

# La centralidad mundial de La Habana en la América Hispana del siglo xvii<sup>1</sup>

—• Por Pasquale Amato •—



En sintonía con las reflexiones de Fernand Braudel, el camino de la Historia nos ha enseñado que los factores geográficos, históricos y económicos, además de las vías de comunicación y los medios de transporte, fueron y son decisivos para definir el desarrollo o la marginación de las comunidades en cualquier parte del mundo. Quien los posee se beneficia. Quien resulta excluido o los pierde por completo o es degradado a estructuras secundarias o atrasadas, está destinado a ser marginado de los procesos de producción y se dirige a una expulsión gradual y un doloroso e inexorable declive en todos los sectores de la economía y la sociedad. Para apoyar esta tesis, considero ilustrativo utilizar ejemplos extraídos de algunas experiencias de la historia mundial.

Las civilizaciones más antiguas de la historia humana fueron las civilizaciones fluviales y las del mar. Pertenecen al primer grupo las civilizaciones florecidas a lo largo de las orillas de grandes ríos como el Nilo, en Egipto, el Tigris y el Éufrates, en Mesopotamia, el Indo y el Ganges, en la India, y el Río Amarillo y el Río Rojo, en China. Son ejemplos del segundo grupo las grandes civilizaciones desarrolladas en la cuenca del Mediterráneo: primero la cretense y la minoica, y luego las de los fenicios y los griegos.

El éxito de Roma estuvo determinado por el sumo arte que sus ingenieros lograron en la construcción de carreteras, puentes y acueductos. Esta singular experiencia facilitó enormemente la gran expansión territorial y política de la República de Roma y de su imperio. Hasta las primeras décadas del siglo xix los transportes más fáciles eran sobre todo fluviales y marítimos. Los movimientos por tierra, después que las grandes y seguras calles de Roma decayeran con su imperio, involucraron en particular las olas migratorias hacia Europa de los pueblos nómadas del Oriente hasta la avanzada mongol de Gengis Khan y la inva-

sión turca que condujo a la caída del Imperio Romano de Oriente en 1453.

Otros tipos de viajes por tierra habían sido los de los mercaderes que transportaban mercancías de un continente a otro, como la legendaria Ruta de la Seda desde China hasta las costas del Mediterráneo o del Atlántico, contada en el *Libro del Millón* de Marco Polo. Posteriormente, un papel considerable lo desempeñaron las caravanas de los gitanos que se trasladaban con todo su variado mundo de artistas de una ciudad a otra de la Baja Edad Media y de la Edad Moderna para entretener al pueblo el día de la Feria.

Un caso igualmente emblemático está representado por los éxitos y declives de las Repúblicas Marítimas Italianas: Amalfi, Génova, Pisa y Venecia. Su ascenso a protagonistas de la historia comercial y cultural fue imparable después del año mil y llegaron a dominar los tráficos entre el Lejano Oriente y el Mediterráneo. Sin embargo, un inexorable crepúsculo se abatió sobre ellas después de 1492, con la expedición de Colombo financiada por el Reino de España y la entrada en la gran historia del Nuevo Continente. El centro neurálgico de la economía y de los comercios se transfirió entonces del Mediterráneo al Atlántico.

Emergieron como nuevos protagonistas en el escenario mundial las ciudades portuarias y los Estados que se encontraban en las costas del Atlántico. Amsterdam se convirtió en la Ciudad-Mundo en el llamado siglo xvii holandés. Después de la derrota sufrida por la flota inglesa del Lord Protector Cromwell, la función de Ciudad-Mundo pasó a Londres, que la mantuvo hasta que la cedió a New York a fines de la segunda Guerra Mundial.

En los siglos xvi y xvii nacieron los grandes imperios coloniales de España, Inglaterra, Francia, Holanda y Portugal. Las riquezas provenientes de América cambiaron las relaciones de fuerza y determinaron

nuevos equilibrios económicos, políticos y culturales. La exigencia de una fuerte explotación de los recursos nunca antes utilizados por esos inmensos territorios generó una de las páginas más deshonrosas de la historia europea y mundial. Los navíos del asiento negrero trasladaron por mar, encadenados, a más de veinte millones de esclavos desde África hasta América. La esclavitud siempre había existido, pero la trata de esclavos puesta en marcha por las grandes potencias europeas asumió dimensiones nunca alcanzadas y alimentó la inmensa fortuna de los propietarios de plantaciones de productos tropicales y subtropicales (algodón, café, tabaco). Mientras, los recursos minerales aumentaron los caudales de los imperios coloniales y de los banqueros que subvencionaban con préstamos las guerras por la disputa de tronos, tierras, títulos y riquezas.

Pasando ahora al nuevo continente, los casos podrían ser muy numerosos. Dos particularmente significativos fueron La Habana y Nueva York. Haré una breve referencia a New York, que hasta la primera mitad del siglo XIX era una ciudad importante, pero en menor medida que Boston, Philadelphia y Washington. El punto de partida del ascenso de New York fue

la selección de esta urbe como terminal de las grandes vías de comunicación por 30 años a partir de 1850: la gran carretera transcontinental; el ferrocarril transcontinental; la Transcanadian Railway de Vancouver a New York. Esta concentración de medios de transporte convirtió al puerto situado en la desembocadura del Río Hudson en el principal atracadero de los barcos de vapor, que junto a los ferrocarriles revolucionaron la transportación en el siglo XIX. Esos barcos de vapor que embarcaron millones de emigrantes hacia el nuevo Eldorado se concentraron cada vez más en la Ciudad de la Gran Manzana e hicieron necesaria la apertura del Centro de Inmigración de Ellis Island, por donde pasaron de 1892 a 1954 doce millones de personas.

Pasamos ahora al caso de La Habana. En los imperios coloniales europeos de América, las ciudades dotadas con excelentes atracaderos —como vimos en el caso de New York— adquirieron funciones importantes en posiciones que eran puntos de partida y de llegada de los barcos que cruzaban el Atlántico.

Un papel relevante lo alcanzó en el inmenso imperio español la ciudad de San Cristóbal de La Habana. Su puerto, ubicado felizmente en una bahía que garantiza una protección especial respecto al Océano,



Representación de La Habana del siglo XVII.



Iglesia del Espíritu Santo, la más antigua de La Habana, construida a partir de una ermita edificada en 1638.

fue durante siglos el primer lugar en el que los barcos y los convoyes llegaron de la madre patria después del riesgoso cruce del Atlántico. Desde su puerto podían dirigirse a todas las demás colonias del Imperio español. El mismo recorrido se hacía a la inversa: los barcos y convoyes que transportaban hombres y mercancías a España hacían escala en el puerto cubano antes de emprender el cruce del océano.

Este sistema de grandes convoyes se llamó la Flota de Indias y fue conocido como flotas tesoreras. Se hizo necesario para proteger el comercio español de bienes y metales preciosos amenazado por los rivales coloniales, que recurrieron a todos los medios para arrebatarle a España esas grandes riquezas. Ingleses, franceses y holandeses ocuparon islas del Caribe para utilizarlas como bases de piratas y corsarios que, protegidos por sus naves militares, asaltaban los galeones españoles con el fin de robarles los tesoros que transportaban hacia la Madre Patria. Ese mecanismo de protección lo estableció en 1566 el almirante Pedro Menéndez de Avilés, consejero del rey Felipe II, y duró hasta 1790.

Las flotas del tesoro navegaban por dos rutas. La principal era la flota del Caribe, que partía en dos convoyes desde Sevilla, sede de la Casa de Contratación que gestionaba el monopolio comercial, y se dirigía a Veracruz, Portobelo y Cartagena antes de encontrarse

en La Habana para hacer juntas las naves el viaje de regreso. La segunda ruta era el llamado Galeón de Manila, que unía Filipinas a Acapulco, en México. Desde allí los bienes se mandaban a Veracruz y se transferían a La Habana para ser embarcados en la primera Flota de Indias, dirigida a Sevilla.

La cantidad de bienes transportados era siempre muy superior a lo que se declaraba en el Archivo General de Indias. Los mercantes españoles y los cargadores explotaban el contrabando para transportar mercancías sin ser tasadas. La corona española tasaba mercancías y metales preciosos con el Quinto Real (pares al 20% del valor).

Gracias a estas ventajas La Habana amplió gradualmente su distancia respecto a las otras ciudades de la Isla a través de un desarrollo constante de su influencia económica, comercial, política y, por último, cultural. Se establecieron muchos conventos y, sobre todo, hubo una contribución importante al crecimiento de las actividades y de las investigaciones culturales, y se llevó a cabo la fundación de la Universidad en 1728. Una consecuencia natural de este desarrollo extraordinario de la Capital fueron los enfrentamientos entre los nativos de España y los habitantes criollos de Ultramar. A mediados del siglo XVIII nació la Real Compañía de Comercio de La Habana, con capitales insulares, ibéricos y de la Corona. La compañía importaba y exportaba todo tipo de artículos y participaba en el comercio de esclavos, con el que obtenía grandes ganancias de las que solo se beneficiaba la capital, mientras al margen quedaba el resto de la isla.

Por todas estas circunstancias, que tenían como razón fundamental la importancia del puerto en todo el sistema de transportes del imperio hispano-americano, en 1762 La Habana llegó a tener 50 000 habitantes de un total de 100 000 en toda Cuba y a ser la principal ciudad española del Caribe y la tercera de toda América, después de Lima y Ciudad México.

La confirmación de la importancia alcanzada por La Habana está en un episodio de la Guerra de los Siete Años (1756-63), la primera de dimensión mundial. Generada por la rivalidad entre Inglaterra y Francia, involucró en sus diversas fases a las otras potencias europeas y sus posesiones en todos los continentes. El 5 de marzo de 1762 una poderosa expedición inglesa salió en secreto de Portsmouth para conquistar La Habana. La defensa de la ciudad, basada en tres fortalezas —la Fuerza (1538), el Castillo del Morro y el de la Punta— no fue suficientemente organizada y después de más de un mes de asedio, el 13 de agosto los atacantes forzaron el acceso al canal de la bahía del puerto de La Habana (la Fortaleza del Morro) y tomaron posesión de la ciudad durante once meses, hasta el final de la guerra.

Los ingleses —siempre muy sensibles a los aspectos comerciales— le dieron un doble y duro golpe a España, pues al apoderarse de La Habana golpearon el prestigio del Imperio e interrumpieron el comercio entre la Madre Patria y sus colonias. En efecto, no se interesaron en ocupar toda la isla; se limitaron a la capital y a la porción de territorio limítrofe desde el puerto del Mariel, 55 km al oeste, hasta Matanzas, 105 km al este. Pero en aquel período de solo once meses aportaron muchas novedades que incidieron en la historia posterior de toda la isla.

Es importante recordar algunas de estas: a) La participación, en la guerra y en la ocupación, de muchos combatientes de las 13 colonias inglesas de Norte América, con lo que se dio comienzo a las relaciones comerciales, tecnológicas y culturales entre ellos y los criollos cubanos; b) Cesó el monopolio de la Real Compañía de Comercio y se dio un impulso extraordinario al intercambio comercial de Cuba con otros países, en particular con Inglaterra y sus ricas colonias; c) El puerto de La Habana se llenó de barcos de todos los países y se multiplicó la exportación de todos los productos del país, empezando por el azúcar y el tabaco.

La ocupación resultó tan estratégica que obligó a España a aceptar en el Tratado de París de 1763 ceder a Londres la península de Florida para tomar New Orleans, pero, sobre todo, para recuperar La Habana. Y para evitar la repetición de ese paréntesis el rey Carlos III de Borbón ordenó la construcción, en el lado del Canal del puerto después del Morro, de la más grande fortaleza española de toda América: la Fortaleza de San Carlos de la Cabaña.

Pero Carlos III no se limitó a reforzar la defensa militar de la ciudad, que demostraba cuán preciosa era para todo el imperio español. Con su «despotismo ilustrado» —que ya había practicado con éxito en el Reino de Nápoles, en el Sur de Italia y Sicilia, desde 1734— empezó para Cuba una etapa de progreso económico y cultural. Los gobernadores que nombró no se ocuparon de enriquecerse robando y tasando; fueron intelectuales que tuvieron como objetivo principal el desarrollo de las poblaciones, suprimieron monopolios comerciales, disminuyeron los impuestos, tomaron medidas para el fomento de la agricultura y abrieron relaciones comerciales con empresas norteamericanas. En 1764 nació *La Gaceta*, primer periódico editado en la isla; en 1773 se fundó el Seminario de San Carlos, que contribuyó con la Universidad a levantar el nivel de los estudios, y cuando estalló la guerra de independencia de las 13 Colonias norteamericanas los cubanos se solidarizaron con los revolucionarios, les enviaron armas y municiones, protegieron sus embarcaciones y sostuvieron un contrabando favorable a los insurrectos.

El siglo XVIII concluyó de mejor manera a partir del 1790 con la gobernación de don Luis de las Casas. Siguiendo el método de Carlos III, escogió como sus colaboradores a eminentes personalidades de la cultura criolla habanera, quienes pusieron sus conocimientos a favor del progreso de su pueblo.

Al enriquecimiento posterior de la economía de la Isla contribuyó la revolución que estalló en la colonia francesa de Haití en 1791 y que tuvo fuertes connotaciones sociales, tanto anti-esclavistas como esclavistas, y desencadenó una serie intermitente de violencias y feroces represiones hasta que en 1804 Napoleón le concedió la independencia. En correspondencia con esos acontecimientos alternos, al oriente cubano fueron llegando periódicamente grupos de franceses que huían de los ataques de los esclavos rebeldes, así como grupos de insurrectos en fuga de las represiones francesas. El resultado fue positivo para Cuba: 1. Las destrucciones de las plantaciones de azúcar y tabaco provocaron el colapso de la economía haitiana y estimularon el incremento de la producción cubana; 2. Los refugiados franceses plantadores de café importaron a las zonas de Oriente algunas de sus técnicas de innovación en los cultivos, lo que constituyó un salto cualitativo y cuantitativo en la producción de café; 3. Los ex-esclavos prófugos contribuyeron a hacer de Santiago de Cuba la capital de la música cubana, pues llevaron adelante la fusión de la música francesa y las danzas y ritmos importados de África.



Rey Carlos III de España.

Resumiendo: para suerte de La Habana en su historia de 500 años, en particular fueron determinantes durante el siglo XVIII: 1. La feliz posición geográfica en el Estrecho de la Florida, en las puertas del Golfo de México y al frente del Atlántico; 2. La bahía, que favoreció un puerto natural muy amplio y seguro antes del largo y peligroso viaje a través del océano hasta España; 3. El extraordinario desarrollo económico de las muy cercanas 13 Colonias de Inglaterra; 4. La ocupación inglesa de 1762, que durante once meses le abrió las puertas al comercio internacional, liberó a la ciudad del monopolio imperial y enriqueció a la élite criolla, que ya era suficientemente fuerte con respecto al resto de la Isla; 5. El «reformismo ilustrado» de Carlos III, que continuó con sus gobernadores la política de liberalización del comercio establecida durante el «periodo inglés» e involucró en el gobierno de la isla a personalidades insignes de los criollos habaneros; 6. El apoyo de los cubanos a la Guerra de

Independencia de las 13 colonias norteamericanas, a partir de la cual nacieron los Estados Unidos, país que reforzó a continuación sus relaciones económicas, comerciales, culturales y políticas con la influyente burguesía habanera.

Todo esto constituye una confirmación del análisis de Fernand Braudel, quien tuvo razón al señalar la importancia de un conjunto de factores (geográficos, económicos, etc.) en el camino de la Historia y, en particular, las vías de comunicación y los medios de transporte. Esos elementos fueron y son decisivos para definir el desarrollo o la marginación de las comunidades en cualquier parte del mundo.

Nota:

1 Ponencia presentada en el Encuentro de Escritores Histórico-Sociales 2019, realizado en la Casa del Alba Cultural, de La Habana, el 12 de febrero de 2019.

