasos a su destino.

Hacia el perfeccionamiento de un modelo defensivo

En el transcurso de los primeros siglos coloniales, el proceso de estructuración defensivo antillano evolucionará progresivamente desde la dimensión espacial local hasta una escala global atlántica, incluyendo la organización de sistemas complejos, tanto en las costas como en el interior.

Los nuevos acontecimientos tras la toma inglesa de Jamaica (1655), darán pie en que el sistema

¹¹ AGI, Audiencia de Santo Domingo, legajo 102, carta de Bartolomé de Osuna, gobernador de Cuba - Santiago de Cuba, 14 de noviembre de 1646

defensivo de Santiago de Cuba conforme un gran frente, que asegurase la conservación y refuerzo de la conocida como "llave geoestratégica del Caribe" frente a los nuevos espacios coloniales europeos, ahora convertidos en bases perturbadoras de la estabilidad comercial y territorial de la Corona hispana.

A partir de las nuevas circunstancias, el perfeccionamiento del sistema defensivo de la ciudad de Santiago de Cuba tendrá una especial repercusión en la estrategia oficial, pues de espacio "periférico", comenzará a cobrar protagonismo en su consideración de frontera política y estratégica de España frente al resto de posesiones coloniales europeas, particularmente las inglesas, en el espacio antillano (Turner Bushnell, 2012, p. 22).

En medio de tan convulsa realidad, para inicios del dieciocho, el gobernador de la ciudad Pedro Jiménez, se hará eco de las denuncias de sus oficiales y alertará del mal estado de las fortalezas de la ciudad, y enfatizará en la necesidad en su perfeccionamiento argumentando:

[...] esta plaza es una de las que conviene al real servicio de V.M. fortalecer y guardar porque con la inmediatez de la Jamaica y demás colonias extranjeras se le facilita la conducta en cualquier armamento que quieran hacer, haciendo juicio los enemigos de quedarse posesionados de este puerto, lo cual con una buena prevención que conduzcan lo podrán conseguir con el seguro de que el recurso de tropas en la de la Habana.¹²

Como previsión ante tales peligros, los Borbones destinarán cuantiosos recursos en perfeccionar y ampliar la extensa red defensiva de su vasto imperio colonial americano, para de esta manera conseguir afianzar su soberanía territorial frente a los intereses del resto de potencias europeas. Unido a ello, la reacción inglesa frente a lo sufrido en el departamento oriental cubano en 1741 y 1748 será determinante en la posterior acción británica de 1762, en asumir la temeraria aventura de invadir directamente La Habana como paso directo en su estrategia de ampliar sus bases comerciales tanto en tierra firme como hacia las zonas interiores, y de esta forma retomar los objetivos perseguidos en el ataque a Cartagena de Indias en 1741 (Zapatero, 1964; Serrano Álvarez, 2016, pp. 359-383).

Tras el ataque y posterior toma de La Habana por los ingleses (1763), y tras los once meses transcurridos la monarquía española vislumbrará que el mantenimiento y el reforzamiento de su soberanía en sus territorios americanos debían ser fortalecidos bajo nuevos cauces, estrechando mejores vínculos con las élites locales, que en la misma medida sirvieran a la modernización del aparato administrativo, militar y político de España en su vasto imperio colonial (Parcero Torre, 1998, p. 208).

Como parte de este cuerpo de reformas, uno de los puntos más importantes de su política estratégica establecerá lo relativo al reforzamiento del sistema defensivo de la Isla de Cuba, y en especial de La Habana y Santiago de Cuba. Siguiendo tales disposiciones reales, pasarán a Cuba un especializado equipo de ingenieros militares que dirigidos por Silvestre de Abarca y bajo los mandos del Conde de

¹² AGI, Indiferente, 1884- El gobernador Pedro de Jiménez acerca de las fortificaciones de Cuba- Santiago de Cuba, 30 de mayo de 1730.

Ricla como capitán general, y del mariscal de campo Alejandro O'Reilly, tendrán la importante misión de estudiar y confeccionar un plan de defensa que certificase a la Corona que los sucesos ocurridos en La Habana no tendrían continuidad en ningún otro momento (Cámara, 2005; Capel, Sánchez & Moncada, 1988; Cruz Freire; 2016).

A diferencia del siglo anterior, donde los perennes ataques de corsarios y piratas a las naves hispanas habían obligado a la Corona en vertebrar todo un "escudo antillano",¹³ con el advenimiento del modelo ilustrado las concepciones en torno a la "guerra" y sus "defensas" se verán marcadas bajo nuevas directrices, que trasladarán al escenario americano verdaderos ejércitos nacionales. En consecuencia, la política a seguir por el monarca español y sus ministros estará determinada al decir de autores como Alfredo J. Morales (2016), "...por un gran protagonismo de los ingenieros militares ante la necesidad de poner en defensa las Indias, a fin de evitar la cada vez más agresiva política británica" (p. 68).

Con la puesta en vigor de las reformas administrativas y militares se intentará fortalecer la costa suroriental de la Isla, a partir de la modernización y readaptación del sistema de fortificaciones a lo largo de su cinturón defensivo.¹⁴ A partir de las condiciones y el pésimo estado de defensa en su bahía, sus autoridades no cejarán en el empeño de negociar las cifras en la remisión del situado, argumentando las circunstancias de cercanía geográfica con Jamaica, donde todo esfuerzo era insuficiente en asegurar la soberanía hispana frente al despliegue inglés. Según lo expresado en la *Relación del Estado en que se halla la Plaza de Santiago de Cuba con las demás adyacentes Baterías y Defensas (1764)*, y en particular sobre la situación del Castillo del Morro se apuntará:

[...] se halla en estado de defensa en cuanto permite su corta extensión, pequeño frente y débiles defensas: (por lo que respecta a la parte de tierra) concluido el camino cubierto. La artillería montada a excepción de cuatro piezas que también es faena breve, y a que V.S. tiene dadas sus disposiciones para que la primera ejecución después de salir de otras precisiones: por la parte del mar es más respetable, por su elevada situación por la artillería regular, aunque en corto numero y bondad de sus murallas, sirviéndole de escudo las baterías de la plataforma, más baja y rasante, sus cañones de grueso calibre, y bien situada: si con el defecto de sus parapetos poco robustos y enfilada de la Socapa.¹⁵

Como resultado del fuerte sismo ocurrido en la ciudad, en junio de 1766, donde buena parte de

13 Conjunto de puertos-fortalezas que se vertebrarán desde el Norte en San Agustín de la Florida continuando por todo el litoral continental de San Juan de Ulúa, Campeche, Panamá y Cartagena de Indias, unido a los puertos insulares antillanos de La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico. Este conjunto de edificaciones defensivas, administrativas, y comerciales se irán construyendo y perfeccionando de manera paulatina entre los siglos XVI-XVIII. Unido a ello en las costas del Pacífico se ubicarán otros sistemas de fortalezas que servirán de refuerzo a la otrora fachada atlántica.

14 ANC, Correspondencia de los Capitanes Generales, leg.14, exp. 177, Copia de carta dirigida a Alejandro O'Reilly por el gobernador de Santiago de Cuba D. Fernando Cajigal de la Vega, Marqués de Casa Cajigal, Cuba, 14 de marzo de 1764.

15 ANC, Correspondencia de los Capitanes Generales, leg.14, exp. 177, Copia de carta dirigida a Alejandro O'Reilly por el gobernador de Santiago de Cuba D. Fernando Cajigal de la Vega, Marqués de Casa Cajigal, Cuba, 14 de marzo de 1764.

sus edificios civiles y militares se verán gravemente afectados, y en particular las fortificaciones de su puerto quedarán prácticamente inutilizadas, será destinado el ingeniero Agustín Crame por petición del gobernador general Marqués de Casa Cajigal para analizar y proyectar soluciones sobre el terreno, en el intento de una reactivación defensiva de la plaza de Cuba.¹⁶

Entre los principales puntos, que posteriormente el ingeniero Crame transmitirá en su dictamen al ingeniero en jefe Silvestre Abarca y el gobernador general Antonio María Bucareli, como máximas figuras encargadas de analizar y transmitir a la Corona las medidas necesarias para el correspondiente financiamiento, planteará la demolición de muchos de los edificios militares inutilizados tras el sismo, entre ellos el Castillo San Pedro de la Roca, y en su lugar entenderá edificar nuevas estructuras mejor condicionadas al terreno en lo relativo a la eficacia de los fuegos, la construcción de un nuevo revellín y efectuar mejoras en los almacenes de pólvora, al uso de optimizar sus ventajas y cubrir mejor el frente del castillo principal para sus guardias diarias.¹⁷



Mapa no.2 Plano del proyecto propuesto por el ingeniero militar Agustín Crame para el Castillo del Morro de Santiago de Cuba (1766) **Fuente:** AGI, Santo Domingo, Mapas y Planos, 343

De esta manera, comenzarán las conversaciones y el intercambio de criterios entre el gobernador de Cuba, el gobernador general de la Isla y el ingeniero en jefe D. Silvestre Abarca en lo referente al análisis de las propuestas emitidas por Crame, en pos de conseguir que las defensas de Santiago de Cuba fuesen reconstruidas a partir del estado ruinoso que presentaban sus principales edificaciones.

¹⁶ AGI, Santo Domingo, 1051, Carta del Gobernador de Santiago de Cuba, Marqués de Casa Cajigal, al Capitán General de Cuba, D. Antonio María Bucareli, comunicando el estado de la fortaleza después del terremoto, el mal estado en que ha quedado el pueblo, Santiago de Cuba, 18 de julio de 1766.

¹⁷ AGI, Santo Domingo, 1070, El ingeniero Agustín Crame con relación al castillo del Morro de Santiago de Cuba-Cuba, 18 de septiembre de 1766.

En lo relativo al tema del financiamiento para acometer las acciones constructivas en la plaza de Cuba, desde 1764, la Corona ordenará que se diesen "prontas providencias" en ejecutar de los caudales destinados a las fortificaciones de La Habana- alrededor de 500 mil pesos- una parte considerable para el sustento de las obras que estaban proyectadas, a fin de adelantar su ejecución ante el peligro de que el territorio se encontrase desprotegido a merced de algún ataque exterior.¹⁸

Junto a ello según nos refiere Pérez Guzmán (1982), el monarca Carlos III adoptará la iniciativa de cobrar un impuesto del 3% sobre las haciendas con el objetivo de que el monto del situado no fuese alterado, y la propia isla sufragase parte de sus gastos de defensas. La práctica demostrará que el verdadero fin de tales políticas responderá al interés real en limitar las cifras del situado, y de esta manera obtener mayores dividendos fiscales. Frente a semejantes agravios el patriciado criollo no estaba dispuesto en financiar dichas actividades, y responderán unánimemente con una fuerte oposición que supondrá para la Corona serios enfrentamientos que obligarán en su derogación a tan solo dos años de su implantación (382).

Finalmente, entre los once puntos acordados entre el gobernador de la plaza de Cuba Esteban de Oloriz y el ingeniero en jefe de fortificaciones Silvestre Abarca, se priorizará la reconstrucción de las partes de las fortificaciones arruinadas, y la limpieza de sus fosos y el revellín que había servido como almacenamiento de las ruinas extraídas del Castillo. Asimismo, en vista de dotar a sus puestos defensivos de una mejor estabilidad ante los fenómenos sísmicos propondrán la utilización de materiales como la mampostería y sillería.

Entre las principales modificaciones advertidas, Abarca considerará oportuno levantar una pequeña batería de mampostería en el camino de ascenso del castillo, atendiendo a su ubicación estratégica para hacer frente a cualquier desembarco del enemigo, así como la construcción de nuevos almacenes y cuarteles en las instalaciones del Castillo de San Francisco, en el centro de la ciudad.¹⁹

Bajo estas nuevas indicaciones se establecerá el abandono de los puestos defensivos de las costas laterales de la bahía santiaguera, en vista de su poca utilidad, y la enorme carga de trabajo y recursos que suponían para la tropa veterana de dicha plaza, decretándose que en su lugar quedasen reducidas a puestos de vigías o atalayas según las nuevas providencias. Los puntos de Juragua y Juraguacito serán deshabilitados de la red defensiva suroriental en un intento de recortar gastos, y concentrar todos los esfuerzos en el resto de sitios defensivos, dígame: Castillo de S. Pedro de la Roca o del Morro, Batería de la Estrella, Puesto de aguadores, Batería de Cabañas, Puesto de Guaicabón.²⁰

18 ANC, Asuntos políticos, leg.1, exp.110, Real Orden para las fortificaciones de Cuba destinando caudales de los quinientos mil pesos aplicados a estas- San Ildefonso, 25 de abril de 1764.

19 AGI, Cuba, 1067, Puntos acordados entre el gobernador de la plaza de Cuba, y el ingeniero en jefe de fortificaciones en caso de rompimiento, Santiago de Cuba, 18 de enero de 1771. CRUZ FREIRE (2013), pp.139-150).

20 AGI, Santo Domingo, 1141, El gobernador Juan Ayanz de Ureta al gobernador general de la isla Marqués de la Torre- Cuba, 19 de junio de 1774.

Puestos defensivos	Estado que presentaban
Castillo del Morro	Reconstruido y modernizado
Castillo de San Francisco	Reconstruido y modernizado
Fuerte La Estrella	En defensa
Batería de Cabañas	En defensa
Puesto de Aguadores	En defensa
Puestos de Jurágua grande y chico	Abandonados a partir de 1776
Fuerte de Guaicabón	Modernizado

Tabla no.1 Estado de las defensas de Santiago de Cuba según las modificaciones de 1774-1776

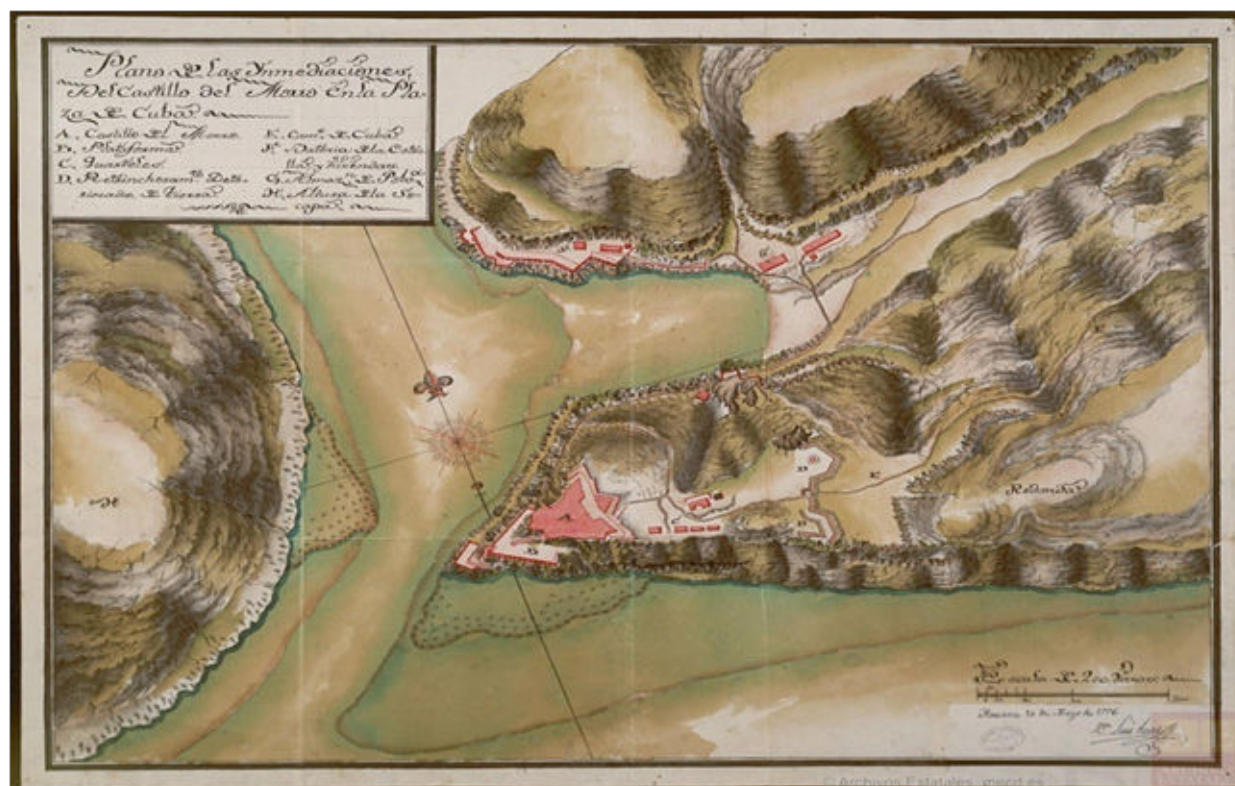
Fuente: Elaboración de la autora. AGI, Cuba, 1052, 1053, cartas y memoriales de los gobernadores de Santiago de Cuba (1766-1777)

Así, en 1771, se continuarán las mejoras según lo proyectado por el ingeniero militar Francisco Suarez Calderín - amplio conocedor del terreno santiaguero -, en lo relativo a la ubicación de nuevas cortaduras que asegurasen la dificultad del enemigo para su acceso al Castillo del Morro. Constituirá una premisa para la Corona que sus posesiones coloniales dispusieran de un eficaz sistema de defensas que estuvieran a tono con las nuevas doctrinas de fortificación, y estuvieran identificadas dentro de los nuevos resortes estratégicos derivados de la geopolítica imperial hispana (Ramos Zúñiga, 1993, pp. 52-53).

Todos los esfuerzos de los gobernadores e ingenieros militares²¹ a cargo de las modificaciones y reconstrucción de sus edificaciones civiles y militares, habían conseguido que la ciudad por fin estuviese a buen resguardo y protección ante cualquier peligro del exterior. El objetivo trazado en conseguir que sus distintas posiciones defensivas hiciesen frente directo al enemigo, ya fuese en acción por tierra o mar, y entorpeciesen su paso al interior de la ciudad había sido eficazmente cumplido.²²

21 Durante los casi veinte años que habían transcurrido en las obras de reconstrucción y modernización del sistema defensivo sucederán numerosos ingenieros militares destinados a la proyección e inspección general de los trabajos encontramos las participaciones profesionales de: Pedro y Agustín Beaumont (1762-1766), Agustín Crame (1766), Francisco Suarez Calderín (1767-1771), Antonio Trebejo (1771-1774) y Ventura de Buzeta (1774-1777). Para una mayor ampliación del tema consultar: LUENGO GUTIERREZ (2014), pp.37-47).

22 AGI, Cuba, 1230, Relación del estado de defensa de la Plaza de Cuba- Cuba, 30 de abril de 1778



Mapa no.3 Plano de las inmediaciones del Castillo del Morro de Santiago de Cuba (1776)

Fuente: AGI, Santo Domingo-Mapas y planos, 413

En las últimas décadas del siglo dieciocho, y bajo los gobiernos de Juan Bautista Vaillant (1788-1796), Juan Nepomuceno Quintana (1796-1798) y Sebastián Kindelán (1799-1804), acontecerán importantes cambios tras la revolución en Saint-Domingue y la llegada de numerosos hacendados franceses que significarán un gran impulso a la economía regional y local. A partir de ello, sucederán importantes concesiones al departamento oriental como la creación de una Sociedad Económica de Amigos del País (1790), que contribuirá entre otras cuestiones al deshielo del monopolio comercial y el abandono de la política de privilegiar la exclusividad de las oligarquías habaneras. En pocos años, la urbe suroriental alcanzará un elevado fomento urbano que irá en paralelo con su crecimiento poblacional, la continua modernización de sus estructuras defensivas, y las actividades comerciales que se desarrollaban por su puerto (Orozco Melgar, 2008).

Conclusiones

A modo de conclusión podemos señalar que, si bien durante los primeros siglos coloniales la ciudad de Santiago de Cuba quedará sumida en el aislamiento comercial y político del resto de la Isla, con el advenimiento del siglo dieciocho, la nueva realidad global marcará su destino tras la alianza entre las Coronas española y francesa frente al poderío de Inglaterra. Con arreglo al reordenamiento político, económico y militar de las "reformas borbónicas", a partir de 1766, sus defensas serán perfeccionadas de cara a ejercer un mejor control del territorio, y en la misma medida salvaguardar la soberanía hispana en el espacio caribeño frente a la presión inglesa ejercida desde Jamaica.

De esta manera, iniciará todo un complejo proceso, ejecutado en varias etapas, conseguirá estructurar un plan de defensa local, sustentado en las mejoras estratégicas que trasladarán a la capital suroriental la concepción del arte militar basado en la mejora de sus fortificaciones, y en el máximo aprovechamiento de sus ventajas naturales, siempre advirtiéndose que las acciones desarrolladas representasen el menor perjuicio para los intereses reales.

Asimismo, el objetivo de fortalecer el enclave santiaguero tendrá repercusión no solamente en el plano estratégico, sino en su sociedad en general, donde las acciones encaminadas en una mejor centralidad política y militar, fortalecerán la presencia oficial, en el intento de frenar el comercio ilícito, potenciar el fomento urbano, y reestructurar las relaciones de poder con las élites locales.

Referencias

I. Fuentes documentales

Archivo General de Indias, (AGI), Sevilla, España

Fondo Audiencia de Santo Domingo

Fondo Indiferente General

Fondo Papeles de Cuba

Archivo Nacional de Cuba, (ANC), La Habana, Cuba

Fondo Academia de la Historia

Fondo Asuntos políticos

Fondo Correspondencia de los Capitanes Generales

II. Fuentes Secundarias

Bushnell Turner, A. y Greene J.A. (2002). Peripheries, Centers And The Construction of Early Modern American Empires, en Daniels Ch. y Kennedy M. V. Negotiated Empires. *Centers and Peripheries In the Americas, 1500-1820*, Routhledge, New York, pp.1-15.

Cámara, A. (2015). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII-XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa.

Capel, H., Sánchez, J.E. y ET AL. (1988). *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Madrid, Ediciones del SERBAL y CSIC.

Castillo Meléndez, F. (1986). *La defensa de la Isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*. Sevilla, Editorial CSIC- Diputación de Sevilla.

Céspedes del Castillo, G. (2006). La Historia Atlántica, en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 203, cuaderno II, mayo-junio, pp.145-162.

Colección de Documentos inéditos de Ultramar (1885), T.III, Madrid.

Crespo Solana, A. y González-Ripoll, M. D. (2011) (Coord.). *Historia de las Antillas no hispanas*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Editorial Doce Calles.

Cruz Freire, P. (2013). El gobernador Esteban Olóriz y el proyecto de reforma para el castillo del Morro de Santiago de Cuba (1766-1771), en *Revista de la CECEL*, no.13, pp.139-150.

.....(2016). *Silvestre Abarca, ingeniero de la monarquía hispana*, (Tesis doctoral), Universidad De Sevilla, Sevilla, España.

Forteza, J.I. y Gelabert, J. E. (2006). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.

García del Pino, C. (2009). *Corsarios, piratas y Santiago de Cuba*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.

Haring, C. H. (1979). *Comercio y navegación entre España y Las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica.

Hoffmann, P. A (1983). El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del siglo XVII, en Acosta, A. y Marchena J. (coord.). *La influencia de España en el Caribe, La Florida y La Luisiana (1500-1800)*, pp.30-63, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana.

Luengo Gutiérrez, P. (2014). Movilidad de los ingenieros militares en Cuba a finales del siglo XVIII, en *revista Quiroga*, no.6, julio-diciembre, pp.37-47.

Miranda Saborit, L. (2015). *Santiago de Cuba. Fundación y primeros años*. Santiago de Cuba, Ediciones Santiago.

Morelli, F. y Gómez, A. (2006). « La nueva Historia Atlántica: un asunto de escalas », en

Nuevo Mundo Mundos Nuevos [En ligne], Bibliographies. Consulté le 08 octobre 2017. URL : <http://nuevomundo.revues.org/2102>

Montero Soria, P. (2003). Burocracia, globalización y administración en la Colonia, en revista *Cuicuilco*, vol. 10, no.29, pp.1-11.

Morales, A. J. (2016). América y los ingenieros de Carlos III, en Almarcha, E., Martínez-Burgos, P. y Sainz, E. (coord.). *El Greco en su IV Centenario: patrimonio hispánico y dialogo intercultural*, pp.62-76, Ediciones de Castilla- La Mancha.

Morell de Santa Cruz, P. (1985). *La Visita Eclesiástica*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1985.

Orozco Melgar: M. E. (2008). *Génesis de una ciudad en el Caribe: Santiago de Cuba en el umbral de la modernidad*, Santiago de Cuba, Ediciones Alqueza.

Parcero Torre, C. M. (1998). *La pérdida de La Habana y las Reformas Borbónicas en Cuba, 1760-1773*, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura.

Pérez Guzmán, F. (1993). Las fuentes que financiaron las fortificaciones de Cuba, revista *Arbor*, no.567, pp.365-382.

Portuondo Viñals, H. (2006). *Temas Históricos del Oriente cubano*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.

Portuondo Zúñiga, O. (2012). El Departamento Oriental. 1510-1868: dos temas de historia económica, Santiago de Cuba, Editorial Santiago.

..... (1977). Trayectoria histórica de Santiago de Cuba, en revista *Santiago*, no.26-27, pp.10-40.

Ramos Zúñiga, A. (1993). La fortificación española en Cuba, siglos XVI-XIX, en revista *Atrios*, no.5, pp.49-64.

Serrano Álvarez, J.M. (2016). El éxito en la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741, en revista *Vegueta*, no.16, 2016, pp.359-383.

Torres Mendoza, L. (Ed.) (1869). *Colección de documentos inéditos, relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacado de los archivos del Reino, y muy especialmente de Indias*. Madrid, Imprenta J.M., Vol. VII.

Zapatero, J. M. (1964). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. San Juan, Instituto de Cultural Puertorriqueño.

----- (1978). *La fortificación abaluartada en América*. San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueño.

Wright, I. (1916). *The Early History of Cuba*. New York, The Macmillan Company.

..... (1919). Los orígenes de la minería en Cuba. Las minas del Prado hasta 1600, en *La Reforma Social*, no.7, abril-julio, La Habana, pp. 450-466.

La Habana ilustrada del siglo XVIII: sus transformaciones urbanas a través de la mirada de los bandos de buen gobierno. "Cambiano la imagen de poder"

Dorleta Apaolaza-Llorente

Universidad del País Vasco UPV/EHU

dorleta.apaolaza@ehu.eus

Recibido 01.10.2017
Aceptado 09.12.2017

Resumen: Desde la segunda mitad del siglo dieciocho La Habana experimenta un cambio económico y social que se verá reflejado en su fisonomía. La ciudad debe cambiar para ser espejo y altavoz de su papel como capital del Caribe y para adaptarse a las nuevas necesidades de control y dar respuestas a los nuevos hábitos y costumbres de la sociedad habanera. La imagen de poder que debía transmitir no solo se tradujo en cambios arquitectónicos sino que, desde una visión holística de la ciudad, se reformó el urbanismo y las costumbres. Los bandos de buen gobierno serán una de las normativas más importantes en estas políticas de las autoridades y espejo de los cambios que se dieron.

Palabras claves: Bandos de buen gobierno; La Habana; urbanismo; imagen de poder; Ilustración

Abstract: Since the second half of the 18th century, Havana experienced an economic and social change that would be reflected in its appearance. The city needed to change to play its role as a Caribbean capital and to adapt to new social control needs, as well as to include spaces for the new social customs of the Havana society. This desire to transmit an image of power caused holistic changes not only to its architecture but also to the urbanism and citizen's customs. The bandos de buen gobierno would be one of the most important regulations the authorities employed to apply these newly created policies, and so, they are a reflection of these changes.

Keywords: Bandos de buen gobierno; Havana; urbanism; Enlightenment; image of power

En la segunda mitad del siglo dieciocho La Habana comienza a mostrar de manera más clara la imagen de poder y prosperidad que alcanzará en el siglo diecinueve, de hecho, Cuba fue una pieza clave dentro de las reformas borbónicas que se desarrollaron a lo largo de este siglo en América (Kuethe, 2014). Las reformas administrativas y el crecimiento económico que se dieron desde 1763 iniciaron la transformación de la capital habanera en una metrópoli moderna que transmitiera la imagen de poder que una ciudad de sus características debía tener (Santamaría García y García Álvarez, 2004). Los gobernadores del periodo irán dotándola de las herramientas necesarias para poder cambiar su fisonomía a la de la capital que estaba llamada a ser, con transformaciones que mejoraran su habitabilidad y construyendo nuevos espacios arquitectónicos y urbanos que, además de mejorar su imagen externa, dieran respuesta a las necesidades del nuevo estilo de vida que trajo el cambio social que se vivió. El poder no sólo debía mostrarse en grandes edificios con bellos diseños y materiales nobles, la ciudad es un ente orgánico que debía ser reformada en todos sus aspectos, tanto arquitectónicos y urbanísticos, como de comportamiento de sus habitantes.

Recordemos que el poder visual de la imagen reside en su poder semántico, la valoración de la arquitectura no sólo se centra en su belleza formal, sino que se construye en función de los símbolos que guarda (Navareño Mateos, 1996). El urbanismo y la arquitectura en sí mismos son una propaganda para el gobierno ilustrado: orden y claridad, racionalidad, sobra lo superfluo y se persigue lo esencial (Reguera Rodríguez, 1992). Las piedras y los espacios son expresiones visibles de ideas, verdaderos altavoces de comunicación, y La Habana distaba mucho de ser el canal comunicativo adecuado para una de las capitales más importantes del Caribe. Por eso será en estos años cuando se aceleren las reformas para construir una imagen de ciudad moderna, próspera y bajo control de la Corona.

Las reformas urbanas ilustradas han de entenderse desde el ejercicio del poder que se da en las ciudades según las nuevas corrientes políticas y administrativas, que no pueden entenderse plenamente sin tomar en consideración la nueva ciencia de la policía que se reafirma en este siglo (Fraile, 1997). Su definición es compleja por su amplio desarrollo cronológico. En el siglo dieciocho esta ciencia estaba asociada al buen gobierno de la población, sin las connotaciones netamente coercitivas que tiene el término policía hoy en día, y siempre entendida desde la visión ilustrada del gobernante que educa y guía a su pueblo para conseguir orden y felicidad, concebida esta última en su sentido ilustrado: como sinónimo de progreso económico (Álvarez de Miranda, 1992, p. 287; Martí, 2012; Anguita Cantero, 1996; Malagón Pinzón, 2006). Una de las definiciones del concepto de policía más completas es la que da uno de los tratadistas más importantes de dicha ciencia, Johann Heinrich Gottlob Von Justi, quien consideraba que comprendía las leyes y reglamentos que concernían al interior del Estado, afirmando su poder pero haciendo buen uso de su fuerza para asegurar la felicidad de los ciudadanos y su comodidad y subsistencia, siempre imperando el orden establecido (Jordana de Pozas, 1961). El ilustrado Tomás de Valeriola, explicando cómo ha de trabajar esa ciencia, expone que debe ocuparse de los asuntos que afectan a la vida diaria de la población, lo que implicaba una presencia continuada y diversificada de la acción del poder sobre la comunidad (Vallejo, 2008). Esto es, con una clara intención disciplinadora impositiva apegada a la realidad y controlando el detalle, la ciencia siempre trabajaría en dos ámbitos que se entienden como uno, aunque estén diferenciados: el estatal y la ciudad como marco de convivencia (Pihlajamäki, 2002). El gobierno individual de ambos

siempre estaría íntimamente relacionado, ya que la segunda era una suerte de espejo en el que se reflejaba el primero, lo que cargaba más, si cabe, de contenido semántico la ciudad.

Consecuentemente, el espacio, y por tanto el urbanismo, adquirió una mayor relevancia, siendo una de las claves de las reformas borbónicas: conocerlo para controlarlo. El espacio debía ser conocido, estudiado y controlado para poder explotar sus recursos y asegurar su control, y los antiguos diseños debían renovarse por falta de funcionalidad (Murray, 2008). Las nuevas estrategias exigían una reorganización administrativa no sólo del Estado, sino del mismo uso del espacio, y la ciudad sería la pieza clave. El nuevo concepto de aspecto público entenderá como necesario un cambio en el que se veían involucrados tanto el urbanismo como la arquitectura, pero en este intento por lograr el ideal de ciudad también será necesario lograr un orden público que garantice la convivencia social y la implantación de una cierta comodidad en la vida diaria, con nuevas estructuras y servicios urbanos (Anguita Cantero, 1997, pp. 103-118; Hernández Franyuti, 2005).

Por ello, debemos entender la imagen ciudad desde una visión holística, donde la arquitectura, el urbanismo y las actitudes de la población se funden, porque están intrínsecamente unidas. Claramente, el hombre está influido por el lugar que ocupa y, a la vez, modifica. Se establece una vinculación entre la organización del espacio social de la urbe y el comportamiento que se aspiraba que tuvieran los habitantes (Sidy, 2011). El espacio urbano no es sólo morfología, sino que desempeña unas funciones políticas y es, sobre todo, percibido subjetivamente en tanto que es un espacio vivido (Fraile, 1990). Esa influencia del espacio será utilizada por las autoridades para reflejar ese orden nuevo que quieren instaurar (Anguita Cantero, 1997, pp. 103-118).

Esto es, el espacio influye en los habitantes en una simbiosis, por eso se quiere lograr una ciudad que sea reflejo del orden que se quiere instaurar. Por ello, no se han de ver las reformas solamente desde un punto de vista meramente pragmático, sino que en muchas ocasiones existe un doble nivel de lectura implícito que dota de una fuerte carga utópica a los cambios. Aunque muchas de estas ideas no saltaran más allá del papel, al chocar con frecuencia con la mentalidad tradicional del Antiguo Régimen (Calatrava, 1999, pp. 135-136). Sin embargo, no hemos de dar lugar a equívocos, esta intención utópica no puede cegar la función pragmática que tenían muchos teóricos del urbanismo ilustrado, puesto que aunaban en ellos reflexiones de otras ciencias como la medicina o economía. De hecho, los cambios urbanísticos estarán intrínsecamente relacionados con las ideas de salud pública y la higiene; de ahí que se cree una vinculación entre la limpieza, el orden y la preocupación estética con la salud pública y la moral (Alzate Echeverri, 2007, pp. 75-76). Por ejemplo, el trazado urbano se adaptaba para permitir el movimiento continuo del aire para purificarlo, recuperando a los tratadistas clásicos que defendían la simetría, el orden y la regularidad (Salas Cuesta y Salas Cuesta, 2005).

Estas teorías y ansias reformistas se concretaron en las ciudades hispanoamericanas con mejoras en la habitabilidad —saneamiento, iluminación, pavimentación— y nuevos diseños urbanos que mostraran el poder absoluto de la administración que se quería reforzar (Gómez-Ferrer Bayo, 1987-1990, Morse, 2002), además de unas políticas de control centradas cada vez más en el detalle para cambiar los hábitos cotidianos de la población (Sidy, 2011). La Habana fue una de las capitales donde el cambio pudo verse de manera clara desde el mandato del conde de Ricla, en 1763. Se vive desde

entonces un auge urbanístico en toda la isla, pero sobresale el empeño por adecentar y adecuar la ciudad a la imagen que debía tener la capital de la que llegaría a llamarse la “perla de las Antillas”. Estos cambios pudieron darse gracias al crecimiento económico proporcionado por la puesta en marcha del sistema de comercio libre con el real decreto de octubre de 1765 y el situado, la transferencia de capital que cada año se hacía desde México (Kuethe, 1990, 1998). A partir de 1792, tras la ruina de Saint Domingue y las reformas comerciales posteriores, Cuba se convertiría en la primera productora y exportadora de azúcar de caña del mundo en las décadas sucesivas (Santamaría García, 2005).

La Habana, como protagonista principal e imagen de Cuba, será reflejo de este desarrollo económico, de las reformas ilustradas y de las nuevas teorías políticas y urbanísticas. En esta época se diseña una ciudad cuya carga semántica claramente explique la imagen de poder que tenía dentro de la Corona y en el Caribe. Para lograrlo, varios son los ejes que marcarían este proyecto. Era necesario un programa de construcción de fortificaciones para convertirla en una plaza inexpugnable a conquistas que comenzaría nada más recuperarla de manos inglesas en 1763 con la llegada del conde de Ricla. Así, se llevó a cabo la construcción y ampliación del castillo del Morro, de la Real Fuerza y de la Punta, la fortaleza de San Carlos de La Cabaña, el Castillo del Príncipe y el Castillo de Atores, entre otros (Pérez Guzmán, 1993). Aunque las construcciones militares protagonizaron la mayor parte del auge y presupuesto constructivo, las construcciones civiles eran otro de los puntos clave en el nuevo diseño urbano, y fueron ganando en importancia hasta convertirse en la prioridad en el siglo diecinueve.

El punto de inflexión en los proyectos de arquitectura civil vino de manos del marqués de La Torre, con su llegada en 1771 se acomete el primer gran plan de mejora urbana. Su proyecto más ambicioso fue la ampliación de la Plaza de Armas, en cuyos cuatro frentes se situarían la Aduana, el Cuartel, la Casa de Gobierno y la Casa de Correos, siguiendo la línea arquitectónica de esta última, ya construida. La plaza, epicentro de la escenografía del poder político (Lejeune, 2011), debía ser reflejo del nuevo poder de los capitanes generales. Sólo el Palacio de gobierno fue comenzado, pero realmente fue levantado por el gobernador Ezpeleta (1785-1789) e inaugurado por Luis de Las Casas (Amores Carredano, 2000, pp. 389-412). Ya en el siglo diecinueve, concretamente en 1827, se construiría el Templo de Antonio María de la Torre, y tras la construcción de la nueva cárcel en 1835 los bajos de la Casa de los Gobernadores dejaron de servir de calabozos y pudo realizarse una remodelación, revitalizando estéticamente la plaza. Sin embargo, poco tiempo después, los nuevos paradigmas urbanos que abogaban por una configuración multicéntrica del urbanismo articulado en varias ágoras significaría la paulatina e inexorable pérdida de la importancia política que tuvo la plaza para los gobernadores del siglo dieciocho y primeras décadas del diecinueve (Amigo Requejo, 2014b).

Al mismo tiempo de estos proyectos, los nuevos hábitos de una clase social cada vez más adinerada exigían nuevos espacios de socialización y ocio, construyéndose en estos años los dos lugares más importantes para ello: el teatro y los paseos. Estos últimos eran verdaderos escaparates humanos de orgullo local, donde las calesas y volantas mostraban la elegancia y la condición social y económica de los paseantes. La Alameda de Paula y la Alameda de Extramuros se iniciaron en la década de 1770, con importantes mejoras en la década de los noventa (Luque Azcona, 2009). El primer teatro habanero fue fundado por el marqués de la Torre bajo el nombre de El Coliseo, pero a pesar de comenzar su andadura con un relativo éxito en poco más de diez años decayó llegando a cerrarse

(Amigo Requejo, 2014a; Hernández González, 2009). Durante el gobierno de Luis de las Casas se aprobó la construcción de un nuevo teatro, El Principal, pero tras continuos problemas y cambios de diseño, y con la iniciativa de Tacón por construir El Coliseo a extramuros de la ciudad, cayó por completo en el olvido frente al éxito que tuvo el del gobernador del siglo XIX (Amigo Requejo, 2014a).

Contemporáneamente, se desarrolló todo un programa urbanístico para adecuar la capital a las nuevas necesidades habitacionales que una ciudad moderna debía tener. Este programa debía ir irremisiblemente unido a un mayor control de la población y un cambio en las actitudes de los habitantes, otro de los ejes de las políticas que se dieron en la época. Dentro de las nuevas estrategias de control, más incisivas y detallistas, estará la creación de nuevas figuras de autoridad para poder controlar de manera más rigurosa e individualizada a la población. El conde de Ricla (1763-65) creó los comisarios de barrio, que no sólo se centraban en el control y vigilancia sobre los vecinos, sino también eran los encargados de velar por la salubridad y limpieza de la ciudad, del adecentamiento del casco urbano... Sus funciones abarcaban un amplio espectro de materias urbanas, al haber sido creados como la autoridad más idónea para poder llevar a cabo los cambios urbanos y actitudinales necesarios para modernizar La Habana y adaptarla a los nuevos tiempo (Apaolaza Llorente, 2015).

Una de las normativas clave para entender esta visión de control y las reformas emprendidas en esta época serán los bandos de buen gobierno. Según el Derecho Indiano, son decretos o autos de la autoridad local competente –virrey, gobernador, corregidor– que acaban siendo denominados “bando” por el acto de su publicación (Dougna Rodríguez, 1998 (2ªed.), p. 184-185). La expresión que define su temática, “buen gobierno”, da lugar a márgenes de imprecisión en la materia que pueden llegar a abarcar, por lo que en ellos encontraremos innumerables cuestiones del gobierno local. Tau Anzoátegui, en su obra que aún hoy es referencia para su estudio, *Los bandos de buen gobierno del Río de la Plata, Tucumán y Cuyo (época hispánica)* (2004), nos ofrece una definición que nosotros adoptamos:

(...) un mandamiento de la autoridad competente dirigido a todos los vecinos y habitantes de la ciudad y su jurisdicción, que contiene un conjunto articulado de disposiciones sobre diversas materias relativas a la vida local, que se daba a conocer públicamente a toda la población. (p. 17)

A pesar de que su existencia es anterior al siglo dieciocho, será ahora cuando experimenten un desarrollo cuantitativo y cualitativo, generalizándose en la América hispana como una de las normativas urbanas más demandadas, una generalización que se dará en Cuba a partir de la segunda mitad del siglo. Sus características los convierten en una de las herramientas más idóneas para incidir con mayor detalle en aquellos comportamientos o características urbanas que debían ser cambiadas. El hecho de no necesitar refrendo real los dotaba, en tierras americanas, de una inmediatez que ayudaba a que sus específicas normas pudieran ser aún más detalladas y actuales, acomodándose a las características propias de su contexto territorial¹. Este carácter popular, en el sentido de encargarse

¹ Esta característica está comprobada por varios historiadores: Escobedo Mansilla, 1995; Tau Anzoátegui, 2004, p. 58. En concreto en Cuba, el Consejo responde al envío del bando de buen gobierno del gobernador Antonio María de

de las normas que afectaban a lo cotidiano, se subrayaba al ser su destinatario toda la población, sin importar raza o rango social, lo que lo convertía en una de las normativas que toda autoridad local debía conocer y todo poblador debía acatar.

Las autoridades con competencia de justicia y policía eran las encargadas de dictarlos. En el caso de Cuba, serían el gobernador de La Habana y el de Santiago de Cuba en sus respectivas jurisdicciones, pero aunque su bando fuera enviado a todas las autoridades del territorio, el derecho local indiano permitía a otras autoridades de la jurisdicción el publicar los suyos propios. Este hecho se debe al concepto de *localización* que existía según Derecho en la normativa indiana: al reconocer la Corona la capacidad de los cuerpos políticos locales, las leyes de jurisdicción real debían ajustarse a las condiciones del contexto local de aplicación (Agüero, 2013, pp. 91-120). En consecuencia, en Cuba encontramos bandos de los tenientes de gobernador y alcaldes ordinarios de las villas que no fueran capital de tenencia de gobernación, quienes tenían competencias delegadas de justicia y policía. De esta forma, se conseguía adaptar con mayor detalle la normativa a la realidad local, aunque siempre respetasen las normas decididas por su autoridad superior².

Su temática será muy amplia, al querer regular con detalle innumerables aspectos de la vida cotidiana de la población urbana. Siguiendo la visión holística que hemos defendido hasta ahora, no sólo encontramos regulaciones sobre la construcción de las casas, sino también sobre tránsito, adecentamiento de calles, limpieza, religión, moral, vigilancia de los individuos díscolos... Esto es, se quieren cambiar tanto el urbanismo y aspecto público como el comportamiento de la población y el control ejercido sobre ella. Este detallismo que muestran es reflejo de un Estado disciplinador que quiere rediseñar los patrones conductuales de la población para adaptarla a sus nuevos esquemas, lo que requiere que se aumente el control social introduciéndose la normativa aún más en el ámbito privado de los súbditos (Kluger, 2005, Barreneche, 2001, p. 44). Este carácter los convierte en una herramienta documental de primer orden para el estudio de los cambios urbanos que se dieron en el continente americano, como prueban los muchos trabajos sobre temática social y urbanística que los han tomado como fuente³.

En La Habana su importancia queda confirmada por el interés y confianza que mostraron sus gobernadores por ellos. En la segunda mitad del dieciocho todos los gobernadores publicaron el suyo propio: Bucareli en siete de abril del 1766⁴, el marqués de la Torre en cuatro de abril de 1772⁵, Navarro en diecinueve de diciembre de 1777⁶, Unzaga en veintiocho de marzo 1783⁷, Ezpeleta en

Bucareli mostrando claramente que no se necesita aprobación real para su publicación. Archivo General de Indias [=AGI] Sto Domingo, 1365.

2 Así aparece en las cartas enviadas a tal efecto por los gobernadores a sus autoridades locales. Circular del gobernador Unzaga junto a su bando de buen gobierno, La Habana, 19 de enero de 1778. AGI, Cuba, 1265.

3 Sirvan de ejemplo estos trabajos: Alzate Echeverri, 2007; Amadori, 2004; Castro Arroyo, 1984; Cortés Zavala, 2009-2010; Sidy, 2011.

4 AGI, Sto Domingo, 1365.

5 Archivo Histórico de la Ciudad de La Habana, Actas capitulares del Ayuntamiento de La Habana, t. 38, anexo.

6 AGI, Sto Domingo, 1431.

7 Archivo Histórico Nacional, Consejos, 20918.

uno de febrero de 1786⁸, Luis de Las Casas en treinta de junio de 1792⁹ y Santa Clara en veintiocho de enero de 1799¹⁰. En el siglo diecinueve, antes de que el nuevo derecho penal los sustituya por otro tipo de normativa, fueron publicados los de Someruelos en nueve de marzo de 1811¹¹, Cagigal y Martínez en ocho de octubre de 1819¹² y Dionisio Vives en veintidós de julio de 1828¹³. En este trabajo, planteamos un estudio cualitativo-comparativo de todos ellos, demostrando cómo su análisis nos ofrece un referente para conocer los cambios acaecidos en el desarrollo urbano que se dio en la capital durante la época al ser considerados una normativa clave por parte de las autoridades.

En esta comparativa se muestra cómo, si bien siempre la seguridad pública tuvo un peso importante en el articulado, las medidas urbanísticas ocuparon un porcentaje nada desdeñable de artículos, demostrando el papel crucial que se le dio. El gobernador que menor porcentaje dedica es un 29% y algunos incluso dedican casi la mitad de su bando a ello, como José de Ezpeleta. La rica visión que nos ofrecen deriva de su gran detallismo, de hecho, se advierte un paulatino aumento en la precisión con la que se definen los comportamientos que quieren ser regulados. Como un claro ejemplo tenemos los bandos de los gobernadores Luis de Las Casas y Santa Clara con 82 y 104 artículos cada uno respectivamente.

Con su estudio descubrimos los pilares de aquellas reformas ilustradas que se creyeron necesarias realizar para transformar la fisonomía urbana: se ahondaba en la limpieza e higiene de las calles, se prestaba atención a la construcción y el adecentamiento del aspecto de los edificios, y, sobre todo, se daba importancia al tránsito de las calles, prueba de los nuevos usos del espacio público. En todas las medidas se vislumbra el intento por cambiar las actitudes de los habitantes respecto la ciudad y su vida diaria en ella. Podemos demarcar algunos ejes principales al comparar los distintos bandos de la época, pero todos los temas están íntimamente relacionados, considerando que se ha de cambiar de manera global la urbe.

La limpieza de las calles era crucial, a tenor de la documentación y las críticas de viajeros. Un problema que, por lo menos a lo largo del dieciocho, no se llegaría a solucionar, como demuestra la crítica que hace Alexander von Humboldt en 1800 en su obra *Ensayo político sobre la isla de Cuba* (en su reedición de 1960).

Las calles son estrechas en lo general, y las más aun no están empedradas...Durante mi mansión en la América española, pocas ciudades de ella presentaban un aspecto más asqueroso que La Habana, por falta de una buena policía; porque se andaba en el barro hasta la rodilla; y la muchedumbre de calesas o volantas, que son los carruajes característicos de La Habana; los carros cargados de cañas de azúcar, y los conductores que daban codazos a

8 AGI, Sto Domingo, 1431.

9 Ejemplar conservado en la Biblioteca Nacional José Martí.

10 Archivo Nacional de Cuba, Asuntos Políticos, leg. 255, exp. 29.

11 El ejemplar consultado se conserva en la sección Libros Raros de la Biblioteca de la Universidad de La Habana.

12 Ejemplar conservado en la Biblioteca Nacional José Martí.

13 El ejemplar consultado se conserva en la sección de Libros Raros de la Biblioteca de la Universidad de La Habana.

los transeúntes, hagan enfadosa, y humillante la situación de los de a pie. El olor de la carne salada o del tasajo apestaba muchas veces las casas y aun las calles poco ventiladas. Se asegura que la policía ha remediado estos inconvenientes y que ha hecho en estos últimos tiempos mejoras muy conocidas en la limpieza de las calles. Las casas están más ventiladas y la calle de los Mercaderes presenta una hermosa vista. Allí, como en nuestras ciudades más antiguas de Europa, un plan de calles mal hecho no puede enmendarse sino muy lentamente. (pp. 99-100)

Los testimonios y documentos muestran cómo la ciudad tenía un serio problema de suciedad y de recogida de basuras y materiales de desecho. En la época aumentan no sólo los artículos sobre este asunto, sino también se dictan numerosos bandos puntuales sobre el tema. La recién creada figura de los comisarios de barrio también tendrá un papel reseñable en asegurar el cumplimiento de las medidas, mismamente, en su reglamento aparece claramente reflejado que deberán velar por “la salubridad del aire, la pureza del agua, la buena calidad de los alimentos y remedios”¹⁴.

Las medidas referidas a la limpieza se centran en eliminar a los animales que son foco de infección, y la desaparición de la suciedad en las calles que no sólo provocaba problemas de salubridad sino también entorpecía el tránsito, dañaba la imagen pública de la ciudad y, no menos importante, con el arrastre de las lluvias podía terminar en la bahía llegando a colmatarla. Esta última preocupación era constante por el incremento sustancial del tráfico naval: si en 1765 entraban al puerto tres o cuatro buques al año, en 1793 son cientos. De ahí que se limpiara la bahía periódicamente para prevenir poner en riesgo este pilar económico¹⁵.

A nivel sanitario se prohíben los animales sueltos y se advierte un especial cuidado por los cerdos, ya que eran considerados un mayor foco de infección. De hecho, hay quejas por los lugares elegidos para su cría puesto que producían verdaderos problemas de salud pública, como el basurero¹⁶ o la zona de extramuros de San Lázaro destinada al entierro de los infieles, donde no pocas veces los cerdos habían llegado a comer cadáveres, con lo que eso implicaba a nivel sanitario al estar destinados a consumo humano los animales¹⁷. Otros animales que causaban problemas en la ciudad eran los perros callejeros, pero en los bandos se quiere diferenciar entre éstos y los que eran usados por los dueños con algún fin, por ello se distingue a estos perros “útiles” de caza o mastines y se permite que salgan a la calle siempre que fueran convenientemente atados. El gobernador Ezpeleta va más allá y considera que éstos tienen que estar dentro de las casas o sus lugares de trabajo, y solo deja salir a la calle “los finos de que gustan muchas personas” (art. 36). Lo que nos recuerda cómo

14 Artículo veintiuno del reglamento de policía u ordenanzas de comisarios de barrio publicado por el conde de Ricla en veintiuno de noviembre de 1763. AGI, Sto Domingo, 1378.

15 “Junta celebrada el día 23 de noviembre de 1772 sobre escoger los medios más oportunos para atajar los perjuicios que recibe la bahía de las arenas y tierras que se introducen en ella” AGI Cuba, 1228.

16 Carta del ayuntamiento de La Habana al gobernador Someruelos pidiendo que se prohíba la salida de basuras por la puerta nueva y la cría de los cerdos en las inmediaciones de la ciudad y el basurero. La Habana, mayo de 1810. AGI Cuba, 1628.

17 Correspondencia entre Someruelos y Nicolás del Valle y José Agustín del Junco, julio-agosto de 1809. AGI Cuba, 1680.

los perros también eran un distintivo de estatus en una sociedad claramente jerarquizada: un perro como objeto costoso de lujo indicaría la posición social del individuo.

Otro de los problemas sanitarios de envergadura era la mala canalización de agua, que aún entonces se realizaba mediante la zanja. En los bandos se aprecia cómo era una de las zonas más vigiladas de la ciudad, de hecho, la documentación de la época muestra un número nada desdeñable de detenciones por su mal uso u órdenes recordando a las autoridades que deben patrullar para vigilarla convenientemente¹⁸. En ellos se recuerdan las normas mínimas para mantener la zanja limpia: no se podía utilizar para otra cosa que no fuera tomar agua para el consumo humano, prohibiéndose el baño y lavar ropa, animales o vehículos. Un ejemplo del detallismo de la norma, y que sobre todo nos ofrece una imagen de los problemas que siguió padeciendo la población en el suministro de agua, lo tenemos en el gobernador Vives, quien directamente especifica el lugar adecuado para recoger agua: la zanja y el foso inmediato al arsenal. Avisando que el resto de los fosos están contaminados (art. 37 de las "Adiciones al bando"). Estas complicaciones no se solucionarían hasta que la zanja fue reemplazada con la construcción del acueducto de Fernando VII en 1835, facilitando por fin una canalización salubre (Elsa Alonso, 1985).

La limpieza de las calles tenía dos enemigos: las malas prácticas en la limpieza y el uso indiscriminado que se había estado haciendo del espacio público como si fuera privado. Los malos hábitos de la población se intentaron cambiar haciendo obligatorias algunas tareas de limpieza, como era el barrer los alrededores de la casa propia o no arrojar basuras o aguas fecales a la vía ni por los conductos pluviales –lo que empeoraba aún más las malas canalizaciones– sino llevarlas a los parajes señalados para ser eliminadas. Una obligación que tenían todos aquellos que vivieran en la zona, incluidos los que estuvieran bajo régimen de alquiler, como bien les recuerda el gobernador Luis de Las Casas en su bando. Este gobernador incluso amplía la obligatoriedad a la basura ajena que pudieran encontrarse los vecinos en la calle, apelando, en cierta manera, a la responsabilidad social (art. 57).

La limpieza era crucial para cambiar la imagen de la ciudad y asegurar la salubridad, por eso en estas décadas se hicieron los primeros intentos por desarrollar un servicio público de recogida de basuras. Sería Ezpeleta el primero que intentara instaurar uno, sufragado con un impuesto que también iría destinado al nuevo sistema de alumbrado. Con este servicio los vecinos sólo tenían que depositar enfrente de sus casas la basura que sería recogida por el carro municipal que recorría las calles a este propósito (Amores Carredano, 2000, pp. 374-379). Sin embargo esta propuesta no fue exitosa, de hecho durante la gobernación de Santa Clara se volvió a tener que recordar a los vecinos que debían sacar ellos mismos la basura a los parajes extramuros señalados a tal propósito¹⁹.

Para lograr recuperar el espacio público que se había perdido por su mal uso, por parte de los vecinos, se hizo hincapié en recuperar los alrededores de los talleres que los artesanos habían estado utilizando como si fueran propios. Así, se les prohibía hacer fuegos, dejar sus materiales en la calle o trabajar en el exterior en lugar de en su propio establecimiento, por ejemplo, se obliga a fijar los

¹⁸ "Instrucción para las patrullas de dragones que se destinen fuera de la plaza", año 1772, AGI, Cuba, 1228.

¹⁹ Carta de Las Casas al ayuntamiento sobre alumbrado y limpieza de las calles. La Habana, 30 de diciembre de 1792. AGI Cuba, 1460.

aserraderos a extramuros. El problema debía de ser común, ya que las medidas aparecen en todos los bandos e incluso encontramos algunas destinadas a que los artesanos no impidan al resto de sus vecinos el uso de las puertas de la calle. Desde el gobernador Ezpeleta (art. 30) se es muy tajante en referencia a la prohibición del uso del espacio público por parte de estos talleres, en sintonía con las nuevas necesidades del aumento de vehículos por razones de ocio y comerciales. Con el tiempo, la normativa se vuelve más minuciosa, detallando incluso los lugares más apropiados para tener los materiales. Las tiendas que se situaban en las paredes de las calles también serán prohibidas persiguiendo el mismo objetivo, y desde el bando de Luis de Las Casas sólo se permitirán en los portales de la plaza del Mercado (art. 51).

Recuperar el espacio público significaba mejorar la habitabilidad y el aspecto de las vías, era una manera de ampliar las calles angostas de la ciudad ante la imposibilidad práctica de reconstruir todos los edificios abriendo las calles. El aspecto exterior de los edificios también se consideró vital para conseguir este propósito, y se dictaron normas que mejorasen el aspecto de los mismos, primando las fachadas rectas y limpias, más del gusto de la estética arquitectónica del momento y muy necesarias dentro de las nuevas ideas de higiene urbana. Un ejemplo lo tenemos en la medida dictada por Ezpeleta en 1786 que obliga a quitar las ventanas voladas o cualquier saledizo que no guarde la línea de la calle²⁰ y que recuerdan los bandos desde Las Casas (art. 52 y 53).

Los intentos de la época por adecuar la ciudad a la nueva estética imperante en las grandes capitales también se observan en los bandos, como nos recuerda Luis de Las Casas cuando ordena establecer a extramuros los cabildos: "los solares ocupados con ellos merecen ser fabricados de modo que adornen o completen la población" (art. 39). De hecho, el *Papel Periódico de La Habana*, fundado durante su mandato, era altavoz de las críticas de esos años en contra de las ornamentaciones barrocas, defendiendo lo funcional (Philippou, 2014). En consecuencia, se aumenta el control sobre el aspecto de los edificios con medidas como los artículos que exigen solicitar licencias de obra para cualquier edificación o reconstrucción de un edificio, obligando a que el comisario de la obra revise la obra tras el visto bueno por parte del arquitecto de la ciudad y el síndico del ayuntamiento. Santa Clara es claro a la hora de mostrar la necesidad de la mejora urbanística cuando se refiere a los edificios en mal estado que no estaban en consonancia con la nueva imagen, dando sólo un plazo de dos meses para que los dueños de "solares, casas de embarrado y bajareques" los construyan sólidos, "para el mejor adorno y aumento de las habitaciones" (art. 81). Una política constructiva que también se dio de manera general en el resto de territorios americanos (Murray, 2008).

Dentro de las reformas del espacio público, el adecentamiento y la seguridad en las calles tendrían un papel principal, por ello dos de las grandes preocupaciones de las autoridades fueron la instauración de un alumbrado y la pavimentación de las vías. La mejora de la iluminación nocturna, intentando emular otras ciudades con un sistema ya instaurado, tenía entre sus funciones principales el mejorar el control sobre la población durante el horario nocturno. Las salidas nocturnas después del toque de queda estaban estrictamente reguladas, debiendo demostrar un motivo de peso para realizarlas

²⁰ Esta reforma no aparece en su bando de buen gobierno, sino en un bando específico sobre el tema publicado en La Habana a veintiocho de marzo de 1786. Amores Carredano, 2000, pp. 374-379.

y siempre llevando un farol que iluminara. Desde el siglo diecisiete los vecinos ricos dueños de las casas más grandes de La Habana debían colocar un farol en la puerta principal hasta la medianoche, pero esta iluminación se demostró más que insuficiente. Así, tal y como aparece en los bandos, se estableció desde, al menos, el mandato de Navarro, que los establecimientos públicos debían iluminar las calles aledañas con un farol hasta el toque de queda, las once de la noche²¹. El gobernador Ezpeleta será el primero que tenga éxito en la iluminación nocturna. A pesar de los problemas de financiación y las reticencias de los vecinos, para marzo de 1788 ya se habían colocado 481 faroles en los barrios de la Estrella, Dragones, y San Francisco, y para comienzos de 1789 ya había 920 faroles funcionando en todos los barrios intramuros (Amores Carredano, 2000, 374-379). Hasta ese año se tuvo que mantener el farol instaurado por sus antecesores toda la noche (art. 24). El gobernador Santa Clara mejoraría el servicio en 1791 con la colocación de un farol de vidrio alimentado con grasa en el frente de cada manzana, sufragado también mediante un nuevo impuesto (González-Ripoll Navarro, 1999, pp. 107-108.). Posteriormente el gobernador Tacón cambió la grasa por el aceite y se introdujeron nuevos métodos pioneros a nivel internacional, mejorando notablemente la potencia y funcionalidad (Chateloin, 1989, pp. 131-133).

Los intentos por conseguir una pavimentación no perseguían solamente mejorar un tráfico rodado cada vez mayor en unas calles cada vez más congestionadas, sino también se consideraba absolutamente necesario para que las calles no quedaran impracticables con las lluvias y las aguas no arrastraran basura a la bahía colmatándola. El marqués de la Torre fue el primero que propuso un proyecto ambicioso ya que hasta entonces tan sólo se habían terraplenado las calles²². Intentó enmaderarlas ante la falta de piedra en la zona y la abundancia de maderas duras en la isla, sin embargo el proyecto fracasó porque este material era demasiado resbaladizo en periodo de lluvias (Marrero, 1988, p. 137). A pesar de posteriores intentos, no fue hasta la utilización de chinarrros o cantos rodados por parte de Luis de Las Casas (Marrero, 1988, p. 138) y Someruelos²³ que se lograría una mejora, aunque insuficiente. No será hasta el segundo tercio del diecinueve que se consiga un pavimento firme con el adoquinado (Le Riverend Brusone, 1992, p. 138). En los bandos tan sólo encontraremos algunas referencias para proteger las mejoras alcanzadas como, por ejemplo, cuando Las Casas prohíbe las carretas con ruedas enlantadas de hierro porque estropean el empedrado y las cañerías de agua (art. 48).

Pero entre toda la información que pueden ofrecernos los bandos de buen gobierno, una de las más interesantes es la referente a los nuevos hábitos que adquiere la nueva clase social, eminentemente burguesa, que surge con el crecimiento económico que se da en la isla. Estos nuevos patrones conductuales, si bien pudieran ser tomados de Europa, se mutan en Cuba convirtiéndose en fórmulas eficaces para definir y diferenciar la raza blanca del resto de la población. En una ciudad como La Habana, donde el porcentaje de hombres solteros era muy elevado, el proteger a las mujeres blancas

21 El gobernador Unzaga en el artículo dieciséis de su bando hace referencia al auto publicado por dicho gobernador a tal efecto.

22 "Expediente sobre el enmaderado de La Habana y la creación de la Junta de Policía" AGI Santo Domingo, 1410

23 Correspondencia sobre el empedrado entre el gobernador Someruelos y el encargado del empedrado Don Antonio Bailly, La Habana, diciembre de 1805. AGI Cuba, 1627.

de las clases sociales altas se convirtió en una obsesión desarrollando prácticas en ocasiones muy restrictivas. Así, frente a la libertad de movimiento de la que gozaban las mulatas, la mujer blanca debía ser custodiada y recluida en casa o en espacios que salvaguardaran su integridad, como el teatro (Amigo Requejo, 2014a). Su transporte por las calles serían las calesas y volantas, que fueron en esta época el transporte predilecto de la clase alta, altavoces como eran de la consideración social y económica de sus dueños. Prueba de su éxito y necesidad, fue su incesante aumento en número: si en 1762 había más de 1.000 calesas para una población aproximadamente de 50.000 habitantes, su número fue en aumento hasta llegar a registrarse 2.500 a principios del siglo XIX (Marrero, 1988, pp. 290-293). Este incremento se verá reflejado en los bandos, de hecho, el gran aumento que se dio en la década de 1790 se aprecia claramente al mostrar tanto Luis de Las Casas como Santa Clara una clara preocupación por ellas con un aumento de artículos y sobre todo un mayor detallismo en la norma. Ambos nos ofrecen una imagen bastante cercana del uso de las calesas en esta época.

Todos los bandos regulan la velocidad, mostrando las quejas de los habitantes por los excesos que cometían los carruajes que “haciéndose alarde de velocidad, manchando a los transeúntes con lodo... dando ocasión a encuentros que pueden ser funestos”, como especificaba Santa Clara (art. 47). El gobernador especificaba que en el paseo se debía aminorar aún más el paso, como lugar de esparcimiento y socialización que era. El alto poder adquisitivo que mostraban los dueños de las calesas se advierte en las multas, mucho más altas que las destinadas a las carretas por el mismo delito. Los peligros de la conducción temeraria se advierten también en las medias para regular la edad de los cocheros, cuya edad mínima se fija en dieciséis años con Ezpeleta (art. 19) pero que Santa Clara eleva a los veinte años en el caso de la volanta y rebaja a catorce en la calesa, porque la primera necesita más fuerza y pericia para ser conducida (art. 45).

El aumento del número de vehículos se demuestra también en los artículos que regulan su estacionamiento, tanto de las propias como las de alquiler, que tenían aparcamientos específicos para esperar a los clientes. Mostrando la importancia del detalle que caracteriza a los bandos, se especifica la zona de la plaza reservada a tal efecto—es el caso de Ezpeleta (art 19)— o el espacio que se debe dejar libre al estacionarlas para que el transporte pudiera circular en dos carriles —en Las Casas (art. 41) y Santa Clara (art. 40)—. Las plazas donde se podía aparcar eran las de Armas, la del Santo Cristo, la de Belén y la de San Juan de Dios (art. 21 de Ezpeleta), hasta que Las Casas (art. 44) sumó la plaza de San Francisco y la que quedaba junto a la Puerta Nueva del Arsenal, y Santa Clara añadió la Plaza Nueva y la llamada de Santa Clara, prohibiendo tajantemente aparcar en días de mercado en la Plaza del Mercado o frente a la Puerta de Tierra (art. 46).

Las calesas privadas tendrían un tratamiento individualizado, sobre todo para regular su estacionamiento cuando esperaban a sus dueños. Al ser el vehículo que marcaba el estatus de aquellos que lo utilizaban para sus desplazamientos, cuando se daba un acontecimiento social importante su gran número en las vías públicas aledañas al lugar de celebración ocasionaba no sólo atascos generalizados, sino incluso problemas de seguridad. De hecho, el gobernador Santa Clara regula con más detalle a tenor de los accidentes que se han dado en su mandato. Por ejemplo, especifica concretamente que los caleseros deben esperar de pie sin dormirse al lado de las calesas porque en varias ocasiones se han ausentado o dormido ocasionando problemas por no atender apropiadamente

al vehículo (art. 43).

Pero los cambios urbanos eran físicos y actitudinales: además del escenario era necesario vigilar la actuación de las personas. Aunque las calesas y volantas fueran utilizadas por las clases más adineradas, no escapaban a los controles de seguridad. En los bandos se observa cómo se prohíbe que vayan cubiertas para dejar ver lo que acontece en su interior, sobre todo si salían a extramuros de la ciudad. Esta medida se debe ver desde dos funciones o utilidades, una sería el poder reconocer a todos los habitantes por cuestiones de seguridad para que las calesas no sirvieran como escondite, y la otra debe relacionarse con la moral de la época, para no posibilitar un lugar para comportamientos pecaminosos.

En conclusión, los bandos de buen gobierno nos ofrecen una visión, aunque parcial en tanto que están dictados por la autoridad gobernante, de los cambios urbanos que se dieron a finales del dieciocho y principios del diecinueve. No es casual que su aparición coincida con el impulso urbano que vivió la isla durante la época. Ejemplifican una nueva política más minuciosa e intrusiva en la vida cotidiana en tanto que su función era adaptarse a la vida diaria con el objetivo de cambiar costumbres yendo a los detalles del comportamiento. Esta función normativa queda enmarcada dentro de las políticas que se llevaron a cabo para cambiar la imagen que proyectaba la capital cubana y, en definitiva fueron una herramienta clave para el control de una población habanera en continuo crecimiento, y para asegurar las regulaciones urbanas emanadas de la autoridad.

Referencias

Agüero, A. (2013). Derecho local y localización del derecho en la tradición jurídica hispana. Reflexiones a partir del caso de Córdoba del Tucumán. En *El derecho local en la periferia de la monarquía hispana: Río de la Plata, Tucumán y Cuyo. Siglos XVI-XVIII* (p. 91-120). Buenos Aires: Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho.

Álvarez de Miranda, P. (1992). *Palabras e ideas: el léxico de la Ilustración temprana en España (1680-1760)*. Madrid: Real Academia Española.

Alzate Echeverri, A.M. (2007). *Suciedad y Orden. Reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.

Amadori, A. (2004). Los servicios urbanos en el Buenos Aires del último siglo del período hispánico. En *V Congreso argentino de americanistas* (p. 55-84). Buenos Aires: Sociedad argentina de americanistas.

Amigo Requejo, A. (2014a). El Teatro Principal: Ingenieros militares y especulación en La Habana del siglo XIX. *Quiroga: Revista de Patrimonio Iberoamericano*, 5, 12-27.

Amigo Requejo, A. (2014b). Locus genui, espacio simbólico y lugar de representación: la Plaza de Armas y la Real Fuerza de La Habana en el siglo XIX. In C. Lomba, J. C. Lozano, E. arce, & A. Castán (Eds.), *El recurso a lo simbólico. Reflexiones sobre el gusto* (Vol. II, 267-276). Zaragoza: IFC.

Amores Carredano, J.B. (2000). *Cuba en la época de Ezpeleta (1785.1790)*. Pamplona: Eunsa.

Anguita Cantero, R. (1996). La concepción teórica de la idea de ciudad en la Ilustración española: la policía urbana y los nuevos fundamentos de orden, comodidad y aspecto público. *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*(27), 105-120.

Anguita Cantero, R. (1997). *Ordenanza y Policía urbana: los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*: Universidad de Granada.

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.

Barreneche, O. (2001). *Dentro de la ley, todo. La justicia criminal de Buenos Aires en la etapa formativa del sistema penal moderno de la Argentina*. La Plata: Ediciones Al Margen.

Calatrava, J. (1999). *Arquitectura y cultura en el siglo de las luces*. Granada: Universidad de Granada.

Castro Arroyo, M.Á. (1984). *Los moldes imperiales: ordenamiento urbano en los Bandos de Policía y Buen Gobierno. Cuadernos de la facultad de Humanidades*. Universidad de Puerto Rico, 12, 11-34.

Chateloin, F. (1989). *La Habana de Tacón*. La Habana: Editorial Letras Cubanas.

Cortés Zavala, M.T. (2009-2010). Los bandos de policía y buen gobierno en Puerto Rico siglo XIX. El ordenamiento urbano y la protección de la salud y la higiene. Opt. Cit. *Revista de Estudios Históricos*, Universidad de Puerto Rico, 19, 107-142.

Dougnac Rodríguez, A. (1998 (2ªed.)). *Manual de Historia del Derecho Indiano*. México: UNAM-McGraw Hill.

Elsó Alonso, E. (1985). La Zanja Real: primer acueducto de La Habana. *Ciudad y Territorio: Revista de ciencia urbana*, 67, 40-46.

Escobedo Mansilla, R. (1995). *El bando de buen gobierno, instrumento de la Ilustración Actas del X Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. (473-496). México: Escuela Libre de Derecho: Universidad Nacional Autónoma de México.

Fraile, P. (1990). "Lograr obediencias maquinales." Un proyecto espacial. In H. Capel (Ed.), *Los espacios acotados, geografía y dominación social* (13-39). Barcelona: PPU.

Fraile, P. (1997). *La otra ciudad del rey: ciencia de policía y organización urbana en España*. Madrid: Celeste Ediciones.

Gómez-Ferrer Bayo, Á. (1987-1990). Ilustración y arquitectura. In M. L. Cerrillos (Ed.), *Historia Urbana de Iberoamérica* (Vol. 3-I, 137-160). Madrid: Testimonio.

González-Ripoll Navarro, M.D. (1999). *Cuba, la isla de los ensayos: cultura y sociedad (1790-1815)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Hernández Franyuti, R. (2005). Historia y significados de la palabra policía en el quehacer político de la ciudad de México. *Siglos XVI-XIX. Ulúa*, 3(5), 9-34.

Hernández González, M. (2009). El primer teatro de La Habana. El Coliseo (1775-1793). Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.

Humboldt, A.d. (1960). *Ensayo político sobre la isla de Cuba*. La Habana: Publicaciones del Archivo Nacional de Cuba.

Jordana de Pozas, L. (1961). Los cultivadores españoles de la ciencia de la policía Estudios en homenaje a Jordana de Pozas / *comisión de Homenaje al profesor Jordana de Pozas con motivo de su jubilación universitaria. vol. I* (3-23). Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Kluger, V. (2005). Disciplinamiento familiar y social en el Río de la Plata, Tucuman y Cuyo: amancebados, casados ausentes e hijos fugitivos en la mira de los bandos de buen gobierno. *Revista de historia del derecho*, 33, 131-158.

Kueth, A.J. (1990). Havana in Eighteenth Century. In F. W. Knight & P. K. Liss (Eds.), *Atlantic port cities: economy, culture and society in the Atlantic world, 1650-1850* (13-39). Knoxville: The University of Tennessee Press.

Kueth, A.J. (1998). Temas de continuidad: el situado en la historia cubana. In J. R. Fisher (Ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA* (Vol. II). Liverpool.

Kueth, A.J. (2014). *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: war and the Bourbon reforms 1713-1796*. New York: Cambridge University Press.

Le Riverend Brusone, J. (1992). *La Habana, espacio y vida*. Madrid: Editorial Mapfre.

Lejeune, J.-F. (2011). The ideal and the real: urban codes in the Spanish-American lettered city. In S. Marshall (Ed.), *Urban coding and planning* (59-82). London: Routledge.

Luque Azcona, E.J. (2009). La conformación de nuevos espacios de sociabilidad. La Alameda de Paula y el Paseo de Extramuros de La Habana. In M. C. García Bernal & S. Olivero Guidobono (Eds.), *El municipio indiano: relaciones interétnicas, económicas y sociales: homenaje a Luis Navarro García* (369-382). Sevilla: Universidad de Sevilla.

Malagón Pinzón, M.A. (2006). *La ciencia de la policía: una introducción histórica al derecho administrativo colombiano*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid.

Marrero, L. (1988). *Cuba: economía y sociedad (Vol. XIV: Azúcar, ilustración y conciencia (1763-1868))*. Madrid: Playor.

Martí, M. (2012). El concepto de felicidad en el discurso económico de la Ilustración. *Cuadernos dieciochistas*, 13, 251-270.

Morse, R.M. (2002). El desarrollo urbano de la Hispanoamérica colonial. In M. León-Portilla (Ed.), *América Latina en la época colonial* (Vol. II, 273-306). Barcelona: Crítica.

Murray, C. (2008). The regulation of Buenos Aires private architecture during the Late Eighteenth Century. *Architectural History*, 51, 137-160.

Navareño Mateos, A. (1996). La imagen de la arquitectura y el lenguaje del poder. In M. P. Díaz Barrado (Ed.), *Las edades de la mirada* (257-286). Cáceres: Universidad de Extremadura, Instituto de Ciencias de la Educación.

Pérez Guzmán, F. (1993). Las fortificaciones cubanas en el siglo XVIII. *Arbor*, 144(567), 29-55.

Philippou, S. (2014). La Habana del siglo XIX: "Todo lo sólido se desvanece en el aire". Quiroga: *Revista de Patrimonio Iberoamericano*, 5, 110-127.

Pihlajamäki, H. (2002). Lo europeo en derecho: ius politiae y el derecho indiano. In F. Barrios (Ed.), *Derecho y administración pública en las Indias Hispánicas. Actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano* (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998) (Vol. II, 1363-1375). Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Reguera Rodríguez, A.T. (1992). Urbanismo y medioambiente en la España de la Ilustración: Estudio de varias problemáticas. *Polígonos: Revista de geografía*, 2, 109-140.

Salas Cuesta, M., y Salas Cuesta, M.E. (2005). El urbanismo neoclásico y la salud pública en la

ciudad de México. *Estudios de Antropología Biológica*, XII, 927-941.

Santamaría García, A. (2005). Reformas coloniales, economía y especialización productiva en Puerto Rico y Cuba, 1760-1850. *Revista de Indias*, 65(235), 709-728.

Santamaría García, A., y García Álvarez, A. (2004). *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*. Madrid: CSIC.

Sidy, B.L. (2011). Crecimiento y control de la vida urbana. Un análisis de los bandos de gobierno en el Buenos Aires colonial (1742-1762). *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, 10(10), 41-61.

Tau Anzoátegui, V. (2004). *Los bandos de buen gobierno del Río de la Plata, Tucumán y Cuyo (época hispánica)*. Buenos Aires: Instituto de investigaciones de historia del derecho.

Vallejo, J. (2008). Concepción de policía. *Cuadernos de derecho judicial*, 7, 115-144.

La Constitución de Cádiz y la división del territorio cubano en provincias

Alain J. Santos Fuentes

Investigador predoctoral en el Departamento
de Historia Medieval, Moderna y de América,
EHU/UPV. Becario programa predoctoral del
Departamento de Educación, Política Lingüística
y Cultura del Gobierno Vasco. Miembro del Grupo
de Investigación del Sistema Universitario Vasco
"País Vasco y América: vínculos y relaciones
atlánticas"

alainjesus.santos@ehu.eus

Recibido 16.10.2017
Aceptado 09.12.2017

Resumen: La Constitución de Cádiz impulsó una nueva división política del territorio español en provincias. En la isla de Cuba, esta cuestión enfrentó a las élites locales del interior contra las élites y autoridades de La Habana, que ostentaban la hegemonía tradicional sobre todo el territorio. El cabildo de Puerto Príncipe, desobedeciendo el mandato del capitán general de la isla, aprovechó el contexto para impulsar sus reclamos de autonomía y convertirse en cabecera de una nueva provincia en el centro de la isla.

Palabras claves: Cuba, Constitución de Cádiz, territorio, provincias, Puerto Príncipe

Abstract: The Spanish Constitution of 1812 drove a new political division within the Spanish crown's territory. In Cuba this matter caused a confrontation between the inner local elites on the one hand and the Havana authorities and traditional elites on the other. The Puerto Principe Council, against the command of the captain general, took advantage of the context to succeed in their claims of autonomy and become the capital city of a new province in the central part of the island.

Keywords: Cuba, Spanish Constitution of 1812, territory, provinces, Puerto Principe

Introducción

El objetivo de este trabajo es dar cuenta de cómo la aplicación de la Constitución de Cádiz en Cuba contribuyó a modificar el ordenamiento territorial de la isla, muy especialmente su división en provincias o gobernaciones. Si bien el crecimiento económico de la segunda mitad del XVIII confirmó la preponderancia absoluta de La Habana y su élite sobre todo el territorio, esto no se produjo sin resistencias por parte de las élites del interior. Los discursos de agravio dirigidos al capitán general o al gobierno de la Monarquía encontraron su oportunidad con la propuesta de llevar a cabo una división permanente del territorio español, bajo criterios racionales, que impulsaron los constituyentes.

La colocación de un mapa de provincias homogéneas sobre el complejo entramado de jurisdicciones que conformaban los dominios de la Monarquía fue un sueño de los reformistas ilustrados, heredado por los liberales gaditanos. Pero esta idea tuvo un difícil recorrido, que comenzó con la aplicación del régimen de intendencias y no culminó hasta mediados del siglo XIX, tras el fin del imperio americano. En el mundo hispánico, y muy especialmente en América desde la conquista, los municipios o ayuntamientos tuvieron un papel fundamental como órganos representativos del territorio. Con el régimen gaditano, la nación y la provincia se convirtieron en las comunidades políticas fundamentales, junto a los ayuntamientos reformados, en un proceso no exento de tensiones. El estudio de la formación de diputaciones provinciales y ayuntamientos constitucionales resulta de gran utilidad para comprender los conflictos territoriales entre las élites y los graves enfrentamientos que caracterizaron el período de las independencias.

En este contexto, el caso cubano ha despertado hasta ahora muy poco interés historiográfico, debido fundamentalmente a que la isla se mantuvo ajena a las convulsiones que asolaron al continente durante casi dos décadas y que culminaron con el surgimiento de las repúblicas hispanoamericanas. Sin embargo, la Constitución se aplicó allí plenamente durante el bienio 1812-1814 y el trienio 1820-1823, lo que supuso el establecimiento de ayuntamientos constitucionales y diputaciones provinciales, además de la celebración de elecciones para elegir representantes a todos los niveles. El nuevo régimen daba así no solo la posibilidad de visibilizar los conflictos propios de una sociedad en plena expansión económica, sino también herramientas para canalizarlas políticamente.

Cádiz y el ordenamiento político del territorio español

Las Cortes Constituyentes heredaron del reformismo borbónico el plan de transformar el ordenamiento político y administrativo del vasto territorio de la monarquía de acuerdo a criterios liberales de racionalización administrativa. El debate sobre la soberanía y la configuración del Estado enfrentó por un lado al liberalismo hispano centralista, defensor de la soberanía unitaria y abstracta de la nación. Por otro, al liberalismo americano, defensor de una soberanía de los territorios, dividida en tres niveles: municipal, provincial y nacional. Y, por último, al tradicionalismo realista, defensor de la soberanía compartida entre el rey y las Cortes. El resultado final fue un compromiso entre las diferentes corrientes, aunque sobre la base del criterio liberal (Fernández Sarasola, 2011).

Al frente de cada uno de los territorios en que se dividió la monarquía (división que mantuvo un criterio tradicional, sobre la base de reinos, virreinos, capitanías generales, audiencias, etc.) se puso una diputación provincial, órgano colegiado y electivo de gobierno de la provincia pero presidido por un jefe político designado por el gobierno central y en el que recayó todo el poder ejecutivo. A los nuevos ayuntamientos, también electivos, se les asignó un poder delegado de carácter puramente administrativo, de modo que en el importante aspecto ejecutivo o “político” quedarían sujetos a la diputación provincial (Chust y Frasquet, 2006). Al igual que las diputaciones provinciales, debían ejercer sus funciones bajo la presidencia de los jefes políticos y sus representantes o delegados (*Constitución*, Art. 322o). Para las elecciones, se estableció un sistema indirecto, organizado en tres niveles: parroquias, partidos y provincias¹.

El artículo 10o de la Carta se limitaba a enunciar las partes que componían el territorio nacional, pero no les otorgaba el carácter de provincias, por lo que se hacía necesaria una división del territorio de acuerdo a los nuevos criterios. Llevarla a cabo traería serias dificultades tanto en España como en Ultramar². A pesar de que la Constitución sólo concedía a las diputaciones provinciales una función puramente administrativa, su carácter electivo las dotaba de una nueva legitimidad a ojos de las élites criollas. Lo mismo sucedía con los ayuntamientos constitucionales, a nivel regional o local. El régimen constitucional abría así la posibilidad para encauzar conflictos seculares entre élites regionales (Chust, 1999, p. 230 – 231).

Para la puesta en marcha del nuevo régimen las Cortes ordenaron el establecimiento de una junta preparatoria en cada uno de los territorios que según el texto componían la nación (Colección Cortes Generales, 1812, T-II, p. 220). El decreto no zanjaba del todo la cuestión de la división del territorio, pero abría la posibilidad al surgimiento de nuevas provincias a partir de la organización de las elecciones. La ambigüedad, e incluso contradicción, con que los diputados de las Cortes Extraordinarias abordaron la nueva ordenación del territorio se puso de manifiesto en otro decreto, el CLXIV, aprobado ese mismo 23 de mayo, para el establecimiento de diputaciones provinciales en la Península y Ultramar (Colección Cortes Generales, 1812, T-II, p. 224). Si en el Artículo 10o de la Pepa se hablaba de “territorios” que componían las Españas, en este segundo decreto eran equiparados con provincias. Estas, a su vez, podían ser divididas en otras provincias, dependiendo de la estructuración del territorio que decidieran las juntas preparatorias de las ciudades capitales mencionadas en el primero de los decretos.

Volvía a recalcarse que se trataba de una división provisional, pendiente de la ordenación definitiva

1 La elección de la parroquia como circunscripción electoral base no sólo remitía a una institución primordial del Antiguo Régimen, sino que asumía que no había una forma más fiable de identificar adecuadamente y reunir al censo. A la vez que se introducían los principios liberales de soberanía de la nación y de representación por población y territorio, se definían la condición de español y la ciudadanía política (derecho a ser elector y elegible) mediante un doble criterio tradicional: linaje y vecindad (excluyendo a mujeres y empleados del servicio doméstico). (*Constitución*, Art. 5o, 1o), ampliado el Art. 18o con las exclusiones de todos los que tuvieran sus orígenes en África; aunque el artículo 22o les dejaba abierta la puerta de la ciudadanía por vías de merecimiento.

2 Puesto que era evidente que la enumeración de territorios de la monarquía recogida en el artículo 10o de la Constitución no consignaba, por lo que se refiere a América, sino los virreinos y las principales capitanías generales (y no todas), muchos representantes americanos solicitaron la creación de otras nuevas provincias, casi siempre sobre la base de circunscripciones bien definidas históricamente (audiencia, gobernación, capitanía general o intendencia). Pretendían alcanzar un reconocimiento expreso de su independencia respecto a las cabeceras o “capitales coloniales”.

del territorio prevista en el artículo 11o de la Constitución. Pero no se quedaba ahí, sino que este segundo decreto ordenaba la formación de diputaciones provinciales en Cuzco, Charcas, Quito, San Luis Potosí, León de Nicaragua, y en Santiago de Cuba. Sin duda, esta adición, que tiene todo el carácter de provisional o apresurado, era una respuesta de urgencia a las presiones de esas capitales por haberse sentido discriminadas en los primeros decretos de elecciones. Probablemente habría tenido también la intención de evitar nuevos movimientos secesionistas como los que ya se habían producido (por ejemplo, en Quito, Cuzco y Charcas).

Cuba, nuevo régimen y territorio: las provincias

La junta preparatoria de La Habana, con jurisdicción sobre toda la isla y las dos Floridas se instaló el 27 de julio de 1812. Junto al gobernador y capitán general Juan Ruiz de Apodaca, y al intendente de ejército y hacienda Juan de Aguilar, la formaron el deán de la catedral Cristóbal Manuel Palacio, en quien delegó el obispo Díaz de Espada, el alcalde de primer voto Simón del Moral y Navarrete, el regidor decano José de Zaldívar (conde de Zaldívar), el síndico procurador general Tomás de Palma y otros dos regidores que ocupaban el lugar de los “dos hombres buenos”: Pedro Regalado Pedroso y Juan Bautista de Galainena Basave³.

Cinco de los ocho miembros de dicha junta pertenecían al ayuntamiento antiguo, y todos ellos habían destacado por su cercanía al anterior capitán general el marqués de Someruelos (Amores, 2014, p. 240). De esa manera, las Cortes dejaron en manos de los notables y autoridades de las principales ciudades la primera división del territorio de la monarquía.

En el caso cubano, los miembros de la junta habanera actuaron desde la convicción de superioridad absoluta que había ostentado La Habana sobre el resto del territorio, confirmada por la ambigüedad de los decretos. Para la división en provincias prevaleció el criterio de continuidad con el esquema tradicional de división del territorio, negándole un trato de igualdad a Santiago de Cuba, decidiendo sobre la elección de su propia diputación provincial y excluyendo de su jurisdicción las villas de Puerto Príncipe y Bayamo (Amores, 2014).

Lógicamente, las decisiones de la junta habanera no fueron bien recibidas en Santiago de Cuba, como tampoco en otras ciudades con antiguas aspiraciones de autonomía como Puerto Príncipe, sede desde 1800 de la Real Audiencia. El ayuntamiento principense, en acta del 9 de octubre de 1810, decidió elevar una representación a la junta preparatoria de La Habana para su remisión a las Cortes, en las que solicitaba que “las provincias de Cuba y Puerto Príncipe” tuvieran representación separada en el congreso de la nación. A decir del teniente de gobernador de la plaza, Francisco Sedano, “la intención de estos nuevos patriotas es la independencia absoluta de esa provincia de la de La Habana”⁴. Según relata Olga Portuondo, el gobernador de Santiago y los capitulares del ayuntamiento

3 AGI, Cuba, 1840. Acuerdo de la Junta Preparatoria de La Habana para la elección de diputados a Cortes. La Habana, 3-XII-1812.

4 AGI, Cuba, 1820. Carta de Francisco Sedano a Juan Ruiz de Apodaca 11-X-1812. La expresión “nuevos patriotas” parece usarla en sentido irónico, más que positivo u objetivo.

también elevaron una representación denunciando el agravio y reclamando una provincia propia, independiente de la habanera (Portuondo, 2008, p. 88).

Las históricas reclamaciones de autonomía de aquellas dos ciudades⁵ se vieron respaldadas con la decisión de las Cortes del 27 de febrero de 1812 de instalar en ellas sendas intendencias⁶. En efecto, las élites locales interpretaron aquel gesto como un precedente para una nueva división territorial de la isla y para el establecimiento de diputaciones provinciales separadas, lo cual vieron frustrado con la decisión de la junta preparatoria habanera. En octubre de 1812 ya se sabía en Puerto Príncipe que se iba a establecer una intendencia allí y, ante la expectativa, el teniente de gobernador ya había recibido varias peticiones para ocupar sus empleos⁷. Él mismo, el 27 de febrero de 1813, enviaba a Apodaca una petición para que le dejara allí de jefe de provincia, teniendo en cuenta que estaría por caer la decisión de convertir a Puerto Príncipe en capital provincial, una vez tomada la de establecer la intendencia y tras haberse nombrado al intendente⁸.

El 1 de marzo de 1813, las Cortes, tras haber examinado las exposiciones de los ayuntamientos, ordenaron que se respetara la división hecha por la Junta, pero ordenaron a ambas diputaciones iniciar trámites con sus respectivos ayuntamientos constitucionales para proceder a una división "regular y permanente de la isla en provincias políticas y partidos". Mientras tanto, establecieron que la línea que dividía a ambos obispados serviría también como división política más adecuada, lo que suponía en la práctica el paso de Puerto Príncipe y Bayamo a la jurisdicción de la diputación de Santiago de Cuba⁹. La Habana y Santiago de Cuba eran confirmadas como capitales de las respectivas provincias (Colección Cortes Generales, 1813, Tomo II, p. 85-88). Las resoluciones satisfacían los reclamos de las élites de la capital del oriente, pero dejaban en suspenso o muy tocadas los impulsados por el ayuntamiento constitucional de Puerto Príncipe, que se negó a reconocer la autoridad del jefe político superior de Santiago de Cuba, hasta que no recibiese órdenes precisas del Congreso¹⁰. A punto de cerrarse la primera experiencia constitucional, la división del territorio en provincias seguía sin resolverse, generando tensiones e impidiendo el desarrollo de las funciones institucionales de diputaciones y ayuntamientos.

La diputación provincial de Santiago de Cuba se constituyó el 22 de marzo de 1813. Además de su presidente, Pedro Suárez de Urbina como jefe político, y del nuevo intendente Manuel de Navarrete, resultaron electos Manuel de Jústiz y Silvestre del Castillo por la capital, Juan Francisco

5 En este sentido, sirva como ilustración el trabajo de Fernández Mellén (2007) sobre el intento de crear una junta subalterna en Puerto Príncipe en 1809, como instrumento para defender su autonomía frente a la Audiencia y el capitán general.

6 La de Puerto Príncipe con jurisdicción sobre la propia ciudad y las Cuatro Villas (lo que suponía duplicar el territorio de su distrito, aunque fuera solamente en la jurisdicción de hacienda) y la de Cuba, con jurisdicción sobre el territorio de Santiago y Bayamo. La hasta entonces única intendencia de la isla, situada en La Habana, quedaba como intendencia de la provincia o distrito de La Habana-Matanzas y como superintendencia delegada de hacienda de toda la isla "para que las otras y sus empleados reconociesen un supremo jefe en los asuntos que se pusiesen a su inspección y decisión". (Colección Cortes Generales, Tomo II, pp. 85-88).

7 AGI, Cuba, 1820. Sedano a Apodaca, 4-X-1812.

8 AGI, Cuba, 1820. Sedano a Apodaca, 27-II-1813.

9 Sobre la división de la diócesis de Cuba y creación del obispado de La Habana, ver: Fernández Mellén (2014).

10 AGI, Santo Domingo, 1288. Suárez de Urbina a Limonta, 7-VI-1814.

de Acosta por Jiguaní; Pedro Pérez por El Caney; José Antonio Poveda y José Rosalía Batista por Holguín; Francisco Morgado por Baracoa; y el licenciado José Ángel Garrido como secretario¹¹. Una semana después, el 1 de mayo, quedó constituida formalmente la primera diputación provincial de La Habana¹². Acompañaron al jefe político Juan Ruiz de Apodaca como presidente y a Juan de Aguilar como intendente: José González Ferregut elegido por el distrito de La Habana; Juan Bautista Galainena Basave, aunque residente en La Habana, por el de Pensacola (Florida occidental); Melchor José de Mesa y Pedroso por el distrito más occidental y menos poblado de la provincia habanera, el de Nueva Filipina; Ignacio Francisco Agramonte y Recio por Puerto Príncipe; Jacinto de Estrada, que había sido alcalde de Sancti Spiritus, por las Cuatro Villas; Ignacio María de Quesada por Bayamo; Fernando de la Marza Arredondo por Florida; y Tomás Romay como secretario.

Exceptuando a Tomás Romay, que era médico, el resto constituían un conjunto de abogados, estrechos colaboradores de las autoridades ya existentes, además de representar a los grupos de élite de la sociedad cubana, aunque ninguno de ellos estaba entre los grandes hacendados titulados criollos, que por lo general se ausentaron del proceso (Amores, 2014, p. 242).

A vueltas con el proceso: la junta preparatoria de La Habana durante el Trienio Liberal

Otra vez en “circunstancias extraordinarias” se conformaron las juntas preparatorias para la organización de las elecciones de diputados para las Cortes ordinarias de 1820-1821. En la isla de Cuba y territorios americanos que aún se mantenían fieles a la monarquía este proceso comenzó a mediados de 1820, poco después de recibido el real decreto de 22 de marzo de 1820, que convocaba a las Cortes para el 9 de julio de aquel mismo año y contenía las instrucciones para la celebración de las elecciones en todo el territorio español. En las provincias de Ultramar se debían formar juntas preparatorias en 15 capitales, sin variar lo establecido a los mismos efectos en 1812. En lo tocante a Cuba, se volvía a designar únicamente a La Habana, como capital de la Isla de Cuba y de las Dos Floridas, a pesar de que, como vimos, durante el Bienio se había aprobado la creación de una nueva provincia con capital en Santiago de Cuba y otras dos intendencias. En líneas generales, las instrucciones coincidían con las del período anterior, por lo que la junta habanera volvía a tener la prerrogativa de dividir su territorio en provincias subordinadas y determinar, ajustándose a los “los censos de la población más auténticos, entre los últimamente formados”.

Tras el recibo de la real orden y las instrucciones en La Habana, Juan María Echeverri¹³ convocó a los miembros de la junta preparatoria el 8 de junio. Además de él mismo como presidente, quedó formada por el obispo diocesano Juan José Díaz de Espada, en nombre del cual acudió Juan Bernardo O-Gavan¹⁴, Alejandro Ramírez (superintendente general de hacienda), Carlos de Castro Palomino

11 AGI, Ultramar, 115. Carta de Suárez de Urbina a José de Limonta, 31-X-1813.

12 AGI, Ultramar, 95. N.13. Acuerdos con las diputaciones provinciales, 21-III-1814.

13 Capitán general y jefe político de La Habana de forma interina (1820-1821).

14 Canónigo de la catedral, provisor y vicario del obispo, que fuera diputado a las Cortes constituyentes por la ciudad

(alcalde constitucional de primer voto), Isidoro de Arteaga y Cervantes (regidor decano) y Genaro Montoro (síndico procurador más antiguo del ayuntamiento). Entre ellos eligieron a dos “hombres buenos”, vecinos de la ciudad, que resultaron ser Andrés de Jáuregui y Joaquín Gómez¹⁵. Ninguno de los miembros de esta junta había estado presente en la formada en 1812. El día 12 de junio la junta se volvió a reunir para tratar “lo que convenga con respecto a la provincia de Cuba”, es decir, la oriental. Para esta provincia estimaron una población de no más de 80.000 “almas”, correspondiéndole un diputado y su suplente, y acordaron dividirla en cinco partidos: Santiago de Cuba, Puerto Príncipe, Holguín, Baracoa y Bayamo, que se correspondían con la gobernación y tenencias de gobernación tradicionales. A las dos primeras, por ser de mayor población, decidieron asignarle dos electores a cada una y las restantes sólo tendrían uno, hasta completar los siete¹⁶.

Una isla, tres provincias: creación de una diputación provincial en Puerto Príncipe

La primera experiencia constitucional había terminado con la aprobación de una división temporal en dos provincias, pero las élites de Puerto Príncipe habían manifestado repetidamente su inconformidad con formar parte de La Habana primero y de Cuba después. La llegada del Trienio defraudó a los principeños, pues las Cortes ordenaron la creación de dos diputaciones provinciales y obviaron sus reclamos. No obstante, el 8 de mayo de 1821 se aprobaba en Madrid el decreto para el “Establecimiento de Diputaciones provinciales en las provincias de Ultramar donde no las haya” (Colección Cortes, 1821, T-VII, p. 72-73) que reabría los capítulos de la división de la isla y de las tensiones entre las autoridades política y las élites locales de Puerto Príncipe.

Los debates que se dieron en las Cortes previamente a la aprobación del decreto demuestran que este surgió para dar respuesta a la reivindicación de territorios del virreinato de Nueva España que habían quedado demarcados como provincias subordinadas, que nombraban diputados, contaban con intendencias y con jefes políticos, pero no con diputaciones provinciales. Las dudas planteadas por el diputado Francisco Martínez de la Rosa ayudan a entender el desarrollo de los acontecimientos en la isla de Cuba tras la aprobación del decreto. Al famoso liberal granadino le preocupaban las repercusiones que podría tener la aprobación precipitada de una medida de tal calado¹⁷. Condicionó su apoyo a conocer si en todos los territorios de las intendencias, consideradas a priori como provincias por los representantes americanos, existían al menos dos empleados de nombramiento del gobierno (un jefe político y un intendente) y si dichos territorios nombraban diputados, elegidos por una junta reunida en su capital (Diario Cortes, 1821, T-15, 30-IV-1821, p. 10-29). En Puerto Príncipe se había establecido la intendencia en 1813, pero a diferencia de las ciudades novohispanas, nunca había nombrado diputado, ni tenía una población numerosa, y su jefe político era un teniente de gobernador

de Santiago de Cuba (Pezuela, 1863, T-4, p. 162).

15 Florida y Pensacola pasarían a soberanía norteamericana en el verano de 1821. Hasta entonces, cumplieron con la normativa constitucional, instalando su ayuntamiento y celebrando elecciones para los diputados a Cortes. Sobre la aplicación de la Constitución en este territorio, ver: Mirrow (2013).

16 AGI, Ultramar, 105, R 2, N 8. Echeverri a Antonio Porcel, 12-IX-1812.

17 Había solicitado aplazar la aprobación al día siguiente, para garantizar la presencia del Ministro de Ultramar.

subordinado en todo al capitán general, a quien debía su nombramiento.

Para el establecimiento de tales diputaciones, las Cortes establecieron que debían incorporarse los individuos que hubiesen sido elegidos en las últimas juntas electorales de la provincia, celebradas en el territorio de la intendencia. Dichos individuos, sólo por esa ocasión, debían seguir ejerciendo en las diputaciones ya establecidas, a la vez que en la nueva. El resto de individuos, hasta completar los siete, debían ser elegidos por los electores de partido que hubiesen formado la junta electoral de provincia para nombrar diputados a Cortes para los años 1822 y 1823. En Puerto Príncipe se daban dos circunstancias que complicaban el proceso. En primer lugar, que el territorio de la intendencia se encontraba dividido entre las provincias de La Habana (las Cuatro Villas) y la de Cuba (Puerto Príncipe), por lo que ninguno de los representantes del territorio habría sido elegido por toda la circunscripción. En segundo lugar, que las elecciones de La Habana para las Cortes ordinarias de 1822-1823 habían sido suspendidas por irregularidades. A todo ello, debe sumarse que el decreto no estableció ni un calendario de ejecución, ni la forma en que sería llevado a efecto. Por último, debe tomarse en consideración que el teniente de gobernador de Puerto Príncipe había tenido serias dificultades para ser reconocido como jefe político de la villa por el ayuntamiento constitucional durante el bienio.

El territorio de la intendencia de Puerto Príncipe, y en especial su ciudad capital, protagonizaron durante varios meses el intento de establecer autónomamente una provincia, con sus respectivas autoridades e instituciones. Este notable proceso demostró el alcance de las reivindicaciones históricas de la localidad y a la vez una manera de entender el contexto constitucional que se estaba viviendo, especialmente en lo tocante al derecho y la soberanía de los territorios dentro de la nación española. Se trató, en fin, del intento de un ayuntamiento de estructurar una nueva comunidad política en el interior de la isla, cuya única estructura previa era la instalación de una intendencia, apenas unos años antes¹⁸. Fue además un proceso sui géneris de complicidad entre las élites locales principeñas y una parte de los representantes del poder central, especialmente la intendencia. Un extenso expediente, enviado por el intendente interino José María Zamora al ministro de Estado y del Despacho de la Gobernación de Ultramar, dando cuenta del establecimiento allí de una provincia, permite conocer de primera mano los sucesos¹⁹.

En su exposición al gobierno, dando cuenta de los sucesos, Zamora insistía sobremanera en que su

18 La importancia de las provincias como una de las dos comunidades políticas básicas del régimen liberal a lo largo del XIX es analizada en Forcadell y Cruz Romeo (2006). Sin embargo, la ausencia de una identidad o tradición provincial en el caso de Puerto Príncipe remite más bien al trabajo de Morelli (2007) sobre el papel jugado por los ayuntamientos en el mundo iberoamericano como representantes del territorio.

19 AGI, Ultramar, 108, N 1442. José María Zamora al ministro de Ultramar, 4-X-1821. Se trata del jurista José María Zamora y Coronado, abogado originario de Costa Rica, que comenzó como relator en la Audiencia de Puerto Príncipe en 1811 (AGI, Ultramar, 97); obtuvo luego el empleo de teniente asesor letrado de la intendencia en 1816 (AGI, Ultramar, 165, N. 18), pero enseguida quedó como intendente interino al haber regresado a España el titular José Vildósola (AGI, Ultramar, 137, N. 58); al finalizar el Trienio volvió a su empleo de asesor (AGI, Ultramar, 158, N. 49, y 140, N. 18). Fue luego asesor de la superintendencia de La Habana y hombre de confianza del famoso intendente Pinillos, director de la Sociedad Económica de La Habana y, finalmente, regente de la Audiencia de Puerto Príncipe (1846-48). Es el autor de la muy conocida Biblioteca de Legislación Ultramarina, una magna obra editada en Madrid en 1844 (Sáenz, 1999).

admisión del mando había sido forzada por las circunstancias y que en más de una ocasión se había negado a aceptarlo. Según él, su decisión debía ser vista como un acto de responsabilidad, pues el “clamor” de la provincia por establecer su propia diputación era tan grande, que de no haberse satisfecho habría derivado en graves conflictos y “perjuicios a la causa pública”. De paso, cargaba duramente contra la supremacía habanera y el desprecio que demostraban sus instituciones por el resto del territorio: “¿(...) se pretenderá que las miras paternas de las Cortes y el Supremo Gobierno solo han de convertirse sobre la opulenta Habana y que no la merecen los otros pueblos de la Isla?”.

El 11 de agosto de 1821 el ayuntamiento constitucional se daba por enterado del decreto del 8 de mayo y lo celebraba con regocijo²⁰. La información había llegado a la ciudad a través del Diario de Gobierno de La Habana, en el que había sido publicado el decreto, sin que se recibiese ningún aviso por parte del jefe político de la provincia de Cuba o del capitán general de La Habana. El cabildo, defraudado por la división territorial de la isla que se había adoptado en el bienio, tenía encargada desde antes una comisión para promover sus aspiraciones de formar provincia propia, compuesta por José María Tejeda y Francisco de Iraola. A ellos ordenó pasar el citado recorte de prensa, para que propusieran los medios más adecuados para llevarlo a afecto en el territorio provincial de la intendencia. La retórica del acta refleja por un lado la sensación de agravio sentido por el territorio y por otra, la confianza en los beneficios que una institución independiente podía brindar. En ambos aspectos, los regidores quisieron involucrar a todos los habitantes y pueblos que componían la intendencia. De esta manera, contribuían a la idea de que la dicha intendencia era de por sí una provincia con entidad y derechos propios, que se habían visto ultrajados al negársele la posibilidad de constituirse como entidad política. El ayuntamiento de la sede de la intendencia actuaba así de la misma forma en que lo habían hecho en varias ocasiones la élite habanera, asumiendo la representación del resto del territorio.

Para organizar rápidamente todos los pasos a seguir, el 12 de agosto el ayuntamiento nombró una comisión compuesta por varios regidores, junto a “al jefe político, a los señores diputados provinciales por esta ciudad de los años 1820, 1821, 1822 y 1823, a los señores intendente interino de la provincia y al vicario juez eclesiástico”²¹. La primera reunión de la misma fue el 16 de agosto y en ella se manifestaron algunas de las principales dificultades que suponía la aplicación del decreto.

El coronel Sedano, jefe político y teniente de gobernador también durante el bienio, alertó sobre la necesidad de esperar por la comunicación oficial que debía llegar de parte del jefe político de Santiago de Cuba, junto con las órdenes correspondientes a la separación de provincias y a la entrega del mando político. Sin dichas instrucciones, Sedano se mostraba incompetente para ceder el mando

20 Compuesto por: Miguel Cosío, Fernando Betancurt, José Ramón Proenza, José Mariano González, Francisco Iglesias, José María Tejeda, Juan Aulet, Juan Recio y Aróstegui, Antonio Ibern, Pedro Garamendi, Manuel María de Piña, Francisco Iraola, José Joaquín López y el secretario Pedro de la Torre.

21 Compuesta por: Coronel Francisco Sedano, jefe político subalterno; José María Zamora, intendente interino de la provincia; capitán Miguel Cosío y Fernando Betancourt, alcaldes constitucionales; licenciado José Antonio Machado, vicario juez eclesiástico; capitán Manuel Borrero y Julián Miranda, diputados provinciales; José María Tejeda, regidor; y licenciado Francisco Iraola, procurador síndico. Se ausentó el diputado Pedro Nolasco de Agramonte, que se hallaba fuera de la villa.

político subalterno que le había sido confiado o asumir el mando provincial. Uno de los argumentos que defendió fue la incapacidad del ayuntamiento de una villa para decidir por el resto del territorio y exigir subordinación, sin esperar la protesta de aquellos o los intentos de proceder de la misma manera. El intendente Zamora estuvo de acuerdo en esperar por la comunicación oficial, aunque su actuación posterior hace pensar que se trató de una maniobra para salvar su responsabilidad. No obstante, aprovechaba para culpar de la situación actual de Puerto Príncipe a los errores “malhadados” de la junta preparatoria de La Habana. Esta operación, un tanto insólita en un oficial del gobierno, estaría sin duda destinada a complacer a la élite local y especialmente a los miembros del cabildo.

Con su connivencia o no, los capitulares se apresuraron a convocar al intendente un día después de sus declaraciones para “su aceptación, juramento y posesión del mando político que está dispuesto a entregarle en este mismo momento”. Así quedaba demostrado que no estaban dispuestos a que la discrecionalidad del capitán general y del jefe político de Santiago de Cuba frustraran su añorada autonomía. Tras la aún más extraña renuncia del teniente de gobernador, el intendente se presentó en el cabildo y aceptó el nombramiento. Las dudas que se presentaron al conocerse la publicación de un decreto como aquel sin que llegaran las orientaciones por vía oficial, harían más complicada cualquier reacción a favor o en contra de su aplicación inmediata. Las Cortes nunca formularon expresamente un principio de publicidad que actuase como garantía de cumplimiento de sus decretos para los ciudadanos y las autoridades. Por el contrario, mantuvieron un mecanismo de circulación jerarquizada de las disposiciones a través del aparato estatal, que podía dar lugar a situaciones de confusión, especialmente en puntos muy alejados de la capital nacional. Las publicaciones oficiales no fueron órganos de publicitación, entendidos como acto jurídico para la validez de la ley, sino vehículos publicitarios (Lorente y Garriga, p. 382). Esta característica de la obra legislativa provocó la paradoja de que la *Gaceta de La Habana* llegara a Puerto Príncipe con una ley promulgada que directamente le concernía, sin que antes hubiese llegado ninguna notificación de parte del gobierno central, del habanero o del de Santiago de Cuba. Es más, pasará más de un mes sin noticias ni instrucciones a través de los aparatos del Estado.

Ante esa tesitura, las élites princepeñas y el intendente interino interpretaron la situación de una manera que, si bien se parecía más a los procedimientos inaugurados por el liberalismo

francés, poco tenían que ver con la regulación y práctica del hispano. Asumieron que, una vez publicada en Madrid y en La Habana, la ley entraba en vigencia y que todas las autoridades involucradas procederían a ejecutar la parte que les concernía. Esta interpretación era tanto ingenua como interesada, pues lo que estaba en el fondo de la precipitación era evitar cualquier maniobra desde La Habana o Santiago.

Tras ser proclamado jefe político de la provincia, José María Zamora y Coronado se dirigió a las autoridades constitucionales de las demás villas sujetas a su intendencia. Zamora necesitaba el reconocimiento de Santa Clara, Trinidad, Remedios y Sancti Spiritus para legitimar su designación y crear la diputación provincial. Un hecho así no se había producido con anterioridad. El ayuntamiento de

Puerto Príncipe se autoproclamaba capital, asumía parte de la soberanía para designar a la autoridad ejecutiva y comunicaba al resto de los actores territoriales su nuevo estatus. Entre finales de agosto y principios de septiembre Zamora recibió la contestación de tres de las cuatro villas respecto al establecimiento de la provincia y su nombramiento como jefe. Las mismas, fueron publicadas en el *Periódico de Puerto Príncipe*, el 15 de septiembre de 1821. Todas las contestaciones coincidían en felicitarlo por el nombramiento, pero sólo Sancti Spíritus y Remedios se aprestaron a reconocerlo como tal y jurar lealtad a la nueva provincia.

El ayuntamiento espirituario²², en acta del 29 de agosto, de forma unánime, no sólo manifestó su adhesión, sino que le pidió a Zamora que acelerara la creación de la diputación provincial. La junta mostraba su optimismo respecto a la nueva entidad política y también cierto agravio hacia La Habana: “¿Y cómo no alegrarse, cuando será más cierta su representación? Menos complicada la maquina; tendrán sus relaciones políticas más rápido curso y todos los negocios girarán con la brevedad que corresponde”. Dos días después el ayuntamiento remediano²³ mostraba la misma actitud, aunque con un lenguaje más sobrio.

La respuesta de Trinidad llegó con la firma de Pedro Marquina Villanueva, militar peninsular que había sido nombrado jefe político subalterno de la villa²⁴. Además de felicitarlo, le anunciaba que había comunicado al ayuntamiento trinitario y a los otros pueblos del partido su circular, pero que también lo había hecho al capitán general. Si bien se mostraba solícito a cumplir las disposiciones de Zamora, le recordaba que para ello necesitaba las órdenes expresas de la máxima autoridad de la isla. Las otras dos villas no tenían delegados del capitán general, lo cual explicaría en parte su decisión. Además, ninguna de las dos era cabecera de partido, a diferencia de Trinidad, cabecera de las Cuatro Villas desde tiempo inmemorial, por lo que el establecimiento de una nueva provincia podía significar para ellas una mayor autonomía, en este caso precisamente de Trinidad y de La Habana. El ayuntamiento de Santa Clara, tras recibir la circular de Zamora, decidió comunicarlo al jefe político y la diputación de La Habana, para esperar instrucciones de su parte. La distancia geográfica de las Cuatro Villas hasta La Habana y Puerto Príncipe era muy parecida, por lo que este argumento no debió ser muy significativo en la toma de partido, aunque los caminos hacia Occidente estaban sin duda en mejores condiciones, atendiendo al nivel de riqueza y actividad agrícola de aquella región.

Zamora también escribió a Mahy y a Escudero con posterioridad a su nombramiento. El primero, máxima autoridad militar de la isla y jefe político de La Habana, le respondió manifestándole su sorpresa ante tales hechos y “unas ocurrencias tan extraordinarias e imprevistas”. Su respuesta a Zamora, fechada el 17 de septiembre, iba dirigida al intendente interino de Puerto Príncipe, modo de no reconocerle como jefe político de una provincia contigua. La tardanza en la respuesta no impidió

22 Tomás de Pina, abogado español y Juan Buenaventura Carbó, alcaldes constitucionales; Esteban Castañeda, Marcos Joaquín de Castro, Antonio Vingut, Ramón Valdivia González, Manuel Francisco Ramos, subteniente Domingo Ramos y Andrés Figueroa, regidores constitucionales; Francisco Antonio Moles, síndico procurador.

23 Justo Asencio Carrillo, alcalde presidente; Agustín de Rojas, alcalde segundo; licenciado Rafael Antonio Cabrera, Lino José Balmaseda, Sebastián Saura, bachiller Joaquín de la Torre, Andrés José Espinosa, José Ramón de Morales, Manuel Antonio de Rojas y Joaquín de Morales, regidores; José María Anido y Joaquín de la Peña, síndicos procuradores.

24 AGI, Ultramar, 109, N. 3.

que desde Puerto Príncipe se continuaran las gestiones para el establecimiento de una diputación provincial. Por lo tanto, el cruce de correspondencia entre ambas autoridades se producía a la vez que cada una de ellas enviaba comunicaciones a las Cuatro Villas, con órdenes encontradas. La diputación provincial y Escudero, jefe político de Santiago de Cuba, por su parte, dieron curso a la solicitud de Zamora y le remitieron 50 expedientes concernientes al territorio de la nueva provincia.

Ante la urgencia de establecer la diputación provincial, en Puerto Príncipe se estableció una junta electoral, "a falta de una junta preparatoria de provincia". Esta, basándose en el censo de 1817, dividió el territorio en cinco partidos, que debían nombrar un elector cada uno. La convocatoria a elecciones resultó infructuosa, pues ni Santa Clara ni Trinidad participaron, siguiendo las orientaciones que les envió el general Mahy. La provincia occidental se encontraba en pleno proceso electoral, teniendo en cuenta que el 19 de agosto había llegado la orden de las Cortes de repetir las elecciones para el período 1822-1823, apenas unas semanas después de que concluyese la repetición de las del período 1820-1821. La reacción de las autoridades habaneras de frenar la aplicación del decreto que concedía una provincia independiente a Puerto Príncipe pudo ser una estrategia para no volver a celebrar junta preparatoria, y redefinir el censo y la distribución de partidos y electores. También pudo estar motivada en que la salida de las Cuatro Villas significaría la pérdida de un diputado a Cortes para la provincia habanera. El motivo que adujeron en carta al gobierno español fue muy distinto, pues achacaron su decisión a la posibilidad de que la provincia oriental se quedara sin el censo necesario para tener representación en Cortes si el partido de Puerto Príncipe salía de ella²⁵.

Los ayuntamientos de Remedios²⁶ y Sancti Spiritus se sumaron a la convocatoria de elecciones para nombrar a la nueva diputación provincial de Puerto Príncipe y suspendieron las correspondientes a los diputados a las Cortes extraordinarias de 1822-1823 por la provincia de La Habana. Los de Santa Clara y Trinidad continuaron con el calendario fijado por la junta preparatoria habanera, por lo que las elecciones provinciales se veían afectadas por irregularidades que podían poner en peligro la representación en el Congreso. Una carta de Zamora a la Gobernación de Ultramar, fechada a primeros de noviembre, confirma su intención de seguir adelante con la constitución de la diputación provincial, a pesar de las advertencias de Mahy y de la negativa de Santa Clara y Trinidad a participar en el proceso. Alertaba de que sin los electores correspondientes a aquellas dos villas sólo podrían reunirse tres, pero que con esos procedería a la junta provincial, para nombrar a los diputados.

La comisión Tejeda-Iraola, activada por el ayuntamiento, cargó duramente contra el jefe político Mahy y contra la diputación habanera antes de que concluyeran las elecciones, por utilizar irresponsablemente su autoridad para evitar la creación de la nueva provincia en el centro de la isla. Los hacía responsables de la profunda división en que se hallaban los partidos del territorio, votando unos en unas elecciones y otros en otra. En su informe²⁷, no dudaron en recurrir a la retórica antiabsolutista para desacreditar la actuación de aquellas autoridades, insinuando incluso

25 AGI, Ultramar, 108, N 1441. Consulta al Consejo de Estado. 18-IX-1821.

26 Tras convocar a una comisión de notables de la villa, que resolvió reconocer Zamora como nuevo jefe político provincial. AGI, Ultramar, 108, N 1441. Actas del ayuntamiento constitucional de Remedios, 2-X-1821.

27 AGI, Ultramar, 108, N 1441. Informe de la comisión Tejeda-Iraola, 16-X-1821.

que actuaciones como aquella habían estado en la base de la ruptura de la Monarquía en América:

En vano será que el soberano Congreso se desvele por mejorar nuestra suerte, si (...) las Americas gimen bajo el enorme peso del despotismo no menos ahora que en el sistema anterior (...) Allí se desenvuelve una parte de los males que sufre la America por haberse dejado los mismos Vireyes, con otro nombre si se quiere, pero la misma autoridad (...) vejando los honrados habitantes de unos pueblos dignos de toda consideración y deprimiendo las autoridades electivas Constitucionales.

La élite princepeña se valió de un discurso muy radical contra las autoridades gubernamentales, relacionándolas directamente con los gobernantes absolutistas y oponiendo su legitimidad a la de los nuevos cargos electivos. Esta vez acusaban directamente de déspota a quien seguía siendo la máxima autoridad de la isla de Cuba. El ayuntamiento, el 19 de octubre, se hizo eco del informe de la comisión y elevó una protesta contra el jefe político habanero y contra la diputación (*Diario Sesiones*, Vol. 2, 17-III-1822).

El 25 de mayo de 1822, tras conocer los respectivos informes de Zamora, de Mahy y del ayuntamiento princepeño, las Cortes aprobaron un dictamen de la comisión de Ultramar que reconocía que el decreto del año anterior llamaba a que se establecieran diputaciones provinciales en cada una de las intendencias de provincia de la España ultramarina en que no estuviesen ya establecidas, pero suspendía su aplicación a Puerto Príncipe. La decisión estuvo fundamentada en tres argumentos. En primer lugar, porque según la comisión el decreto se refería a aquellas intendencias que formaban provincias separadas, sujetas a un jefe político, que nombraban diputados, y a las que “solo les falta para tener organizado completamente su régimen interior en la conformidad que la Constitución lo ha determinado, establecer su diputación provincial”. En segundo lugar, porque si se hicieran en ella elecciones provinciales, su población, dividida, participaría a la vez en más de un proceso. Y por último, porque temían que con la separación de Puerto Príncipe, la provincia de Cuba quedaría sin suficiente población para nombrar un diputado en lo sucesivo y el decreto no podía servir para “que se arreglen unas provincias disolviendo otras” (*Diario Sesiones*, Vol. 2, 25-V- 1822).

De esta manera, las Cortes reconocían el error de haber promulgado el decreto sin la presencia del Ministro de Ultramar o de su secretario de despacho. Las razones expuestas por la comisión de Ultramar parecían repetir los argumentos del capitán general de la isla y no tenían en cuenta los trastornos que podría causar en Puerto Príncipe, donde ya se habían dado todos los pasos para el establecimiento de su diputación desde hacía varios meses.

La ambigüedad en el uso del término provincia en la Constitución y en la posterior obra legislativa de las Cortes había despertado el recelo de las élites regionales en América, como demostraron las intervenciones de los representantes novohispanos en las sesiones previas el decreto del 8 de marzo de 1821. Aquel texto alentó una corriente localista que buscaba reforzar el papel de las élites regionales frente a las capitalinas. Reconociendo el derecho de dichos territorios a establecerse como provincias de pleno derecho, las Cortes reafirmaron también los discursos identitarios de sus élites. Aunque en la práctica las diputaciones provinciales sólo tenían un carácter administrativo, servían

de plataforma a las élites locales para asegurar su papel en el territorio. Siguiendo el ejemplo de la isla de Cuba, eran precisamente las élites no capitalinas las más interesadas en participar en las instituciones. En la isla se trataba de conseguir autonomía frente al capitán general, representante del poder central y estratégico aliado de las élites habaneras.

Con la suspensión del decreto, las élites principieñas veían defraudadas sus aspiraciones de autonomía o independencia respecto a La Habana y la nueva estructura de Estado defendida por los liberales españoles. A pesar de haber participado activamente en los espacios abiertos por el sistema constitucional y protagonizado varios enfrentamientos con las autoridades gubernamentales en la isla, no consiguieron sus objetivos. La decisión de las Cortes no sólo enviaba un mensaje claro sobre la interpretación política que hacían de la isla de Cuba como un sujeto político único. También contribuía a la articulación interna de ese sujeto bajo la hegemonía de la capital habanera y el mando de una autoridad máxima: el capitán general.

A principios de 1823 Gabriel de Torres, por entonces gobernador militar y jefe político de la provincia de Santiago de Cuba, daba cuenta de haberse suprimido la diputación provincial de Puerto Príncipe y de haber devuelto el mando político al coronel Sedano. Como cabría esperar, tanto el ayuntamiento de la villa como la diputación provincial formada en Puerto Príncipe ofrecieron resistencia al mandato de las Cortes. Según Torres, el intendente Zamora hizo dejación de su cargo de jefe político, pero lo cedió al ayuntamiento constitucional (de quien en realidad lo había recibido), lo que hizo aún más duradera la resistencia de los regidores. El gobernador también denunció “temerarias y pertinaces” oposiciones por parte de los miembros de la diputación provincial, que se resistían a la supresión de la provincia.

Según su propio relato, sólo pudo hacerse valer amenazándoles con enérgicas medidas, como la imposición de fuertes multas. “Esta medida produjo saludables efectos, pues ya no hubo más oposición, y la llamada Diputación Provincial quedó disuelta, el Coronel Sedano, repuesto en el mando político subalterno y contado Puerto Príncipe uno de los partidos que forman esta provincia”²⁸.

Conclusiones

Las Cortes, a través de las juntas preparatorias, dejaron en manos de las élites de las principales ciudades de la Monarquía la primera división política del territorio español. El compromiso reflejado en la Constitución de establecer una división permanente y más racional del territorio estimuló las aspiraciones de autonomía de ciudades y regiones respecto a sus cabeceras coloniales. En ambos casos, quedó patente el interés por asegurarse el control del territorio y de las nuevas instituciones para su gobierno.

La élite habanera, a través de la Junta preparatoria, reforzó la preponderancia de la ciudad sobre la isla y la idea de un territorio o provincia única. Frente a ella, los cabildos de Santiago de Cuba y Puerto

²⁸ AGI, Ultramar, 108, N 1441. Carta de Gabriel de Torres a Ultramar, 30-I-1823.

Príncipe esgrimieron su derecho a formar provincias separadas y constituir diputaciones provinciales. Las Cortes y el gobierno de la Monarquía habían contribuido a reforzar esas aspiraciones con la instalación en 1812 de tres intendencias, mientras que en la convocatoria a Cortes ordinarias solamente concibieron la instalación de una Junta preparatoria con jurisdicción sobre toda la isla. La pronta movilización de fuerzas por parte del gobernador de Santiago de Cuba y los cabildos constitucionales determinaron que las Cortes aprobasen una división más equitativa de la isla. Tomando como línea la demarcación entre los dos obispados, establecieron la creación de dos provincias separadas con capitales en La Habana y Santiago de Cuba, respectivamente. Al final del bienio constitucional la ordenación política adoptada distaba de resolver satisfactoriamente las reclamaciones de autonomía o tensiones de encaje territorial de algunos cabildos de la isla, particularmente Puerto Príncipe y Bayamo.

El regreso del orden constitucional en 1820 reabrió el debate sobre la división del territorio en provincias. El difícil contexto americano ofreció la posibilidad de encauzar las reclamaciones que habían quedado pendientes del Trienio. El gobierno se vio obligado a satisfacer las demandas de varios territorios que no habían podido culminar el establecimiento de las diputaciones provinciales. Tras la publicación del real decreto del 8-V- 1821 en el *Diario de Gobierno de La Habana*, el cabildo de Puerto Príncipe, con la colaboración del intendente, emprendió el camino para constituir su propia diputación provincial, saltándose el mecanismo de circulación jerarquizada de la información que se aplicaba tradicionalmente y que las Cortes mantuvieron durante el régimen constitucional.

La alianza entre el intendente y los regidores constitucionales buscó la complicidad de los cabildos de la intendencia para forzar la rápida constitución de una provincia, utilizando como recurso retórico las ventajas que podría proporcionarle a la región contar con un órgano propio de gobierno. El discurso, tanto desde la nueva capital como desde el resto de los cabildos implicados, muestra una interpretación en clave legitimista de las instituciones representativas frente a la autoridad antigua o absolutista que representaban los tenientes de gobernador y el propio capitán general. Aunque las aspiraciones autonomistas de Puerto Príncipe no surgieron durante el régimen constitucional, sus protagonistas se valieron del nuevo lenguaje liberal y pretendieron expandir su hegemonía a un territorio mucho mayor que el de la jurisdicción de la villa. Con la erección y sostenimiento por más de un año de la nueva diputación legitimaron la existencia de una nueva provincia en el centro de la isla.

Referencias

Amores Carredano, J. B. (2014). La Constitución gaditana en Cuba: diputaciones provinciales y ayuntamientos constitucionales (1812-1814). *Revista Complutense de Historia de América*. 40, 233-

254.

Chust, M. (1999). La cuestión nacional americana en las Cortes de Cádiz. Valencia: FIHSV.
Chust, M. y Fraquet, I. (2006). *Soberanía hispana, soberanía mexicana: México, 1810-1824*.

Chust, M. (coord.). *Doceañismo, constituciones e independencias. La Constitución de 1812 y América. (169-235)*. Madrid: Mapfre.

Fernández Mellén, C. (2014). *Iglesia y poder en La Habana. Juan José Díaz de Espada, un obispo ilustrado (1800-1832)*. Bilbao, Universidad del País Vasco.

Fernández Mellén, C. (2007). A la zaga de La Habana: el intento autonomista de Puerto Príncipe de 1809. *Ibero-Americana Pragensia-Supplementum*. 19, 145-156.

Fernández Sarasola, I. (2001). Nación, representación y organización territorial del Estado en las Cortes de Cádiz. *Criterio Jurídico*. 11, 11-49.

Forcadell, C. y Cruz Romeo, M. (ed.) (2006). *Provincia y nación. Los territorios del liberalismo*. Institución Fernando el Católico: Zaragoza.

Lorente, M. y Garriga, C. (2008). *Cádiz, 1812. La constitución jurisdiccional*. Madrid: CEPC.

Mirrow, M. C. (2012). *Florida's First Constitution, the Constitution of Cadiz: Introduction, Translation, and Text*. Miami: FIU Legal Studies Research Paper, No. 13-10.

Morelli, F. (2007). Introducción al monográfico: Orígenes y valores del municipalismo iberoamericano. *Araucaria, Revista Iberoamericana del Filosofía, Política y Humanidades*. 18, 116-129.

Pezuela, J. (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, de la isla de Cuba*. Madrid: Imprenta de Mellado.

Portuondo, O. (2008). *Cuba: constitución y liberalismo (1808-1841)*. Santiago de Cuba: Editorial Oriente.

Sáenz, J. F. (1999). El primer abogado costarricense y la última gran obra doctrinaria del derecho indiano. *Revista de Ciencias Jurídicas*. 90, 147-153.

Fuentes documentales Impresas:

Constitución Política de la monarquía Española. Promulgada en Cádiz a 19 de marzo de 1812.

Colección de decretos y órdenes que han expedido las Cortes Generales y extraordinarias desde 24 de Setiembre de 1811 hasta el 24 de Mayo de 1812. Madrid: Imprenta nacional, 1812.

Colección de los decretos y órdenes que han expedido las Cortes Generales y Extraordinarias desde 24 de mayo de 1812 hasta 24 de febrero de 1813. Madrid: Imprenta nacional, 1813.

Colección de decretos y órdenes generales de la primera legislatura de las Cortes ordinarias de 1820 y 1821, desde el 6 de julio de 1820 hasta el 9 de noviembre de 1820. Madrid: Imprenta nacional, 1820.

Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias: dieron principio el 24 de setiembre de 1810 y terminaron el 20 de setiembre de 1813. Madrid: Imprenta de J.A. García, 1871.

Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias: dieron principio el 20 de Febrero de 1821 y terminaron el 30 de junio de 1821. Madrid: Imprenta de J.A. García, 1871.

De archivo:

Archivo General de Indias

- Sección Ultramar. Legajos: 95; 97; 105; 108; 109; 115; 137; 158; 165
- Sección Cuba. Legajos: 1820; 1840;
- Sección Santo Domingo. Legajos: 1288

