



LA HABANA DEL XVI EN LA ERA DEL SURGIMIENTO DE UNA ECONOMÍA MUNDO

HAVANA IN THE AGE OF THE BEGINNING OF A WORLD ECONOMY

Arturo Sorhegui D'Mares*

Cómo citar este artículo/Citation: Sorhegui D'Mares, A. (2020). La Habana del XVI en la era del surgimiento de una economía mundo. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2018), XXIII-005. <http://coloquioscanariasamerica.casadedecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10400>

Resumen: La ponencia es parte de la exposición de diferentes historiadores cubanos sobre la evolución de la ciudad durante la época colonial. La correspondiente al siglo XVI, se centra en el momento de su surgimiento como puerto escala del comercio de Indias. La historiografía sobre la historia de América no ha potenciado, en su verdadera significación, el hecho de que La Habana, junto con Cartagena de Indias, integró, a partir de 1561, un nuevo prototipo de ciudad: la de puerto escala del comercio de Indias. Resultado de su incorporación a la formación de enclaves vinculados a un sistema de flotas, creado por Felipe II, para abarcar un circuito de comercio en el que se integraban, con distinto grado de participación: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo, Panamá, y el Callao, para la puesta en práctica de un comercio oficial con destino al puerto único de Sevilla. Incluida, en un momento anterior, la ciudad de Santo Domingo, se pretende develar la tipología que distingue en este proceso a la capital cubana.

Palabras clave: Puertos escala, colonización hispana, tipología de ciudad, La Habana, economía mundo, siglo XVI, América.

Abstract: The subject is Havana evolution as early as 1561 in his new condition of Scale Port of the Spanish colonization at the sixteenth century. Include an analysis of the typology of this kind of port and references Santo Domingo and Cartagena of India's cities too.

Keywords: Ports scale, Hispanic colonization, city typology, Havana, World economy, 16th century, America.

La historiografía sobre la historia de América no ha potenciado, en su verdadera significación, el hecho de que La Habana, junto con Cartagena de Indias, integró, a partir de 1561, un nuevo prototipo de ciudad: la de puerto escala del comercio de Indias. Resultado de su incorporación a la formación de enclaves vinculados a un sistema de flotas, creado por Felipe II, para abarcar un circuito de comercio en el que se integraban, con distinto grado de participación: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo¹, Panamá, y el Callao, para la puesta en práctica de un comercio oficial con destino al puerto único de Sevilla.

La Habana, aunque incluye en su caracterización/evolución elementos comunes a otras ciudades, tiene la singularidad, junto con otras urbes Hispanoamericanas, de haber surgido de un nuevo proceso de colonización nunca antes conocido en Occidente, efecto de la existencia de una economía mundo², o como también se ha considerado, de una acumulación originaria³

* Doctor Consultante titular. Universidad de La Habana. Cuba. Correo electrónico: arturo.sorhegui@ach.ohc.cu

¹ Dos villas detentaron la condición de puerta del Caribe luego de la fundación de ciudad de Panamá hacia 1520 en el Pacífico. Ellas fueron, en un primer momento, Nombre de Dios 1520-1584; y Portobelo, que la sustituye a raíz de esa última fecha. Ver: Carl Ortwin Sauer: *Descubrimiento y dominación española del Caribe*, FCE, México, 1984 p. 48.

² WALLERSTEIN (1979), tomo I.

³ MARX (1973), tomo I, pp. 654-711.



que, hacia 1815, dio lugar al nacimiento de la etapa clásica de la evolución del capitalismo, hija de la revolución industrial inglesa de finales del XVIII.

El siglo XVI constituye una parte aguas en la evolución mundial, al dar lugar —entre otras consecuencias— a una colonización moderna⁴, realizada por primera vez a una escala oceánica y a una distancia de su metrópoli nunca antes alcanzada ni en la antigüedad ni en el medioevo. Era que, como ha planteado el historiador inglés John Elliot, resultó parte de una expansión europea en sus relaciones con el Atlántico; habida cuenta de que

A diferencia del Mediterráneo europeo, el Atlántico es una construcción puramente europea. (Ya que) al contrario del Índico no lo atravesaban sistemas de comercio anteriores en los que irrumpieron barcos y mercaderes procedentes de Europa, por lo que el Atlántico comenzó su existencia en la historia como un lago de esta⁵.

En lo específico americano el nuevo proceso de fundación difirió de la conformación —antes del quinientos— de ciudades prehispánicas al estilo de las erigidas por incas, mayas y aztecas que no privilegiaban los grandes entornos marítimos, y no contaban con la rueda y la domesticación de animales, con destino al transporte y la roturación de tierras. Desigualdades que, unidas en el seiscientos a una expansión propiciada por España y Portugal dio lugar a una ocupación territorial también diferente, con ciudades de una naturaleza disímil, que empezaban por magnificar en su nueva estrategia zonas no priorizadas por las anteriores civilizaciones americanas.

El no haberse individualizado como tendencia la singularidad de estas construcciones urbanas en la historiografía mundial, no resulta ajena a la propensión de omitir o desconocer la participación del llamado proceso de descubrimiento, conquista y colonización de América por parte de España en el momento fundacional de la modernidad⁶. Al ser común desecharla con el argumento de que ser un proceso propio de connotaciones feudales⁷.

Como el resto de los imperios, el hispano fue eficiente en diseminar formaciones urbanas. A través de ellas pretendió mantener la supremacía militar, difundir la estructura administrativa dispuesta para asegurar la absorción de recursos de las tierras supeditadas y estructurar una red de puertos y caminos que permitieran el conjunto de las vitales comunicaciones oceánicas y territoriales que lo hicieran posible.

Sin embargo, en la misma medida que España no dispuso del número de embarcaciones suficientes para llevar a efecto su política oceánica y garantizar, con ella, el interactuar con el impresionante conjunto de tierras abarcadas; propició la formación de zonas intermedias de virreinos, gobernaciones, audiencias y de ciudades portuarias que fueran favorecidas en el cumplimiento de los objetivos trazados y se desempeñaron como puntos cruciales para el trasiego de mercaderías, capitales y población.

La colonización hispana surgida a finales de la Baja Edad Media y con el inconveniente de hacer suya el error de que en su trayectoria hacia el occidente encontraría de inmediato a las Indias orientales, dio lugar a que la definición de su política colonial fuera más demorada en

⁴ MARX (1973), tomo I, pp. 701-711.

⁵ ELLIOTT (2000), p. 20.

⁶ Ha sido uno de los integrantes del grupo Modernidad/Colonialidad, el sociólogo venezolano Edgardo Lander, quien desde 1980 ha enfatizado en que la conquista ibérica fue el momento fundacional de los otros procesos que articuladamente formarán, a partir de finales del siglo XV y en el XVI, la historia posterior del capitalismo. Ver LANDER (s.f.).

⁷ En criterio del historiador italiano Ruggiero Romano: desde el mismo primer viaje de Colón esta empresa tenía carácter capitalista, lo que sostiene debido a que fue financiado por la Corona con el aporte de un tercio del capital aportado por los particulares. ROMANO (1999), vol. 2, p. 57.

su gestación que la practicada posteriormente por holandeses, ingleses y franceses, pudiéndose detectar una primera y segunda fase de su etapa insular de colonización (1492-1508 y 1508-1521); hasta el advenimiento de la etapa continental con la conquista de la Nueva España (1521), cuando tuvo lugar, de forma perceptible y paulatina la organización de un Imperio de Ultramar, en el que La Habana adquirió una connotación que nos proponemos develar.

Los particulares: Santo Domingo, primera ciudad puerto escala. La Habana en la costa norte, en relación con la fundación de Veracruz, en México.

La historia de La Habana en la etapa matriz de este proceso, hijo del siglo XVI, puede comenzar a estudiarse desde 1521, cuando la villa se trasladó a la bahía de su mismo nombre, y, con la conquista de México, Santo Domingo se convirtió en el primer puerto escala del comercio de Indias, al erigirse en el centro de los viajes de regreso hacia la metrópoli; con el reconocimiento oficial y generalizado de la ruta Veracruz-Santo Domingo-Sevilla. Con ello se iniciaba un nuevo modelo de ciudad que tendrá posteriormente otros ejemplos descolantes en Cartagena de Indias y en La Habana, aunque con variantes propias en su evolución y en un marco cronológico también diferente.

Con anterioridad a 1521 los cronistas hacen alusión a La Habana, cuando después de los cuatro viajes colombinos, en 1509, el piloto gallego Sebastián de Ocampo realizó un bojeo a la isla en dos carabelas, en las que hizo la trayectoria durante los ocho meses que duró la circunnavegación de la isla para «tentar si por vía de paz se podría poblar de cristianos la isla de Cuba; y para sentir lo que se debía proveer, si caso fuese que los indios pusiesen en resistencia⁸». En su derrotero Ocampo además de arribar por el sur al puerto de Jagua (Cienfuegos), hizo otro tanto por el norte en La Habana, rada que llamó puerto de Carena y que alabó por disponer de pez con que calafateó sus barcos.

Otro hecho fundamental, antes de la referida fecha, fue la fundación de la propia villa de La Habana en 1514. Ante la escasez de información documental, existen criterios encontrados sobre el espacio escogido para la primera ubicación de su población⁹. Ello fue parte del proceso fundador iniciado por el teniente gobernador Diego Velázquez, quien luego de salir de la villa primada de Nuestra Señora de la Asunción de Baracoa, en el extremo oriental de la Isla en 1513, hizo otro tanto en San Salvador de Bayamo y Trinidad en el puerto de Jagua, donde luego de pasar la Navidad, organizó dos expediciones: una con destino a Sancti Spíritus, en la que estuvo presente; y otra comandada por Pánfilo de Narváez que en dirección al occidente fundó la quinta de sus poblaciones, en la costa sur, en algún lugar cercano al seno de Batabanó, en un área fluvial en que los márgenes del río Mayabeque y del resto de las rías que tienen su salida al mar, pudieron ser la zona de su elección¹⁰.

Entre el conjunto de las otras cuatro poblaciones de españoles fundadas hasta ese momento, La Habana presentó algunas peculiaridades con respecto a las demás, aun cuando le faltaba mucho para alcanzar la condición de principal puerto escala del comercio de Indias. Entre las que destaca: el hecho de que Velázquez no estuvo presente en la fecha de su erección, ni repartió directamente él mismo, según era su costumbre, las encomiendas de indios. Se trataba asimismo del primer emplazamiento que en sus inmediaciones no disponía de lavaderos de oro de alguna consideración. Y, lo más importante, las motivaciones del orden estratégico, por esta razón, superaban a las de orden económico.

⁸ FERNÁNDEZ DE OVIEDO (1851), tomo 1, p. 495.

⁹ El historiador cubano César García del Pino ha sustentado que el primitivo Onicaxinal, donde señalan los cronistas estuvo asentada el primitivo San Cristóbal, en el sur, es en realidad el Aguijónal, por lo que fue en la zona de la Coloma, en Pinar del Río, donde estuvo ubicada, según ya había señalado anteriormente Bernardo de Urrutia y Montoya. Ver César García del Pino: *¿Dónde se fundó la villa de San Cristóbal?*, Revista de la Biblioteca Nacional de Cuba José Martí (1), enero-abril 1979.

¹⁰ ORTEGA PEREYRA (2005), núm. 4, p. 128.

De hecho primó el criterio de ser necesario disponer de un asentamiento de españoles en la dilatada zona que mediaba entre la villa de Trinidad y el cabo de San Antonio. Espacio en que era común, además, el arribo a esta porción del territorio de embarcaciones que procedentes de Castilla del Oro (Panamá), se desviaban de su ruta y encallaban en sus costas, como ocurrió, por citar solo un caso, con la expedición de García Mexía y las dos mujeres, rescatadas por Narváez en la bahía de Matanzas. Además, su territorio fue de hecho una villa frontera o zona de expansión, desde la cual sería posible extender la colonización española hacia la zona del Golfo de México, como ocurriría después. En primero de abril de 1514, Velázquez solicitó al rey —con ese objetivo— licencia para descubrir unas tierras que «están debajo de Cuba, hacia la parte del norte, cinco o seis días de navegación en canoas¹¹», en las que viven los aborígenes que le suministraron la información. Solicitud denegada por el monarca interesado en no alentar, en lo posible, la beligerancia que iban alcanzando los integrantes de los grupos guerreros y mantener la expansión de la presencia española constreñida a las márgenes del mar Caribe, como punto intermedio y de recalada que era necesario dominar para una vez descubierto el paso interoceánico, —para arribar de forma directa a Japón, India y la China— utilizarla como estancia intermedia en la referida travesía.

Para la evolución posterior de la villa la función ejercida por la hueste guerrera, organizada por Velázquez desde la isla La Española en 1510, más las adiciones en hombres procedentes de Jamaica (Pánfilo de Narváez), o desde Castilla del Oro (Francisco Montejo, los hermanos Alvarado y Bernal Díaz del Castillo, entre otros), resultó de principal interés para la evolución social posterior de la colonia, en la medida que los integrantes del grupo guerrero, que estuvieron en el momento fundacional de la villa¹², integraron en buena medida el núcleo inicial de los beneficiados en lo económico/social dada su participación en el reparto de los indios y en las funciones de gobierno que se le atribuyeron al cabildo o municipio.

La villa tuvo tres emplazamientos antes de 1519-1520. En sus primeros cinco años hubo presencia de una población dispersa en el territorio de La Habana, aunque se consideró que existió el ya mentado primer núcleo fundamental en el entorno que mediaba entre el curso medio del río Mayabeque y su desembocadura, dado la peculiaridad de la cercanía relativa de su costa norte con la sur. Como plantea acertadamente Julio Le Riverend pudiera decirse que la entidad jurídica y política municipal fue pasando a distintos grupos demográficos preexistentes arrastrando a los anteriores, a medida que la experiencia acreditaba la necesidad de situar mejor —dentro de las cambiantes relaciones intraimperiales— el núcleo inicial urbano¹³.

A este primer asentamiento, siguió un segundo en el curso medio del río la Chorrera (hoy Almendares), y un tercero en la bahía de su mismo nombre que es la que prevalece hoy, en su emplazamiento definitivo. De semejante trascendencia puede atribuirse pertenecer al grupo poblador de estos primeros emplazamientos, a lo que debe añadirse las relaciones de patronazgo y clientelismo a que dieron lugar, ya desde este momento, las estrategias que fueron

¹¹ DÍAZ DEL CASTILLO (1963), tomo 1, p. 17.

¹² La relación de los habitantes de La Habana en la costa sur la brinda el historiador José María de la Torre. Incluye a Juan de Rojas, Pedro Blasco, Antonio de la Torre, Antonio de Reina, Baltasar de Ávila, Francisco Martín, Antonio López, Bernardo Nieto, Juan Lobera, Juan Inestrosa, Juan Gutiérrez, Calixto Calderón, Bernardino Soto, Antonio de Rojas, Antón Recio, Ambrosio Hernández, Bartolomé Cepero, Juan Núñez, Sebastián Bravo, Francisco Rojas, Juan Díaz, Bartolomé Bazago, Tomás Daza, Manuel Juan, Domingo Alonso, Jerónimo Rodríguez, Juan Genovés, Francisco de Aguilera, Antón de Alonso, Martín Ruiz, Cristóbal Galindo, Francisco Pérez Borroto, Reverendo Martín, Pedro Andrés, Domingo de Córdoba, Domingo de Talavera, Francisco Genovés; y 13 moradores o transeúntes, de suerte que por todos eran 50. LA TORRE (1913), pp. 3-4. La relación la sacó de la Torre, según el mismo consigna, de las Memoria de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, año de 1854. En una nota de la página 4, de la Torre agrega, entre los primeros vecinos, a Francisco Montejo, Gari Caro, Sebastián Rodríguez y Juan Nájera. Por su parte, Jenaro Artilles en *La Habana de Velázquez*, capítulo II incluye a Manuel de Rojas y a Juan Sedeño.

¹³ LE RIVEREND BRUSONE (1950), p. 20.

fraguando las principales familias allí asentadas, capaces de hacer suyo una buena parte del territorio occidental gracias al dominio que ejercieron en el cabildo, y dado el beneficio que alcanzaron en el reparto de las mercedes de tierra¹⁴; luego de estar entre los más recompensados con las encomiendas de indios. Ha sido, el paleógrafo gran canario Jenaro Artiles, el primero en señalar la importancia de reconstruir la historia de familias, desde este momento inicial, para lograr reproducir la historia de La Habana.

Parte de la labor historiográfica de Artiles fue, además, de hacer pública la importancia de los Rojas¹⁵ —en especial Juan y Alonso— en el tercer traslado de La Habana a su emplazamiento en la bahía; hizo hincapié de que se trató de un verdadero clan familiar integrado por el linaje Rojas —Madrid— Sotolongo¹⁶, en la aplicación de una suerte de genealogía social que empezó a utilizar en su libro *La Habana de Velázquez*¹⁷.

Muchas de las realidades que tuvieron cabida en América a partir de los siglos XV y XVI, no podrían ser explicadas si no se tiene en cuenta que las normas establecidas mediante las Capitulaciones de Santa Fe (1492), entre la Corona y un particular, no se fueran desvirtuando. Según las Instrucciones de Barcelona (1493) solo Cristóbal Colón y el contador elegido por los reyes serían los autorizados para hacer los rescates, función comercial que les era absolutamente prohibida al resto de los mil doscientos hombres que acompañaron al almirante en su segundo viaje; los que dependieron, desde este momento inicial, de la asignación de un salario estipulado por los reyes.

La rebelión a esta condición por parte de los seguidores de Francisco Roldán en La Española y su decisión común de tomar directamente a los indios para ponerlos a trabajar en beneficio suyo; junto con el juicio de residencia practicado por Francisco de Bobadilla contra el almirante en 1499; más el envío del comendador de Lares, Nicolás de Ovando, como nuevo gobernador de la isla La Española (1502), pusieron término a la factoría colombina y dieron lugar, con el establecimiento y regulación de las encomiendas, al fin del monopolio establecido a favor de un solo particular. Los particulares, en condición de conquistadores, comerciantes, armadores y empresarios extendieron, en connivencia con la corona, a partir de 1508, la colonización desde La Española a otros cinco espacios: Puerto Rico, Jamaica, Castilla del Oro (Panamá), Nueva Andalucía (costa Caribe de Colombia) y Cuba. Lo que significó un reconocimiento tácito de sus nuevas potestades y beligerancia.

Entre los particulares de distinto rango fue común el que estuvieron vinculados a *compañas*. Agrupación que no debe ser confundida con compañías, ya que se trataba de una unión más compleja de trabajo con capital, la que proliferó, básicamente en los grupos de los que tomaban parte en una conquista. Mutualidad influyente en no pocas de las acciones generadas por esta suerte de pequeños ejércitos irregulares, que influyeron en la fundación de villas y ciudades¹⁸.

La evolución de Santo Domingo en 1521 como primera variante de la condición de puerto escala del comercio de Indias, fue resultado de su favorable ubicación geográfica, del incremento de los viajes con destino a la recién fundada Nueva España y de una evolución anterior en la que sobresalió del resto de las Antillas por: 1- La beligerancia alcanzada por

¹⁴ La entrega de tierras por el cabildo se hacía por el sistema de mercedes, que no implicaba el dominio de este bien, que permanecía en poder de la Corona. Por eso la merced se consideraba como un usufructo que sólo permanecía en manos del usufructuario mientras se mantuviera en explotación.

¹⁵ Sobre el traslado de la primitiva Habana y la influencia en ello de la familia Rojas, se pronuncia Irene A. Wright, al señalar que posiblemente Juan de Rojas fue el teniente gobernador de La Habana en 1519, y que debido a que tuvo más intereses en la costa norte que en la sur, acaso fuera éste factor decisivo en la traslación de La Habana desde la costa sur. WRIGHT (1927), tomo I, p. 7.

¹⁶ ARTILES (1945), núm. 10 (61-63), p. 92.

¹⁷ ARTILES (1946), núm. 3.1

¹⁸ Sobre este particular GÓNGORA (1962). Asimismo ROMANO (1999), pp. 43-61.

particulares del rango de empresarios, funcionarios y mercaderes radicados en su territorio, 2- El establecimiento en 1511 de la Audiencia de Santo Domingo, con autoridad sobre todos los territorios adonde se extendía en ese momento la presencia española; 3- La designación de particulares radicados en su territorio para la gobernación de Cubagua, isla de Margarita, Cumaná, Coro, Santa Marta y Cartagena de Indias. Y 4- El disponer de un nivel de prosperidad económica que le permitió, una vez agotados los lavaderos de oro hacia 1520, el inicio de una exigente explotación azucarera con la construcción paulatina de unas 15 fábricas de azúcar.

De hecho estamos en presencia de un grupo dominicano representativo de lo alcanzado por los particulares en este territorio, con autoridad e influencia en el resto del Caribe. El historiador hispano alemán Enrique Otte, ha señalado, entre otros elementos, la importancia de estar vinculados —algunos de ellos— al negocio del arrendamiento del impuesto del almojarifazgo en La Española, y cómo sus protagonistas principales fueron Rodrigo Bastidas y Juan Fernández de las Varas. Ambos pertenecientes al grupo de armadores más activos del Caribe. Con ellos competían los demás mercaderes y empresarios radicados en las islas. En los casos de Jerónimo Grimaldi, mercader genovés considerado el más importante en Indias y radicado en Santo Domingo desde 1508; con el que colaboraban su criado Diego Caballero, los hermanos Tomás y Jácome Castellón. Hijos del mercader Bernardo Castiglione¹⁹.

Manifestación de ello fue, entre otras, la causa de los beneficios que en perlas y venta de indios esclavos alcanzaban los particulares en transacciones individuales. A Bastidas le fue confiada la explotación de las pesquerías de perlas que radicaba en Cubagua²⁰. Debe tenerse en cuenta que las ganancias obtenidas en estas transacciones eran superiores a las propias de la producción oficial de los metales preciosos. No puede olvidarse que aún en el período temprano de la primera mitad del XVI, el Caribe resultó un área en que se utilizaba un vasto número de barcos para transportar los bastimentos desde un lugar hacia otro dentro de los confines del Mediterráneo Americano (unión de las aguas del Golfo de México y el Mar Caribe)²¹.

La extensión de la etapa continental hasta el territorio del Perú en 1532, con sus riquísimos yacimientos de plata, ocasionó el incremento de la emigración hacia esos territorios de una buena parte de la población de las islas, entre ellas, la de Santo Domingo; más los ataques de corsarios franceses y de otras nacionalidades en lucha librada por Holanda, Francia e Inglaterra por dominar el Mar Caribe; y la mejor ubicación de La Habana para el trasiego con Sevilla fueron factores decisivos para que a partir de la década de 1560 Santo Domingo fuera declinando lentamente en su preeminencia y su condición de principal puerto escala del comercio de Indias. Decadencia en la que influyó decisivamente la ocupación de su territorio por el corsario inglés Sir Francis Drake en 1586.

El inicio de la etapa continental dio lugar a una manifestación más pronunciada de las diferencias entre la política centralista de la Corona y la propia de los particulares. Muestra de ello fue el contraste de todo tipo que se estableció entre la acción expansiva de la colonización española llevada a efecto por los particulares desde Cuba, Panamá y Puerto Rico para la expansión de la colonización hacia el continente²²; y el viaje que el capitán portugués

¹⁹ OTTE (1977), pp. 109-110.

²⁰ En 1505 los mercaderes y empresarios dominicanos, encabezado por Bastidas, llevaron a cabo una primera exploración sistemática de la costa de las perlas. La realizó en nombre de Bastidas, Cristóbal Serrano, acompañado del técnico de fortificaciones Juan de Rabí. OTTE (1977), p. 102.

²¹ ROMANO (1999), vol. 2, pp. 55-57.

²² El mejor testimonio de las diferencias entre los particulares y la Corona, la brinda Bernal Díaz del Castillo (1963), pág. 16, quien al dedicar su historia «a todos los verdaderos conquistadores mis compañeros que hemos servido a Su Majestad así en descubrir y conquistar y pacificar y poblar todas las más provincias de la

Fernando de Magallanes llevó a efecto, financiado por Carlos V, para encontrar el paso interoceánico que le permitiera arribar al Asia y poner en práctica el ansiado comercio de especias.

Aun cuando el proyecto del centralismo real fue exitoso al alcanzar los navegantes exploradores las Molucas (Indonesia), y uno de sus barcos arribó a Sevilla cargado de pimienta, no rindió iguales frutos que la expansión de la colonización llevada a cabo por los particulares desde las Antillas Mayores y Panamá, hacia el continente. La travesía comercial no fue posible de practicar de forma sistemática debido a los tres años de duración de un viaje alrededor del mundo, en el que murió la mayor parte de la tripulación, incluido su capitán Magallanes, muerto en las Filipinas. Los beneficios alcanzados por los particulares: primero en Nueva España, con los tesoros arrebatados al emperador azteca Moctezuma por Hernán Cortés, así como ocurrió después en el Perú, hacia 1532, con Francisco Pizarro y Diego Almagro, fueron superiores en el afán de incrementar sustancialmente las arcas reales. Nuevamente el equilibrio ansiado por el centralismo monárquico, se veía comprometido.

Una consecuencia especial para Cuba del proceso de expansión de la colonización hacia el continente, fue que el territorio que recabó los recursos y bastimentos para la ocupación del imperio azteca: no fue la que obtuvo los mayores beneficios, a pesar de existir compromisos para ello entre Cortés y Velázquez, y de sus colonos con una buena proporción de implicados en la acción de conquista; habida cuenta de la modalidad de la constitución de *compañías*. En que los suscritos se comprometían en repartir una parte de las ganancias a su compañero en caso de resultar ellos los más afortunados en el reparto de un botín.

La decisión de la corona de financiar el viaje de Magallanes dados los beneficios esperados por la vía comercial, resultó una decepción. Mientras que la expansión de la colonización, desde las islas y el Istmo, considerada en principio menos redituable, resultó a la postre la más beneficiosa. Al punto que por primera vez se consideró que los recursos mineros con que contaba México, además de Perú en 1532, y los otros territorios americanos podrían resultar suficientes para justificar, por sí mismos, la explotación económica priorizada de los recursos de esta parte del mundo; con lo cual variaba o era necesario readecuar la estrategia comercial original de alcanzar directamente desde la península la ruta al oriente por vía occidente.

Una vez que se logró por vía de los grupos conquistadores una parte sustancial del territorio americano que detentaría España, Carlos V comenzó una reanimación de su política centralizadora dirigida a neutralizar el poder alcanzado por los conquistadores-encomenderos, en una acción que tuvo su primer cometido con la fundación, alrededor de 1522, del Consejo de Indias, encargado de atender en nombre del rey los asuntos de los territorios americanos, engrosados por su ampliación con el territorio de México. Organismo que radicó en la península. El segundo acto data de 1535 y se extiende hasta 1542, cuando se erigen, respectivamente, los virreinos de la Nueva España y Perú, con la intención reconocida de gobernar con mayor nombre y autoridad, según hizo saber en su obra, el cronista oficial de Indias, Antonio de Herrera y Tordesillas, encargado de dejar constancia de los designios reales.

Al unísono con la creación del Virreinato del Perú se dictaron las Leyes Nuevas de Indias, en las que la política centralista de la Corona buscaba, con el control de las encomiendas, neutralizar el exceso de potestades entregadas a los conquistadores después de las ocupaciones de Tenochtitlán y el Cuzco. En las Leyes además de confirmarse la ya esbozada tendencia de impedir la conformación de propietarios absentistas, al despojarse a los funcionarios y a las Instituciones indianas de todas las encomiendas consignadas a su favor

Nueva España que es una de las buenas partes descubierta del Nuevo Mundo, los cual descubrimos, sin ser sabedor de ello Su Majestad».

(Ley XXVI); se insistía, además, en la acción modeladora del estado colonial español al insistirse en las disposiciones tendentes a lograr un equilibrio social, manifiesto en el intento de disminuir los repartimientos excesivos entregados a algunos de los antiguos conquistadores para, de esta forma, beneficiar a los que con igual condición habían resultado menos favorecidos en las consignaciones de aborígenes (Leyes XXVI-XXVII).

La regulación de los vínculos que debían existir entre la corona y los conquistadores-encomenderos fue otro de los puntos esenciales contemplados en la Leyes Nuevas. Al abrogarse la Corona la potestad de las encomiendas anteriormente asignadas y la entrega de cualquier otra; tener facultades para privar de sus encomiendas a todas aquellas personas que las disfrutaran sin título (Ley XXIX), cuyos indios serían incorporados al patrimonio real en condición de vasallos libres; y poder derogar la legislación que permitía el disfrute de la encomiendas por dos vidas.

El consentimiento real de que gozaron los particulares entre 1521 y 1537 tuvo también repercusiones en Cuba. La tendencia se manifestó cuando muerto Diego Velázquez (1524), se designaron, entre los conquistadores encomenderos de su territorio —reiteración de la tendencia—, a los que ocuparían el poder en los casos de: Manuel de Rojas, en carácter interino, dada su condición de alcalde en funciones de Santiago de Cuba a la muerte de Velázquez, y Gonzalo Guzmán que lo sustituye con pleno derecho. E, igualmente sucedió en sentido contrario en 1537 con la revitalización centralizadora, al correr, a partir de este año, la Corona con la designación de sus gobernantes. Con la declinación por la esposa del fallecido Diego Colón, María Toledo de Rojas, de su autoridad en Santo Domingo, sería potestad de la Monarquía el nombramiento directo de sus funcionarios. Con ello, el gobierno de la Isla ganó en jerarquía al pasar sus gobernantes del rango de tenientes de gobernador, bajo la tutela de Santo Domingo, a la de gobernadores, en vínculo directo con la Corona.

La importancia asumida por el Golfo de México con la fundación del Virreinato de la Nueva España, unida al peso económico y estratégico del territorio mexicano se hicieron patentes cuando la Corona nombró en 1537, a Hernando de Soto —uno de los conquistadores del Perú, beneficiado con el oro entregado por Atahualpa a Francisco Pizarro—, para detentar el cargo de gobernador de la Isla y adelantado de la Florida. De Soto, prefirió trasladar su asiento a La Habana debido a sus responsabilidades en la Florida, al considerarla el sitio apropiado como base de aprovisionamiento, y retaguardia militar. Para ello mandó a construir un fuerte, bajo la denominación de La Fuerza —a imitación de la Torre del Homenaje, existente en Santo Domingo—. En una adecuación territorial a las nuevas condiciones prevalecientes en la etapa continental de la colonización española.

La tendencia de que las colonias de las Antillas Mayores transitaran en sus inicio de una fase de prosperidad, sustituida con rapidez por otra de estancamiento, para terminar en el empobrecimiento y despoblación, se incumple en La Española, dado los beneficios alcanzados por la colonia antes y después de agotados sus recursos mineros. En el caso de Cuba esa tendencia se cumplió. Su condición de territorio madre para la conquista de México, lejos de favorecerla la afectó. Aceleró una disminución de su población, en la medida que Santiago, Sancti Spíritus, Trinidad, Remedios y La Habana participaron con españoles e indígenas en las expediciones enviadas tanto en el caso de la de Cortés, como la que para reducirlo a obediencia fue capitaneada por Narváez. Otro tanto ocurrió —aunque en menores proporciones— con las expediciones de Francisco Montejo a Yucatán, y la de Cristóbal de Olid a Honduras, entre las tantas que hicieron escala en Cuba.

Luego de los años treinta del siglo XVI, además de la disminución poblacional provocada por las constantes expediciones hacia el continente, ocurrió el agotamiento de sus lavaderos de oro, y la merma constante de su población aborígen, afectada por las epidemias y la imposibilidad de adaptarse al régimen de trabajo impuesto por los españoles. Empezaba así un período de decadencia en el que se hacía necesaria la búsqueda de producciones alternativas a

la minera, lo que empezó a practicarse mediante la siembra de artículos de subsistencia y la cría de equinos dirigidos a solventar las necesidades de los conquistadores en los territorios afectados recientemente por la guerra.

No obstante: la existencia de un número desproporcionadamente alto de comerciantes en algunas poblaciones plantea la posibilidad de que el estancamiento, evidente en el monto de la población, no fuera de tan amplias connotaciones de forma integral —como hasta ahora se ha interpretado—, debido al destaque de las actividades comerciales. A ello hizo referencia la historiadora norteamericana Irene A. Wright con respecto a Santiago de Cuba. En 1537 —plantea—, que el siempre quejoso tesorero de esa villa, Lope de Hurtado, dio testimonio de que Santiago de Cuba contaba con una población de unos 20 vecinos, 15 de los cuales eran comerciantes²³. Algo semejante se atisba en La Habana para esa fecha, dada las posibilidades que abría su territorio como posible punto de interconexión entre Norte, Sur y Centro América, incluida las opciones que abría su espacio y el resto de la Isla para fundir oro fraudulentamente, sin tenerse que entregar la quinta parte correspondiente al monarca .

Una de las muestras del desempeño desde La Habana de comerciantes fueron los casos del teniente gobernador de La Habana, Juan Bono de Quexo y de Juan de Lerma, muy comprometidos, ambos, con el trasiego de indios esclavos. El primero de ellos, teniente gobernador de La Habana en 1533 e incluido en la relación de los cincuenta hombres que asistieron a la fundación de La Habana en la costa sur. Su presencia en la isla, sin embargo, era anterior. Se encontró entre los primeros favorecidos con encomiendas en la villa de Santiago de Cuba (1521). Y en el año 1516 hay constancia de que al llegar los padres jerónimos a Puerto Rico, habían encontrado en una de sus radas, un navío tripulado por 50 o 60 tratantes de esclavos, capitaneados por cierto guipuzcoano dedicado por entonces al tráfico de esclavos²⁴. Asimismo hay testimonio que antes de que Diego Ordaz, considerado el *descubridor* del Orinoco, ya había navegado por sus aguas Juan Bono de Quexo en busca de indios esclavos²⁵.

No menos prominente dentro del comercio fue el caso de Lerma, quien lideró los vínculos de La Habana con el estratégico Golfo de Honduras, tanto en la zona oriental de Yucatán, como para las islas Guanajas, ubicadas en el propio seno hondureño. Ya en 1529, Lerma proveyó en la costa oriental de Yucatán al segundo de Montejo, Alonso Dávila, de todo tipo de pertrechos y bastimentos, a cambio de esclavos, para lo que llegó a utilizar dos barcos. Un año después, pero ahora por la costa occidental —Golfo de Campeche—, Lerma empleó 4 embarcaciones en este tráfico, en apoyo al Adelantado. En 1531, llevó más bastimentos a Montejo el mozo, cuando radicado en Campeche, se preparaba para adentrarse en la península, y obtuvo para ello caballos y bastimentos. Y está presente en la década de 1540, cuando su aporte resultó fundamental para las acciones que culminarán en 1546 con la conquista de este territorio.

El ya referido traslado de La Habana a la costa norte, fue un proceso que se inició paulatinamente bajo el influjo de las primeras expediciones ordenadas por Velázquez y que dirigidas en principio al Golfo de Honduras —lugar muy propicio para obtener indios que esclavizar— contemplaban, también, de ser factible, un posible asentamiento en este territorio. Fueron los casos de las capitaneadas por Hernando Fernández de Córdoba (1517), Juan de Grijalva (1518) y Hernán Cortés (1519), quien llevó a efecto la fundación —Veracruz— con la participación de algunos de los primeros habitantes de La Habana, como fueron los casos confirmados de Montejo y Juan Sedeño.

El primer asentamiento en la costa norte, fue en la margen occidental del río Casiguas (Almendares), en haciendas donde prevaleció, con el tiempo, la familia Rojas. Tanto por el

²³ ALOHA WRIGHT (1916), p. 190.

²⁴ GIMÉNEZ FERNÁNDEZ (1953), v. 1, p. 302.

²⁵ OJER (1966), cita este pasaje sacado de FERNÁNDEZ DE OVIEDO (1851), t. 2, vol. 3, p. 1.

asiento antiguo de Alonso de Rojas, en la Chorrera, como por transacciones posteriores, que alcanzaron la estancia Calabazar, espacios muy bien situados tanto por su cercanía al puerto, como por ser el inicio del camino central de La Habana hacia el sur, para el dominio del trasiego de la costa norte a la sur hasta Batabanó.

Pero el lugar escogido no fue —como podía esperarse— el de la desembocadura. Nuevamente es Artilles, quien nos da la clave en este espinoso asunto, al plantear el obstáculo que significó la salinización de las aguas debido a la entrada del mar. Y que la zona escogida fue hacia el interior en unos rápidos —de ahí su denominación de Chorrera— situados en lo que hoy es Puentes Grandes. Sitio más apropiado por tratarse de una zona alta y lugar de origen de diferentes vías de comunicación que con el tiempo alcanzaran la condición de caminos, hacia el occidente (camino de vuelta abajo) y el de la playa, entre otros.

La Habana en el asentamiento de la bahía estuvo asentada en la orilla izquierda de la rada de su nombre, cerca de la boca, y en el sector del saliente de la pequeña península que ocupa la parte antigua de la ciudad de hoy. Puede añadirse que se extendía desde la Fuerza antigua, inexistente aun —se construyó en 1537—, en las inmediaciones de la Plaza de Armas actual, hacia el sur, hasta lo que durante muchos años fue el barrio de Campeche, que comenzaba donde ahora se levanta la iglesia de San Francisco; barrio que en sus primeros tiempos no iba probablemente más allá, bahía adentro, de la actual Alameda de Paula.

Pese al carácter humilde del emplazamiento original y a los dos ataques sufridos por Jacques de Sores, en 1537 y 1555, el emplazamiento urbano prevaleció. Nos referimos al núcleo de bohíos que se encontraban esparcidos a lo largo de la orilla de la bahía desde el edificio de la llamada Lonja del Comercio, entonces posible localización de la primera Plaza. En la que solo la casa de Juan de Rojas sería de piedra, y la Parroquial Mayor un simple bohío. La construcción de mayor porte —con mucho— fue el castillo de la Fuerza —comenzado a construir por Mateo Aceituno en 1537, por encargo del gobernador Hernando de Soto— y el hospital, situado en el espacio que ocuparía posteriormente el convento de Santo Domingo. Existió además una carnicería descrita como un bohío viejo y sin puerta, la que el gobernador Gonzalo Pérez de Ángulo (1550-1556) se mostró partidario de reconstruirla de cal y canto. En cuanto la cárcel se propuso ponerle techo de tejas y una reja para que los prisioneros tuvieran vista y buen tratamiento²⁶.

Las pugnas del emperador Carlos V con el monarca francés, Francisco I, aumentó la presencia de corsarios franceses en el Mar Caribe, lo que trajo además de los nefastos resultados de sus ataques a las poblaciones ya constituidas, las opciones del envío por España de armadas a Indias, de la que fue una primera muestra la remitida en enero de 1537 al mando de Blasco Núñez de Vela —once embarcaciones— para proteger la plata con destino a los particulares y a la Corona, con el trasiego a través del puerto de Sevilla. De ellas, por intermedio de navíos sueltos, se benefició La Habana, pero, principalmente, Santo Domingo.

En 1550 se calculó que había ordinariamente de 19 a 30 navíos en el puerto de La Habana y las armadas organizadas irregularmente permanecían hasta cinco meses para recoger los navíos, oro, plata y otras cosas, en un adelanto de lo que sucedería después de 1561 con la organización regular del sistema de flotas. Un año antes a esa última fecha, el historiador cubano Julio Le Riverend, da cuenta que fuentes holandesas consignan la presencia en los puertos y aguas de Cuba de barcos procedentes de Campeche con cargamentos de gallinas, cochinilla, zapatos, quincallería, sal, millo y pescado; de Yucatán con cacao, y cordajes para un galeón, y de Honduras con cueros y zarzaparrilla²⁷.

El monto de la población estimada en 1550, en unos 50 vecinos (250 habitantes), no refleja los cambios que ya se venían gestando en la villa, a no ser por el interés demostrado por los

²⁶ WRIGHT (1916), p. 21.

²⁷ LE RIVEREND (s.f.), p. 53.

gobernadores, Juanés Dávila (1544-1546), Antonio Chávez (1546-1550), y Gonzalo Pérez de Ángulo (1550-1556), de permanecer la mayor parte de sus mandatos en La Habana y no en Santiago de Cuba. De hecho Pérez de Ángulo logra su permanencia, pero no sería hasta el gobierno de Diego de Mazariegos (1556-1565), que el traslado del asiento de la capital hacia occidente se hizo oficial.

La existencia para esos años de un grupo capaz de asumir decisiones y ser portador de los intereses locales, como primera manifestación de un primitivo poder local es un sesgo muy ponderado por la bibliografía especializada sobre la evolución de ciudades a escala mundial. Y de lo que pudiera dar muestra el destaque que tuvieron en la ocupación del mejor espacio de la villa —ese situado en torno a la plaza original—: Juan de Rojas, Melchor Rodríguez, Juan Gutiérrez, Antón Recio, Alonso Sánchez del Corral, Diego de Soto, el sacerdote Andrés de Nis, Juan de Inestrosa, e Isabel Nieto²⁸.

Los integrantes de este barrio, considerado aristocrático por Irene Wright²⁹, lo disponemos por el ingeniero Bartolomé Sánchez, encargado en la década de 1560, con la construcción de la nueva Fuerza —sustitutiva de la anterior, destruida por Sores— y para cuyo efecto da referencia de las casas que quiso derribar. Comunicación que reproduce Irene Wright en sus pesquisas en el Archivo General de Indias. Debe resaltarse la presencia junto con los Rojas de Antón Recio, elegido como regidor de la villa, y promotor de una estrategia latifundiaría de consideración una vez que La Habana alcanzó su condición de principal puerto escala del comercio de Indias. Y que entre los nueve consignados: hubieran tres integrantes del clan Rojas, Madrid, Sotolongo. En la medida que Juan Inestrosa, fue el hijo de Manuel de Rojas, gobernador interino de la isla, alcalde de Santiago, presente, además, en la fundación sur de La Habana.

CARTAGENA DE INDIAS Y LA HABANA: PUERTOS ESCALA DEL GOBIERNO DE INDIAS. EL CASO LA HABANA AVANCES EN UNA TIPOLOGÍA DE CIUDAD PUERTO ESCALA

Los procesos mediante los cuales Cartagena de Indias y La Habana sustituyen paulatinamente a Santo Domingo como principales puertos escalas del comercio de Indias, se retrotrae al establecimiento por Real Cédula de 1561, promulgada por Felipe II, de un sistema de flotas dividido en dos convoyes independientes: el dirigido al Perú, con su enclave en Cartagena; y el enviado a México, dominado por La Habana. Ciudades devenidas en las predominantes de toda la ruta.

Sin embargo la voluntad real demoró, en cada caso, en hacerse plenamente efectiva. Los antecedentes del rol de Cartagena de Indias se relacionó con la fundación de su ciudad madre, Santa Marta en 1526. Y con el establecimiento por Pedro Heredia de la villa de Cartagena de Indias en 1533. Lo que originó una lucha entre las dos ciudades por dominar, a través de la corriente del río Magdalena, la conexión al interior del territorio colombiano. Diferendo decidido en 1540, al radicarse el Lic. José de Santa Cruz y Gómez en la ciudad de Mompos, en el curso medio del Magdalena, con lo que Cartagena se hizo con la ansiada comunicación entre la costa y el interior del continente.

No obstante el emplazamiento original de Cartagena tuvo dificultades originadas por no disponerse de suficiente agua potable, ni de piedras para la construcción de sus viviendas; sin que se contara, tampoco, con el apoyo de un vasto hinterland para el autoabastecimiento de sus necesidades alimenticias. No obstante las expediciones que hacia el oeste promovió su fundador Pedro Heredia, permitió a su grupo guerrero cuantiosos beneficios, al encontrar

²⁸ WRIGHT (1927), p. 41.

²⁹ WRIGHT (1927), p. 41.

abundantes muestras de oro en las tumbas de los indios muiscas en la zona inmediata al Sinú, con lo que se sortearon las dificultades originales de un puerto de dimensiones colosales.

Los continuos ataques de los corsarios y piratas³⁰, alentados por la magnitud de las riquezas existentes en la ciudad, influyó para que se considere que la puesta en práctica de su condición de puerto escala se demorase hasta 1588; aunque ello no impidiera cumplir, con anterioridad a esa fecha, algunas de estas funciones. El rol de Cartagena se desprendió de las dificultades marítimas que han aquejado a Nombre de Dios y Portobelo, en la franja ístmica del Caribe; situación que llevó a que fuera Cartagena y no Portobelo la base militar del sistema y la verdadera referencia Atlántica del comercio peruano y de Panamá. Fue también en su territorio donde se ubicó. 1- la Feria comercial para la salida de los productos para las tierras altas colombianas; 2- la factoría para la venta de esclavos, así como 3- el enclave para el reembarque de mercaderías hispanas hacia otros espacios vía Magdalena hacia Bogotá y otros puntos del Caribe.

El no haber contado en su evolución anterior con recursos mineros de consideración, y haber evolucionado hasta 1561 de una forma más modesta que Cartagena de Indias, hizo que el progreso de La Habana fuera, en los primeros momentos, más pausado de lo que podía esperarse. No obstante, hacia 1568: la generalización de una economía sustitutiva de los metales preciosos y de la demanda de bastimentos y equinos por parte de las nuevas áreas conquistadas en el continente, se logró a través de la ganadería extensiva al estructurarse, con la entrega por el cabildo de mercedes de tierras, fundos ganaderos (hatos y corrales), que la llevó a dominar un amplio hinterland extendido desde el cabo de San Antonio, en el punto más occidental de la isla, hasta el extremo oriental de la Ciénaga de Zapata, en una extensión de más de cinco mil kilómetros..

La reglamentación de que las dos flotas —la del Perú y la mexicana— debían reunirse en su rada para el retorno a Sevilla, le dio a La Habana una ventaja sustancial con respecto a Cartagena. La permanencia de las dos flotas entre 44 y 67 días³¹ promedio en el año, le otorgó un beneficio a la capital cubana del que no disfrutó ningún otro enclave. Al punto de dar cabida a una economía de servicio que a la postre fue decisiva para el rápido progreso de la ciudad. Capaz de alcanzar los más altos índices de crecimiento poblacional de América, por encima de los logrados por las más populosas ciudades de México y Lima.

La condición de puerto escala lo disfrutó La Habana hasta 1778, año en que se suspendió el sistema de flotas, y el comercio dejó de ser el resultado de una regulación imperial, sino la propia de los vínculos derivados directamente por su producción y consumo. A principio del XIX, unido al fin de las flotas, se suspendió, además, el envío de situados que provenientes del virreinato mexicano fueron destinados al pago de los funcionarios y las construcciones militares. Con ello la ciudad empezó a transitar por otros derroteros, en los que la condición de puerto escala fue superada por la de cabecera de una economía de plantación, con lo que evita descendiera sus índices poblacionales y de evolución económica, los que incluso se incrementaron.

Entre el conjunto de características que definen la tipología de La Habana como principal puerto escala del comercio de Indias, la de su localización constituye la más importante. Es el resultado del dominio que ejerció sobre la entrada y salida del Golfo de México: por el cabo de San Antonio, con el Canal de Yucatán; y desde su entorno urbano, con el Estrecho de la Florida. Con la Corriente del Golfo (Gulf Stream) que, a una velocidad de 2.2 nudos, resultó el mejor *camino* de regreso a España. Incluida, por demás, su ubicación con respecto a las aguas del Mar Caribe y el Golfo de México, que la convierten en un espacio imprescindible

³⁰ Entre estos ataques merece mentarse por su importancia, el practicado por Robert Baal en 1546, y el que llevó a cabo Martín Cote, en 1560.

³¹ CHAUNU (1955), vol. V-1, pp. 280-281.

para las comunicaciones entre Norte-Sur-Centro América y las Antillas, muy propicio para ejercer gran influencia mediante el comercio oficial, y, también, a través del inter colonial y de contrabando.

Las redes de larga y corta distancia de comunicación establecidas a través del puerto constituye otro de los asuntos priorizados y comunes que exige la definición de la tipología que se pretende. Localización y comunicaciones tenidas en cuenta en la estrategia puesta en práctica por la colonización hispana. En un efecto que influye para que estemos más que ante una ciudad: frente a una ciudadela militar, según han señalado, con gran antelación, arquitectos y urbanistas.

Tales son los casos de Bens Arrate y Roberto Segre. Para el primero de ellos, La Habana de finales del XVI fue más que ciudad, ciudadela militar, dado el

cruzamiento sobre el Castillo de la Punta de otros dos ejes que partían de la defensa del Morro (que) darían las líneas de influencias y traza del poderío militar”³². En cuanto al segundo, “toda la representación gráfica de la Habana colonial contiene un componente que le otorga su carácter específico frente a las restantes ciudades latinoamericanas; el sistema de fortificación circunscriptor de la forma urbana³³ .

Ello fue la consecuencia de que los metales preciosos provenientes de los dos virreinos se situaran temporalmente en la rada habanera, en una magnitud capaz de superar la existencia en oro y plata de la mayoría de los territorios europeos. Los efectos en la ciudad empezaron a manifestarse con la remodelación de la Plaza de Armas, concluida hacia 1586, la construcción del segundo Castillo de la Fuerza (terminado hacia 1583), que quedaría, dentro del núcleo urbano principal. Y tuvo continuidad en el XVII, y aún en el XVIII con las construcciones de las murallas de tierra y de mar.

Por si fuera poco, al segundo castillo de la Fuerza y al segundo hospital militar —de San Felipe y Santiago—, concluido en 1566, se añadió, a partir de 1589, la construcción de dos nuevas fortalezas, la de la Punta y el Morro, diferentes a La Fuerza, al priorizarse en su ubicación, una franca adaptación a la conservación y custodia de las rutas comerciales de las que tanto dependían la villa y la propia metrópoli.

Además de las derivaciones militares, las flotas significaron la exacerbación de las posibilidades comerciales de La Habana, debido al contrabando que se ejercía con mercaderías traídas fraudulentamente por los barcos de la flota en sus bodegas y la llegada a la ciudad, en cada periplo anual, de un promedio de unas tres mil personas entre tripulación y pasajeros, que debieron permanecer en su entorno entre 44 y 67 días. La plaza habanera era considerada entre las más caras de toda América, dado a los gastos de hospedaje y alimentación que debieron afrontar los viajeros. Coyuntura puesta de manifiesto en la apertura de importantes actividades terciarias, de significación fundamental a la hora de definir la tipología de una ciudad caracterizada por la diversidad y complejidad de sus funciones.

Las posibilidades comerciales abiertas a la villa desde la década de 1560, unidas a las derivadas de una nueva vinculación de su gobernación al territorio de la Florida en 1566 y de las propias estrategias militares de España luego de la derrota de la Armada invencible en 1588, dieron lugar a un incremento poblacional manifiesto en una traza de la ciudad en los términos de sus primeras cincuenta manzanas, extendidas por el este hasta la bahía, por el sur hasta la calle Muralla, por el norte a Empedrado, y por el oeste hasta la calle Habana (ver anexo 1).

El paulatino incremento del espacio ocupado por la ciudad resulta un índice fundamental a tener en cuenta para su estudio. La aplicación de este principio metodológico nos permite de-

³² BENS ARRATE (1945), p. 43.

³³ SEGRE (1978), p. 436.

tectar tres momentos en su evolución hasta principios del siglo XIX. El de una primera Habana, entre 1550 y 1608 (50 manzanas); una segunda Habana entre 1608 y 1700 (150 manzanas); y una tercera hasta principios del XIX,

La condición de puerto escala de La Habana, no le impidió disfrutar de un comercio intercolonial de envergadura. Una de sus manifestaciones más trascendentes fue la del comercio canario americano. Hacia la segunda mitad del siglo XVI radicó en La Habana, en condición de residentes —no de vecinos³⁴—, una colonia de canarios procedentes de Tenerife, La Palma, y Gran Canaria. Los que en condición de dueños de navío, maestros, mercaderes, escribanos de nave y comerciantes-empresarios hicieron posible un comercio en que el vino de las islas era intercambiado por cueros, palo de Campeche, perlas y otros productos tanto en los puertos interiores de Cuba, como con Santo Domingo, Campeche, Río Lagartos, Veracruz y otras plazas americanas, antes de unirse a la flota en su recorrido de regreso a Sevilla, de donde alcanzarían nuevamente Canarias para repetir el ciclo³⁵ que incluía el trato con los dueños de tierras que le consignaban el vino (malvasía) que era el origen de todo el proceso.

Entre el conjunto de los factores estructurales derivados hacia su puerto desde la década de 1560, se encuentran: los diferentes sistemas de fortificaciones aplicados a las especificidades de su rada; la construcción de astilleros que con diferente ubicación, capacidades y denominaciones funcionaron desde el XVI, como el llamado Boquete de los Pimientos³⁶ hasta otros más sofisticados, el de Nuestra Señora de Bethelém construido en extramuros, en el XVIII; el establecimiento de una fundición de cobre —mitad del XVI—; el financiamiento sostenido, por intermedio de los situados (Cajas de México) de las necesidades de la ciudad; la concesión de permisos extraordinarios para el envío de navíos sueltos a México y Canarias, con que garantizar el abasto de la tripulación y los pasajeros de la flota; y la proliferación, en su bahía, de una serie de embarcaderos que regentados por particulares, permitirían el trasiego entre sus dos riveras; y un fácil acceso por tierra desde el sur, este y oeste para la integración, a su expensa, de una dilatada zona de influencia o hinterland.

Parte de la superestructura necesaria fue la construcción, hacia finales del XVI, de uno de los primeros acueductos construidos en América, mediante una Zanja Real que a través de dos ramales surtía con el agua del río la Chorrera los navíos de la flota y a la población; y dispuso de un servicio de carenas con que acondicionar a los numerosos barcos que debían emprender el riesgoso viaje de regreso a España. Todo lo cual influyó para la ocupación, hacia mediados del XVI, de un amplio espacio en su puerto de kilómetro y medio de extensión, ubicado entre el Castillo de la Punta y el convento de San Francisco (Ver anexo 2).

Las derivaciones de la presencia de las flotas para la vida cotidiana de la ciudad fueron inmensas. Ya a principios del XVII la canasta familiar de los habaneros se nutría de algunos artículos abastecidos por sus navíos. El caso del cacao, proveniente de Guayaquil —flota de los galeones— era un artículo imprescindible en el desayuno. Y para dar hospedaje a los pasajeros de la flota fue común destinar en un buen número de casas una o dos habitaciones, sin comunicación interna con la residencia familiar, con salida exclusiva hacia el exterior, las que eran destinadas, dada su función de morada temporal, al alquiler, en una entrada económica propia de sus actividades terciarias (ver Anexo 3). Así y todo, la proporción del espacio destinado a construcciones militares entre el total del habilitado en su entorno citadi-

³⁴ Los canarios nunca hicieron la solicitud para ser recibidos por vecinos de La Habana, ya que ello hubiera significado la pérdida de los beneficios que como vecinos de Canarias podían disfrutar en el comercio americano.

³⁵ SORHEGUI D'MARES (2007).

³⁶ Entre los lugares destinado a labores de astillero y carena se destacó el Boquete de los Pimientos, dada la condición baja del terreno, y el hecho de que con su aniego se favorecía la entrada dentro de la ciudad de ciertas embarcaciones, que alcanzaban, en algunas épocas del año, la zona que hoy ocupa la iglesia de la catedral —antigua Plaza de la Ciénaga—.

no, fue un elemento definitorio en la evolución de la ciudad, con un número edificaciones estratégicas de un nivel cualitativo superior de las destinadas a roles civiles y religiosos.

Ninguna otra población pudo presentar un balance expansivo tan favorable en el plazo de unos escasos 60 años, visión comparativa brindada por los argentinos Jorge E. Hardoy y Carmen Aeronovich³⁷, en una progresión que implicaba, además de la ya mencionada expansión territorial, un incremento poblacional del orden de un mil por ciento, al elevarse el número de sus habitantes de los 250 de 1550 a las 2 mil 500 almas consignadas en 1608 por el obispo fray Juan de las Cabezas Altamirano. Entre 1570 y 1630, según los estimados, La Habana tuvo un incremento poblacional absoluto de un 20,0 muy superior a los índices de crecimiento urbano promedio para el resto de las posesiones hispanas en América, que fue de un 3,3 a un 3,8. E, incluso, muy por encima de las cotas más altas representada por Cartagena de Indias y el real de minas de Durango en México, con 6.0 y 13,3, respectivamente.

La confección de un promedio poblacional que caracterice La Habana del XVI, en comparación con las otras aglomeraciones poblacionales de Europa y la propia América puede resultar difícil, debido a las peculiaridades de su evolución colonial, y al hecho de que en comparación con la Tierra Firme del territorio americano, tiene la singularidad del poco peso de su población aborigen, concentrada en un territorio contiguo a la bahía, en su ribera oriental: el pueblo de Guanabacoa. En 1574, según se consigna en las Ordenanzas Municipales del Oidor Alonso Cáceres, fue de unos 300 arahuacos. Además de indios mayas que provenientes de Chiapas, en México —y después arribados de otros territorios—, empezaron a formar parte de la guarnición dispuesta desde 1555 para la defensa de la ciudad. Lo que se considera dio lugar, con su permanencia a la constitución del primer suburbio de la ciudad: el barrio de Campeche ubicado al sur del convento de San Francisco.

La definición en Europa del número de habitantes que se tienen en cuenta para darle la categoría de ciudad a un conglomerado humano, es muy diverso. Unos 400 habitantes para Alemania. Más bajo aún para Rusia y alto para Holanda. En el caso de Francia se toma de referencia la ciudad de Lyon, que es de unos 2 mil quinientos habitantes³⁸. Lo cierto es que los parámetros poblacionales de La Habana del XVI, se fueron incrementando sustancialmente hasta el XVIII, al acumular en esa centuria 51 mil habitantes en 1792³⁹. Cifra por encima a las consignadas para Nueva York y Boston hacia finales del XVIII.

A lo interno del territorio habanero, el incremento poblacional reprodujo la consumación exitosa del proceso que con el fin de las encomiendas (1553) significó que fuera la tierra y no la cantidad de indios de que se dispusiera, lo que midiera la riqueza de sus habitantes. El cambio señalado tiene pruebas documentales en 1537⁴⁰, cuando el cabildo de Sancti Spíritus concedió la primera merced de tierra de que se tenga constancia para la cría de ganado mayor. La paulatina búsqueda de una producción sustitutiva de los lavaderos de oro, tuvo un elemento definitorio en que empezaran a ser los cabildos o municipios los que emprendieran la repartición de la tierra. Elemento éste vinculado colateralmente a las funciones del teniente gobernador de la Isla y que fue traspasado al cabildo.

Tendencia de la que tenemos reiteradas pruebas desde 1550 en las Actas del Cabildo habanero. No sin tanteos la ganadería extensiva fue la producción que mejor se adaptó a las circunstancias imperantes en Cuba y en La Habana. Proceso que permitió a la ciudad disponer del hinterland necesario para participar en el abastecimiento de la Habana de los años 1560, ligado a las nuevas potestades que iba adquiriendo el municipio. A través de él se organizaron

³⁷ HARDOY y AERONOVICH (1969), pp. 182-191.

³⁸ BRAUDEL (1984), tomo 1, p. 483.

³⁹ Según el Padrón de 1774 La Habana contaba con 75618 personas, el de 1778 señalaba 40737 habitantes para la ciudad y 41406 para sus partidos, y el de 1792: 51,307. Todos los viajeros coinciden en señalar el alto número de población flotante que disponía La Habana, la cual no se cuantificaba en los padrones y censos.

⁴⁰ PICHARDO VIÑALS (1971), tomo 1, pp. 92-96.

los tres mundos reflejados en los repartos del nuevo bien fundamental: la tierra. Contenida en las mercedes de solares, de estancias y de los fundos ganaderos (hatos y corrales).

Procedimiento que fue el que mejor se adaptó a la superación de la anterior etapa encomendero-minera, y se utilizó como vía para evitar el despoblamiento de la villa. Según las estipulaciones, todo aquel que se inscribiera en los libros del municipio como vecino tenía derecho a recibir del cabildo una merced de solar, para erigir su morada; una merced de estancia, en principio de una caballería de tierra, para disponer de géneros para su manutención; y fundos ganaderos (hatos ganaderos) para abastecer la pesa de la ciudad. En casi toda América los cabildos gozaron del privilegio de mercedar tierras durante un período de su existencia. Pero fue en La Habana donde esta potestad se extendió por más tiempo, durante algo más de ciento cincuenta años.

El repartimiento de la tierra estuvo dirigido, en buena medida, a alcanzar el control de los precios de venta del principal artículo de consumo de la población: la carne (de cerdo o de res). Todo aquel que recibió un hato o corral se comprometió a abastecer la pesa de la ciudad. Mediante asignaciones temporales. En el entendido de que si los precios eran bajos permitirían un mayor arraigo de sus habitantes, e impedía su emigración hacia otros territorios. En proporción al aumento de la población, el territorio comprometido con la pesa de La Habana, se extendió hasta Sancti Spíritus y otros territorios del interior. Debido a ello en La Habana no rigió la ley de la oferta y la demanda. Los artículos traídos por los ganaderos se pagaban, pero al precio que estipulaba el Municipio. Control que se trató de extender, con menos éxito, al trigo, la harina, el vino y otros géneros.

La especialización alcanzada a través de las tres variantes de las mercedes de tierra, resultó del mayor interés para detectar las diferentes cualidades que asumió la constitución del hinterland habanero. Además de la entrega de solares para el crecimiento del entorno urbano, reflejo de los beneficios de una economía terciaria. Se manifestó una expansión radial a partir de una ciudad en constante crecimiento, que tuvo razón de ser en el repartimiento de estancias. Se trata de una forma de tenencia de la tierra que en un principio se limitó a una caballería de tierra, para artículos de subsistencia y fue creciendo hasta la entrega de unas 14 caballerías cuando incorporó a su especialización la construcción de trapiches para azúcar, o, en una cuantía menor, de tierra para molinos, o vegas. La estancia fue la variedad más dinámica entre las mercedes de tierras. En el siglo XVII la zona de estancias se había extendido hasta Jaimanitas al oeste, Calabazar, por el sur; y Río Blanco, por el oriente.

El mundo rural fue el de los hatos y corrales, asiento de la ganadería extensiva. A través de esta, el hinterland se extendió desde el cabo de San Antonio, en el extremo occidental de la Isla, hasta el límite oriental de la Ciénaga de Zapata, en la actual provincia de Matanzas. Además de la obligación de dar cobijo en la vivienda rústica existente en el bramadero, punto central de la hacienda, donde se herraba a las reses, o en igual sentido en el corral criador en el caso del especializado en la cría de cerdo. El espacio no fue favorable a la presencia humana.

Solamente en los espacios rurales donde se propició el cultivo del tabaco, el corte de maderas, o en los puntos intermedios para el trasiego del ganado que afectado por el paso de un río, dio lugar a la erección de una bodega o posada donde se prestó un servicio origen de nucleamientos futuros. Tales fueron los casos de Jaruco y Tapaste en la porción oriental de la ciudad. La proliferación de vegas de tabaco en Guane, Mantua y Consolación del norte, y del sur, donde la iglesia ubicó ermitas, desde el siglo XVII. Como también fue el caso de cortes de madera, en Guamuta, Matanzas. Sin desconocer, el proceso de subdivisión del hato original, como ocurrió con los hatos y corrales cercanos a la ciudad. Como fue el caso de Jiaraco.

La condición de puerto escala adquirida por La Habana desde la década de 1560, coincide con el proceso que la historiografía cubana ha denominado de formación de la Sociedad Criolla, considerada a partir de 1553, con el cese de las encomiendas y la paulatina generalización

de la ganadería extensiva, el que integramos al nuevo estado adquirido por la ciudad (1561), vinculado con su auto definición y el surgimiento de su autoconciencia o memoria colectiva.

Evolución que, a juicio del historiador cubano Ramiro Guerra, fue el verdadero período (segunda mitad del XVI) de fundación de la colectividad cubana, durante la cual el régimen, la costumbre y las instituciones sociales, políticas y económicas de la Colonia, llegaron a asumir clara y distintamente, las formas fijas y estables que habría de caracterizar el sistema colonial de Cuba durante varios siglos⁴¹. No menos parco sobre este tópico se manifestó el también cubano Felipe Pichardo Moya al plantear que hay dos siglos (XVI y XVII) que son indispensables para quien quiera conocer la esencial formación del pueblo cubano: durante él se va conformando libremente la que pudiéramos decir estratigrafía de la sociedad cubana⁴².

Ello ocurre, en buena medida, a través la constitución del cabildo y de un gobierno local, representativo de los particulares relacionados con la conquista de su territorio, las luchas contra las rebeliones de la población aborigen, y el reparto de tierras. Propia a la vida cotidiana de las ciudades, presente en el objetivo de uno de sus grupos por alcanzar el poder, de distinguirse sobre los demás, y en el caso habanero de romper a su favor de los moldes pobladores moderadores que trató de hacer valer la Corona.

El posible despoblamiento de La Habana, hacia 1540 puso en peligro la preservación del Virreinato de México. Por ello la monarquía dio mayores potestades a los cabildos en la Isla, que pudieron mercedar en condición de usufructo las tierras de su demarcación; ejercer justicia en primera instancia; participar, junto con el gobernador (Capitán General, desde 1608), en La Habana, de las decisiones de gobierno; conocer simultáneamente con ellos las reales cédulas y pragmáticas emanadas de la península; y elegir entre sus vecinos sus alcaldes y regidores en el cabildo abierto de principio de año. Además de cumplir una función reguladora de los precios de algunos de los artículos fundamentales de la canasta familiar.

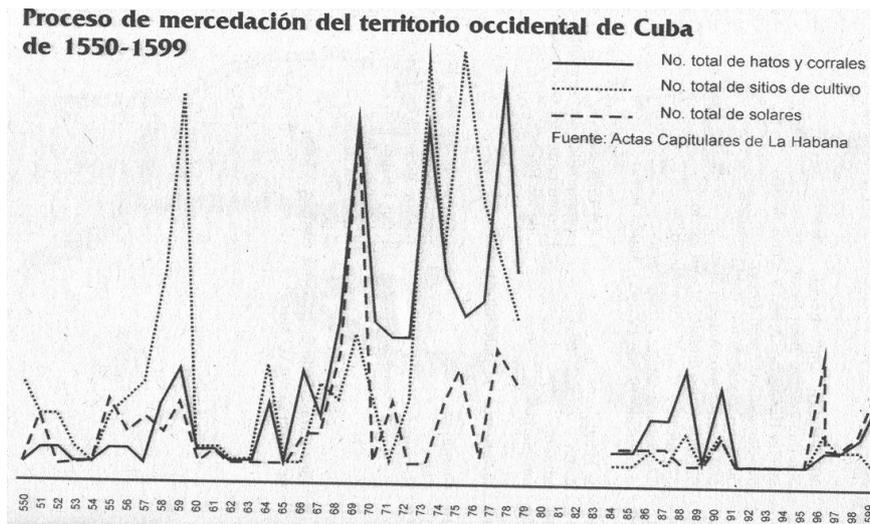
La contradicción metrópoli colonia se hizo presente en el interés de la Corona por ejercer una función modeladora de los grupos sociales que recién se iban conformando, para lo cual trató de entregar potestades comunes a todos aquellos que se inscribieron como vecinos en los libros capitulares. Por este simple hecho adquirirían el derecho de elegir el solar en que construirían su morada, la disposición de una estancia, y en caso de encontrar en la zona rural tierra suficiente para erigir un hato o corral —sin perjuicio de tercero—.

A contrapelo de estas disposiciones igualitarias, sus regulaciones se utilizaron por los escasos vecinos de La Habana, a principios de la segunda mitad del XVI, para promover un proceso de diferenciación social resultante del dominio que ejercían los hateros en el gobierno local y el auto repartimiento de la tierra disponible a su favor. En una interrelación dialéctica en la misma medida que los elegidos en cabildo abierto para el gobierno local —alcaldes y regidores—, eran los que concedieron las mercedes en tierras y, a su vez, poseían la tierra porque participaban de este gobierno.

La forma que se desarrolló este proceso la podemos advertir como resultado de realizar una contabilización acuciosa de los tres tipos de mercedes realizadas anualmente, a lo que hemos añadido el lograr la reproducción de los que detentaron en igual marco temporal los cargos de alcaldes y regidores para poder aislar los 68 integrantes de la aristocracia habanera que se levantó con el poder.

⁴¹ Ramiro Guerra y Sánchez: *Historia de Cuba*, Librería Cervantes, La Habana, 1925, tomo II, p. 13

⁴² Felipe Pichardo Moya: *La Edad Media Cubana*, en: *Revista Cubana*, vol. XVII, La Habana, 1943, pp. 188-289



La existencia de fluctuaciones bajas de las tres variables de mercedes, entre 1550-1568 —ver gráfico de tendencias—, demuestra que independientemente de que la regulación de la flotas data de 1561, no es hasta 1568 en que los beneficios de la condición de puerto escala se manifiestan, con la valorización consecuente de la tierra y el interés por obtener una mayor número de ellas. En un segundo orden, demuestra que la demanda de tierras para la actividad ganadera tuvo hasta ese momento escaso incentivo económico.

Con la llegada de la flotas la situación cambia entre 1568-1578, cuando ocurrió un alza en las mercedes de fundos ganaderos, seguida de una interrupción de la información⁴³. El auge del proceso de apropiación de la tierra en el occidente de Cuba se vinculó, a nivel más particular, a la utilización de La Habana como centro de aprovisionamiento de los fuertes militares fundados en la Florida en estos años. La colonización de ese territorio por los españoles fue priorizada en 1568, una vez que Pedro Menéndez de Avilés —nombrado Adelantado años antes— logra desalojar a los hugonotes franceses asentados en la zona. Pero más difícil que la victoria militar, resultó para los españoles crear una colonia rentable en esta parte del continente. La corona, percatada de esta situación, añadió al título de Adelantado del victorioso Menéndez la gobernación de La Habana, que pasó a desempeñar por intermedio de lugartenientes suyos, en una prueba fiel de la supeditación de la Isla a las nuevas necesidades de la recién creada colonia.

Interesado en el incremento de la producción de carnes y bastimentos en general con que abastecer sus fuertes militares, Menéndez de Avilés incentiva la búsqueda de tierras nuevas en que fundar hatos y corrales que facilitarían la adquisición de esos artículos a bajo costo. Esto explica el apoyo brindado por el experimentado marino a la curia municipal, que se vio acrecentada en su autoridad. El propio Gobernador solicitó al municipio la asignación de un corral de puercos en la zona aledaña de Pinar del Río, lo que confirma, además, la importancia atribuida por el Adelantado al negocio de abastecer desde la Isla los cercanos fuertes de la Florida.

La perpetuación de estos privilegios explica la continuación, aun después del gobierno de Menéndez de Avilés, del gran número de mercedes otorgadas por el Cabildo, las que lejos de disminuir aumentan en el XVII. Es de consignar que las causas históricas que propician el repartimiento de la mayoría de las tierras disponibles en el occidente de Cuba en una época

⁴³ Todavía hoy se desconocen las causas de este salto en las Actas Capitulares. Se descarta que la causa sea la negligencia con que las autoridades cubanas de la pseudo república mantuvieron este fondo, pues Bernardo y Estrada, en un Prontuario de Mercedes realizado a mediados del XIX, no incluye información alguna de estos años, con lo cual confirma que en el siglo pasado ya no se conservaban.

tan temprana como el siglo XVI, no desaparecen a partir de 1578, cuando la curva del número de mercedes decae considerablemente. Esta disminución no debe ser interpretada como una etapa de decadencia, sino el reflejo de un proceso mediante el cual, una vez repartida la mayor parte de la tierra, el número de mercedes concedidas no son ya representativas del proceso de apropiación que, de forma general, ya se ha llevado a efecto.

De forma comparativa, la tendencia alcista, aunque general para las tres variables entre 1568 y 1578, se manifiesta con particularidades en cada una de ellas. Se muestra generalizada para hatos y corrales. No así en cuanto a los solares, manifiesta en sólo cinco de los diez años reseñados. Otro tanto ocurre con los sitios, en que si bien en la década manifiestan años de alza, éstos van seguidos de bruscas caídas. La tónica más destacada es la desproporción existente entre las variables de hatos y corrales, y los solares con la de sitios. Esta última, siempre muy por debajo de las otras dos.

Las 148 mercedes de solicitud de hatos y corrales refleja que en estos 10 años se realizó el primer reparto de la tierra por el que se ocupó, a partir de la ciudad, un amplio hinterland abarcador de más de 1 500 kilómetro de extensión. Pero ocurrió que esta repartición obedecía más a motivaciones sociales, políticas y de poder, que a razones estrictamente económicas. Se trató de un reparto territorial imperfecto, al no existir una delimitación, una mensura de la tierra concedida y no disponerse del número de cabezas de ganado que justificara tamaña disposición de tierras. La razón era la de excluir del territorio disponible a quienes no habían recibido tierras, o de los inmigrantes de última hora, o los aún por arribar que estarían a partir de ese momento a expensas de los que fueron los beneficiarios en el reparto de las mercedes.

En resumen un proceso de diferenciación social, mediante el cual surgió un nuevo grupo social: el de los señores de hatos⁴⁴, quienes devinieron el componente básico de una aristocracia de la tierra. Al disponer ellos de un bien que los otros no estarían en condiciones de adquirir. Y que habían logrado de forma artificial, ya que la tierra virtualmente sobraba, si tenemos en cuenta que para el siglo XVII la ciudad no sobrepasó los tres mil habitantes, y la magnitud del territorio a repartir era inconmensurablemente mayor.

El proceso de diferenciación social propiciado por los señores de hato no fue observado pasivamente por la Corona. Una vez desaparecido el peligro de la despoblación de Cuba, y muy especialmente de La Habana, la monarquía propició la puesta en práctica de disposiciones absolutistas, en el estilo de las efectuadas desde la década de 1570, por Felipe II. La mano ejecutora en el caso de la isla, lo fue el oidor de la Audiencia de Santo Domingo, Alonso de Cáceres, autor de unas ordenanzas municipales dirigidas a adecuar al caso de Cuba la política mediadora de la monarquía destinada a impedir el excesivo encumbramiento de uno de los grupos o sectores sociales. Para lograrlo, Cáceres a la par que se encargó de validar las mercedes que se había auto concedido a través del gobierno local (cabildo), otorgándole el asidero legal para su preservación como grupo; limitó sus poderes excepcionales en el cabildo, al rescindir la costumbre de que fueran los vecinos, los encargados de elegir a alcaldes y regidores. Dispuso asimismo, que en término de un hato o corral pudiera conceder

⁴⁴ El término señores de hato lo utilizó por primera vez —según nuestro conocimiento— LE RIVEREND BRUSSONE (1960), p. 36. El sabio cubano Fernando Ortiz hace uso del término hatero para referirse al mismo grupo social en ORTIZ (1975). El concepto señores de hato es el más apropiado para distinguir en su arquetipo antillano a un grupo social que, con sus particularidades, se manifiesta también en el continente, donde se le designa indistintamente como hacendados y estancieros. El término hacendado está acuñado para la realidad de Nueva España (México), donde la hacienda es una unidad económica destinada a satisfacer las necesidades de autoconsumo, aunque también incluye la explotación de artículos comerciales, y posteriormente tendrá otra connotación en Cuba al referirse a los propietarios de ingenios azucareros. El estanciero se define como el ganadero del cono sur americano, de existencia histórica posterior al antillano y mexicano.

tierras para estancia a otro interesado en el beneficio de un predio, lo cual atentaba contra un uso exclusivo del suelo, indispensable para el establecimiento de verdaderos latifundios.

Las posibilidades establecidas desde las Ordenanzas de Cáceres (1573) creaban las condiciones para que representantes de grupos sociales independientes al de los hateros, pudieran disputarle su predominio en el cabildo. A la vez que ponían a prueba las capacidades del grupo para hacer prevalecer sus viejas potestades, aún en las nuevas condicionantes impuestas por el oidor de Santo Domingo. Los reiterados ejemplos de compra de cargos públicos por parte de los hateros dan prueba de su capacidad de adaptación. Manifiesta, también, en el interés de este grupo en constituirse en un nucleamiento exclusivista, aristocrático, como medio efectivo, entre otros, para combatir a los advenedizos que llegaron a ocupar cargos en el cabildo sin estar avalados por su condición anterior de señores de hatos.

Una prueba de que existía entre los hateros la autoconciencia de que era necesario preservar el exclusivismo, la encontramos en las propias Actas del Cabildo, en 1588, cuando en ocasión de dificultades existentes en la villa fue necesario enviar un representante del cabildo a Nueva España. El miembro de la curia seleccionado contó con la oposición de Juan Recio quien lo vetó «porque no es hacendado⁴⁵». Aunque esta negativa no fue ajena a las pugnas entre los clanes familiares de Rojas y Recio, la argumentación reflejaba la intención, generalizada, de que era vital preservar la potestad de que solo fueran los hacendados los que estuvieran en condiciones de asumir la representatividad del gobierno local.

La comprobación de la eficacia de los métodos empleados y aun de la propia existencia de la aristocracia la disponemos en 1608. En este año la evolución económico-social iniciada hacia 1550, dio sus frutos en el campo del pensamiento colectivo con la elaboración de un cantar de gesta, en el Espejo de Paciencia, y un mito popular, la Caridad del Cobre, demostrativos, ambos, de que ha fructificado un proceso de arraigo en la tierra y una defensa de intereses propios. Y en 1608 se constata, también, el predominio de los hateros entre los que alcanzaron detentar un cargo público en la curia municipal. De los cerca de tres mil habitantes con que contaba entonces La Habana, solo sesenta y dos de ellos llegaron a desempeñarse, en los últimos cincuenta años, como alcaldes y regidores. Y de estos 62, treinta y nueve eran hateros.

La materialización por otras vías —la del pensamiento— del proceso de constitución del grupo hatero, influido en parte por la condición de puerto escala de La Habana, nos sitúa a considerar estas fechas (1608-1612) como la propia del final del siglo XVI cronológico, que hemos utilizado para la confección de esta historia de La Habana.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTILES, J. (1945). «Historia local de La Habana». *Revista Universidad de La Habana*, 10 (61-63:92).
- ARTILES, J. (1946). «La Habana de Velázquez». *Cuaderno de Historia Habanera*, núm. 31.
- BENS ARRATE, J.M. (1945). «La Habana en el siglo XVI». En *Ponencias, Primer Congreso Histórico Municipal Interamericano*. La Habana: Publicaciones del Instituto Interamericano, p. 43.
- BRAUDEL, F. (1984). *Civilización y capitalismo*, tomo 1, p. 483.
- CHAUNU, P. (1955). *Sevilla et l'Atlantique, 1504-1650*. Librerie Armand Colin, V1-1, pp. 280-281.

⁴⁵ Oficina del Historiador y Museo de la ciudad de La Habana: Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana (trasuntadas), Cabildo de 23 de septiembre de 1588, tomo 1, folio 239v y 240

- DÍAZ DEL CASTILLO, B. (1963). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. La Habana: Editora Nacional de Cuba, tomo 1, p. 17.
- ELLIOTT, J. (2000). «En búsqueda de la historia Atlántica». En *Coloquio de Historia Canario Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Casa Colón, p. 20.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. (1851). *Historia General y Natural de las Indias*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, tomo 1, p. 495.
- GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, M. (1953). *El padre las Casas (Delegado de Cisneros para la reformación de las Indias)*. Sevilla: E.E.H.A, v. 1, p. 302.
- GÓNGORA, M. (1962). *Los grupos de conquistadores de Tierra Firme (1509-1530)*. Santiago de Chile.
- GUERRA Y SÁNCHEZ, R. (1925). *Historia de Cuba*. La Habana: Librería Cervantes, tomo II, p. 13.
- HARDOY, J., AERONOVICH, C. *Escalas y funciones urbanas en América Hispana hacia el año 1600*, pp.182-191.
- LA TORRE, J.M. de (1913). *Lo que fuimos o lo que somos o La Habana antigua y moderna*. La Habana: Librería Cervantes, pp. 3-4.
- LANDER, E. (s.f.). «Ciencias Sociales: saberes coloniales y eurocéntricos». En LANDER (coordinador), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales*. CLACSO, UNESCO.
- LE RIVEREND BRUSONE, J. (1950). *La Habana biografía de una provincia*. La Habana: Imprenta El Siglo XX, p. 20.
- LE RIVEREND BRUSONE, J. (s.f.). *Relaciones entre Nueva España y Cuba 1518-1820*. En *Historia de Cuba siglos XVI y XVII*. La Habana: Lecturas, Imprenta Universitaria André Voisin, p. 53.
- MARX, C. (1973). *El Capital, crítica de la Economía Política*. La Habana: Editorial de Ciencia Sociales, tomo I, pp. 654-711.
- OJER, P. (1966). *La formación del oriente venezolano*. Universidad Católica Andrés Bello, Instituto de Investigaciones Históricas.
- ORTEGA PEREYRA, O. (2005). «Aproximación al primitivo emplazamiento de San Cristóbal de La Habana». *Revista Gabinete Arqueológico*, núm. 4, pág. 128.
- ORTIZ, F. (1975). *Historia de una pelea cubana contra los demonios*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- OTTE, E. (1977). *Las perlas del Caribe*. Fundación John Boulton, pp. 109-110.
- PICHARDO MOYA, F. (1943). «La Edad Media Cubana». *Revista Cubana*, vol. XVII, pp. 188-289.
- ROMANO, R. (1999). «The initial linkage with America: a general framework». En EMER, P.C., CARRERA DAMAS, G. (ed.), *General History of the Caribbean*. London: UNESCO Publishing, vol. 2, p. 57.
- SEGRE, R. (1978). *Bosquejo histórico de la ciudad de La Habana*. La Habana: Facultad de Arquitectura, ISPJAE, p. 436.
- SORHEGUI D'MARES, A. (2007). «Canarias-La Habana y la cuenca del Caribe, en la segunda mitad del siglo XVI». En *La Habana en el Mediterráneo americano, Imagen Contemporánea*. La Habana.
- VIÑALS, P. (1971). *Documentos para la Historia de Cuba*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales, tomo 1, pp. 92-96.
- WALLERSTEIN, I. (1979). *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Ciudad de México: Siglo XXI editores, tomo I.
- WRIGHT, I.A. (1916). *The Early history of Cuba 1492-1586*. New York: Macmillan Company, p. 190.

WRIGHT, I.A. (1927). *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI. Basada en los documentos originales existentes en el Archivo General de Indias en Sevilla*. La Habana: Imprenta El Siglo XX, tomo I, p. 7.