

Concepciones espaciales y visiones imperiales: el Caribe en la época del reformismo borbónico

Johanna von Grafenstein*

RESUMEN: *El objetivo del artículo es discutir y documentar elementos que muestran el papel “asignado” a una región específica de su imperio americano en las políticas de recuperación de la monarquía española promovidas por los representantes de la casa reinante de los borbones en el siglo XVIII. A través de documentación diversa —cartográfica, obras contemporáneas y correspondencia oficial— pero también a través de la práctica administrativa cotidiana, se busca comprobar que el cinturón defensivo circuncaribeño fue concebido como una región americana específica que dependía, desde el punto de vista financiero y de abasto, de la Nueva España.*

ABSTRACT: *This paper focuses on the role attributed to the Caribbean in the policies which were implemented by the Bourbon kings in the eighteenth century in order to renew and strengthen the Spanish monarchy. Based on primary sources of different character like cartography, contemporary works and official correspondence and also the analysis of the every day administrative practices, the paper tries to show that the circumcaribbean defense belt was conceived as a specific region which was dependent of the viceroyalty of New Spain, specially concerning its resources of silver specie.*

La definición del Caribe ha sido objeto de un número importante de trabajos que, desde diversas disciplinas, han descrito y analizado elementos que lo constituyen como región americana específica, con características geográficas, económicas, políticas, sociales y culturales propias.¹ Sin embargo, varía la extensión

* Instituto Mora, México.

¹ Richard Morse ha discutido sucesivas visiones del Caribe como región geopolítica y ha ofrecido una propuesta de análisis desde el punto de vista de la geohistoria, que se apoya en el *Mediterráneo en la época de Felipe II* de Fernand Braudel [cfr. Morse, 1967]. Un trabajo clásico sobre la conceptualización del Caribe como área socio-cultural, con base en una serie de características comunes, es el de Mintz [1966]. Importantes reflexiones sobre el concepto del Caribe como región y posibles criterios para su definición encontramos en Dembicz [1979:11-29]. En éste y otros trabajos Dembicz discute también el concepto de espacio y sus elementos definitorios en el ámbito latinoamericano [cfr. Dembicz, 1986]. De los trabajos más recientes, que se ocupan de diferentes visiones y conceptualizaciones del Caribe como región, se pueden mencionar Gaztambide-Geigel [1996] y Brereton [1999].

de este espacio geo-histórico, contemplada en los diferentes estudios; la acepción más común es la que incluye las Antillas, más los territorios continentales de Belice y las Guayanas.² La inclusión de México, Colombia, Venezuela y los países centroamericanos como parte de la cuenca del Caribe tiene también sus defensores³ y se ha concretado en proyectos políticos de diverso signo, como la Iniciativa para la Cuenca del Caribe (promovida por los gobiernos estadounidenses desde Ronald Reagan), el Proyecto del Gran Caribe (conformado por asociaciones civiles y organizaciones no gubernamentales de la región), y la Asociación de Estados del Caribe.⁴ Mis investigaciones parten de una concepción del Caribe más amplia que incluye —además de los territorios mencionados— el Golfo de México y sus litorales, desde la Florida hasta la Península de Yucatán.⁵ Esta definición de un Caribe ampliado está sustentada en criterios geográficos e históricos.⁶

Respecto al contenido geográfico de este espacio, es importante subrayar que, desde el punto de vista hidrológico, esta unidad recibe corrientes de aguas superficiales en diferentes entradas, ubicadas al este del Mar de las Antillas, pero cuyo único desagüe se localiza en el Golfo de México, a través del estrecho de la Florida. Por otra parte, la orografía y el clima de los contornos terrestres, insulares y continentales del espacio marítimo Golfo-Caribe ha ofrecido las condiciones necesarias para el desarrollo de bosques y el cultivo de frutos tropicales y subtropicales, cuya alta demanda, a partir de la segunda mitad del siglo xvii y durante la centuria siguiente, está en la base del desarrollo del complejo de plantación esclavista. Es comúnmente aceptado entre los estudiosos del Caribe que el impacto del complejo de producción esclavista constituye el principal elemento definitorio de la región en lo étnico, social y cultural.⁷ En periodos sucesivos, desde el siglo xvii hasta el xx, las diferentes zonas del Golfo-Caribe participaron en el desarrollo de la plantación tropical, cuyos principales productos

² Dicha perspectiva predomina en la literatura de habla inglesa y francesa. Como ejemplos de esta acepción debemos mencionar los trabajos de John H. Parry y Phillip M. Sherlock, Eric Williams, Gordon K. Lewis, Franklin W. Knight y Colin A. Palmer, Bonham Richardson, entre otros (confrontar con obras citadas en la bibliografía).

³ Juan Bosch defiende este punto de vista en su historia general del Caribe, partiendo de la aprehensión por los europeos a finales del siglo xv y principios del xvi, mediante los viajes de descubrimiento y reconocimiento [*cfr.* Bosch, *De Cristóbal Colón*, 1983].

⁴ Sin embargo, es necesario hacer hincapié en la discusión acerca de si se deben contemplar los países aledaños al mar Caribe en su totalidad o sólo sus fachadas caribeñas.

⁵ De esta manera, el espacio Golfo-Caribe, Gran Caribe o Circuncaribe está constituido por ambas cuencas marítimas, el arco isleño, más los litorales continentales desde la Florida hasta las Guayanas [v. Grafenstein, 1997:cap. 1].

⁶ Encontramos la acepción de un Caribe ampliado en las obras de W. Adolphe Roberts y Germán Arciniegas [v. Bibliografía].

⁷ Confrontar con varios trabajos antes citados, además de Solow y Engerman [1987], Solow [1991] y Curtin [1990].

eran tabaco, añil, cacao, azúcar, algodón, café y banano, y que se basaba en diferentes sistemas de trabajo y mano de obra procedente de varias partes del mundo.

La ubicación geográfica del Golfo-Caribe, con sus islas y tierras circundantes, definió también otro elemento que permite hablar de una región: el Caribe como espacio geoestratégico. Para España y su imperio americano se trataba de conservar las rutas comerciales que lo atravesaban y por las que se extraían las riquezas continentales hacia la península, así como proteger las principales entradas a sus posesiones y puntos de defensa, es decir, las llamadas llaves del nuevo mundo, la mayoría de las cuales se localizaba en la región [Zapatero, 1964]. Lo peculiar de este espacio defensivo era que, desde las primeras décadas del siglo XVI, empezaron a operar en él los principales enemigos de la Corona, que un siglo después ocuparían la mayor parte de las pequeñas Antillas, Jamaica y la parte occidental de la Española —que fueron territorios un siglo después—. Es decir, el Golfo-Caribe muy pronto se convirtió en un espacio multicolonial, fragmentado políticamente, en el que las potencias rivales desarrollaron proyectos diversos, desde actividades puramente depredadoras de las riquezas españolas hasta grandes complejos de plantación, fuente de considerables ingresos y puntos nodales del comercio atlántico en el siglo XVIII.

En este contexto, España puso en práctica, con estrategias como Pedro Menéndez de Avilés, costosos planes de defensa que contemplaban la manutención de plazas militares terrestres y fuerzas navales en la región. Durante dos siglos y medio el sistema defensivo fue financiado con recursos de carácter metálico, humano y alimenticio, provenientes de reino más rico, la Nueva España. Los objetivos generales de las políticas imperiales en el Gran Caribe permanecían sin grandes cambios durante ese tiempo. Éstos han sido estudiados por diferentes escuelas historiográficas que aportaron importantes y exhaustivas investigaciones [Zapatero, *op. cit.*; Morse, 1967; Tepaske, 1983; McNeill, 1985; Albi, 1987; Franco, 1964-1965; Batista, 1992; Marchena, 1992]. Sin embargo, sólo recientemente se ha empezado a prestar atención a los vínculos entre el gran espacio defensivo del Caribe y el virreinato novohispano. El sistema de los “situados” ha conocido tratamientos importantes,⁸ pero todavía falta mucho por esclarecer, por ejemplo, sobre el papel del abasto con harinas y víveres desde ciertas zonas del virreinato, la importancia que tuvieron los mercados caribeños para el desarrollo agropecuario de éstas y, finalmente, el

⁸ Desde el punto de vista de la historia militar, Juan Marchena ha estudiado el fenómeno de la administración indiana. Carlos Marichal y Matilde Souto, por otra parte, han hecho importantes aportaciones a la cuantificación de los recursos metálicos enviados al Gran Caribe, sus variaciones coyunturales a lo largo del siglo XVIII, sus principales conceptos y su distribución en la zona, su relación con las remesas a la metrópoli y su impacto en las finanzas del virreinato [Marchena, 1979; Marichal y Souto, 1994; Marichal, 1997; 1999].

impacto de la pérdida de dichos mercados, hacia finales del siglo XVIII, cuando los envíos novohispanos fueron sustituidos por un creciente abasto desde los Estados Unidos.

Este trabajo se propone analizar información de primera mano que muestra la concepción espacial que guiaba las políticas económicas y militares de la Corona española a lo largo del siglo XVIII. Aquí se sostiene que, si bien se usaban denominaciones diversas, en la práctica política, militar y comercial, es comprobable una visión geopolítica definida de un área concebida como las islas y litorales de tierra firme que “ciñen las dos Américas” [Moñino, 1899]. Para ello se toman en cuenta ejemplos de la cartografía, escritos de la élite ilustrada, documentación producida por funcionarios reales, metropolitanos y americanos y, finalmente, ejemplos de la práctica diaria del sistema de financiamiento y abasto coordinado desde el secretariado del virreinato novohispano.

EL ESPACIO CARIBEÑO EN LAS FUENTES DIECIOCHESCAS: CARTOGRAFÍA, BIBLIOGRAFÍA Y CORRESPONDENCIA OFICIAL

Este apartado iniciará con un breve repaso del proceso de aprehensión del Golfo-Caribe por el conocimiento europeo, siendo la cartografía una expresión significativa. Las denominaciones que recibieron las partes integrantes de este espacio indican la evolución del dominio ejercido sobre ellas. Las grandes variaciones en el uso de los nombres genéricos de las grandes y pequeñas Antillas, islas Caribes, islas de Barlovento y Sotavento, mar de las Antillas y mar Caribe —en mapas de diversa procedencia y con su respectiva toponimia en español, francés, italiano, holandés inglés y alemán— son también expresión de la riqueza y complejidad naturales de la región. El nombre “Antillas” aparece por primera vez en el llamado planisferio de Cantino, de 1502, donde la leyenda “*Las antilhas del Rey de castella*” abarca las Bahamas, las grandes Antillas y un grupo de pequeñas islas al este [Antochiw, 1994 (lámina 1)]. En muchos mapas de los siglos XVI y XVII las islas mayores se designan como “Antillas” mientras que las menores reciben el apelativo de *caribes*, *canibali* o *camercanae*. En ellas, sobre todo en San Vicente y Dominica, seguía indómito el grupo de indígenas cuyo nombre se empleará más tarde para nombrar al mar y la región en su conjunto. Encontramos también el topónimo “Caribe” para el territorio de las futuras Guayanas y para la porción del Atlántico al este de las Antillas menores, en ocasiones también llamado Mar de las Antillas.⁹ Con el nombre de Pequeñas Antillas se designaban frecuentemente a las islas de Sotavento, de Aruba a Margarita.

⁹ Sobre estas variantes, ver Antochiw, *Atlas*, mapa 20 de Girolamo Verrazzano (1529); mapa 42 de Romulus Mercator (1578) y mapa 43 de Gerardo de Jode (1585); así como Antochiw [1994], láminas

A diferencia de las variaciones en el uso de “Antillas” o “Caribe” para los mares y porciones terrestres, la mayoría de los nombres individuales de las islas permanecieron tal como los había establecido Colón en sus cuatro viajes [v. Bosch, *De Cristobal Colón*]. Hubo sólo algunos titubeos en las primeras décadas del siglo XVI, como el uso del nombre de Isabela para Cuba; el del topónimo aborígen Borinquen y posteriormente San Juan para la isla de Puerto Rico o el de Haití para la Española. Otra de las constantes en las denominaciones de los espacios marítimos y terrestres del Gran o Circuncaribe era el nombre de Golfo de la Nueva España o Golfo de México, que aparecería muy pronto y no sería alterado, salvo pequeñas variaciones como Seno o Golfo Mexicano, predominando el segundo. Diego Ribeiro, cosmógrafo de su majestad en los años 1524 a 1528 [Rivera y Martín-Merás, 1992:75-79; Pieper, 2000:145], en la década de 1520 y principios de la siguiente elaboró varias cartas en las que el espacio del Golfo de México y el mar Caribe¹⁰ están representados con bastante exactitud. En uno de los tres planisferios atribuidos a él, de 1532, aparece el “Golfo de la Nueva España” con sus justas dimensiones y por primera vez nombrado como tal [Antochiw, 1994:13-16].

De gran interés para nuestra hipótesis sobre una estrecha vinculación entre la Nueva España y las posesiones españolas del llamado Circuncaribe, es la extensión del topónimo “México” a porciones de mares e islas en mapas de diversa procedencia, desde mediados del siglo XVII hasta la mitad del XVIII. Por ejemplo, en un mapa francés de 1650 la denominación *Nouvelle Espagne* incluye el Golfo de México más la parte de las Antillas mayores, mientras que al norte de las Bahamas se puede leer *Mer de Mexique* [Nicolas Sanson d’Abbeville, “Amérique Septentrionale” (1650), en Antochiw, *op. cit.* (mapa 49)]. En un mapa italiano de 1688, por otra parte, aparecen los nombres de Antillas e islas

VII, VIII y IX, que reproducen cartas de la década 1580, y la lámina X con un mapa de la década siguiente. Las Guayanas son llamadas *Caribana Tisnada* en un mapa de 1585 (número 42) y otro de 1592 (número 41), mientras que las Pequeñas Antillas reciben el nombre de *Camercanae Insulae*. La denominación Mar de las Antillas aparece en varios mapas confeccionados por los cartógrafos de la familia Homen en los años cincuenta y sesenta del siglo XVI, en los que al este de las Pequeñas Antillas y al norte de las Bahamas se lee *Mare Antiliaru(m)*; de esta manera se divide el Atlántico Norte en una parte septentrional llamada *Mare Oceanu(m)* y una meridional con el nombre mencionado [*ibid.*] (mapas 31 y 29 de los años 1554 y 1559, respectivamente, y mapa 30, de 1568). En un mapa francés de 1546, cuyo autor es Pierre Desceliers, figura el nombre de *Mer des Entilles* del lado este de las islas que se designan como *Entilles* (*Cartografía histórica*, pp. 96 y s, y Nebenzahl, *Atlas de Colón*, p. 113). En otros dos mapas franceses de 1699 y 1705, las Guayanas son llamadas Caribes, como indicamos más arriba, y el espacio marítimo que colinda con ellas recibe el nombre de *Mer des Caribes* [Antochiw, *Atlas*, (mapa 56); Antochiw, 1994b (figura 8):165].

¹⁰ Evidentemente sin que fuera denominado así, ya que la aparición del topónimo Caribe para designar el mar delimitado por el arco de las Antillas, las costas de Yucatán, América Central, Colombia y Venezuela data del siglo XVIII.

Camercanae, pero en el espacio del mar Caribe y cubriendo todo el arco isleño se lee “*Arcipelago del Mexico*” [Vicenzo María Coronelli, “*América Settentrionale, Venecia*” (1688), en Antochiw *op. cit.* (mapa 54)]. En otro, de procedencia francesa de 1699, una leyenda que abarca también el conjunto de las islas dice “*Les Isles Antilles appellées par quelques uns Archipelague du Mexique*” [Antochiw, *op. cit.* (mapa 56)]. Un mapa holandés de 1722 igualmente se refiere al *Archipelagus Mexicanus* para aludir a todas las Antillas, al igual que otro editado en París en 1705 [Antochiw, *op. cit.*:13 y f. 8]. Finalmente, el bello mapa “*Regni Mexicani seu Novae Hispaniae, Ludovicianae, N. Angliae Carolinae, Viginiae et Pensylvaniae*” de Johanes Baptista Homanno, de 1737, que representa con gran exactitud y detalle el Gran o Circuncaribe, incluyendo la Luisiana, más algunas otras regiones de América del Norte, como indica su título [*ibid.* (lámina xviii)].

Esa constante alusión al vínculo o pertenencia de las Antillas al virreinato es de notable interés. En primer lugar, llama la atención que la leyenda “*Archipiélago de México*” abarcara también las islas en poder de otras potencias europeas: Jamaica, el Santo Domingo francés y la mayor parte de las Pequeñas Antillas. A pesar de que la posesión de las islas conquistadas u ocupadas pacíficamente por los rivales de España en la primera mitad del siglo xvii fue reconocida en varios tratados internacionales,¹¹ diversas obras formales y correspondencia oficial del siglo xviii muestran que en la península prevalecía la opinión de que dichas islas pertenecían legítimamente a España. Ello explica el gran interés de la Corona por mantener importantes plazas militares en el Golfo-Caribe, que obtenían su sustento casi exclusivamente desde México. Esta realidad está claramente expresada en los mapas comentados, aun en los que fueron elaborados en Francia, Holanda, Inglaterra y en otros países.

Después del sucinto repaso de las expresiones cartográficas referentes al Golfo-Caribe, a continuación exploraremos algunas obras representativas del pensamiento económico-político de la España del siglo xviii.¹² Aquí se analizarán los principales planteamientos que sirvieron de fundamento y fuente de inspiración para las políticas de liberación comercial, de fomento a la navegación, de combate al contrabando y defensa militar, implementadas por los Borbones en la región gran o circuncaribeña.

Una primera obra por comentar es el libro iv del tomo i de las *Memorias sobre el gobierno de las Indias españolas*, cuyo autor es Francisco Seijas y Lobera, marino,

¹¹ Tratado de Münster de 1648, sobre el reconocimiento de las posesiones de los Países Bajos; el Tratado de Madrid de 1670, en referencia a las británicas; y el Tratado de Ryswick de 1697, que reconoce las conquistas de los franceses en las Antillas [*cfr.* Grafenstein, 1997:2].

¹² Para un análisis más amplio, ver Grafenstein, “El Caribe en las obras de economistas y políticos españoles” (2002).

funcionario, científico y explorador [Seijas y Lobera, 1986]. El texto fue redactado en los meses de septiembre a diciembre de 1702 en la corte de Versalles, donde Seijas pasaba varios años de exilio. Sus acérrimas críticas al mal gobierno de las posesiones americanas, que no exceptuaban ni al Consejo de Indias ni a los virreyes, le valieron la amenaza de destierro a África.

Seijas es visto como una figura de transición entre el pensamiento arbitrista español y la ilustración,¹³ porque varias de sus propuestas para “sacar a España del letargo en el que languidecía” eran irrealizables, mientras que otras fueron puestas en práctica por el reformismo borbónico del siglo XVIII. Seijas conoció América en los últimos años de la gran piratería que había azotado los puertos y la navegación en el Golfo-Caribe hasta finales de siglo XVII. Por ello insistió en la necesidad de la construcción y manutención de obras defensivas desde la Florida hasta Coatzacoalcos. Culpó a las autoridades corruptas de la Nueva España de hacer imposible una defensa efectiva de las plazas del Golfo de México porque se quedaban con los situados, no pagaban completos los sueldos de los soldados y llenaban los presidios de desterrados para que sirvieran en ellos sin remuneración. Pero no sólo había que defender al virreinato —que el autor calificó de famoso, majestuoso, poderoso y delicioso— de los ataques piratas sino también de posibles invasiones inglesas cuya presencia en el norte de América lo inquietaba. Para romper el aislamiento de la Florida sugirió la cesión a España de “la colonia del Mississippi”, es decir, la Luisiana, como efectivamente ocurrió en 1763 con la Paz de París.

Respecto a la organización administrativa y militar de este enorme espacio defensivo del Golfo-Caribe, con sus islas y costas continentales, Seijas propuso —en la mejor tradición de los arbitristas— algunos cambios radicales y poco realistas. Contempló la creación de varios virreinos nuevos, entre ellos uno con sede en Santo Domingo y que abarcaría las Antillas y Venezuela. Su obra contenía también propuestas para una distribución más efectiva de las asignaciones anuales de plata a las diferentes plazas militares del Golfo-Caribe, que debería estar a cargo de la armada de Barlovento. Para sustraerla de las corruptelas de las autoridades virreinales de la Nueva España propuso trasladar su sede a Santo Domingo. Es notorio el valor que Seijas atribuyó a la posesión más antigua de España en América, sobreponiéndola a Cuba, cuyo puerto principal de La Habana no valoró en sus justas dimensiones.

Interesante y muy adelantada para el momento histórico en el que fue escrita es la visión de Seijas y Lobera sobre la utilidad de las islas caribeñas para las potencias rivales de España. “De los fragmentos de las tierras que pertenecen a la

¹³ Consultar el estudio introductorio de Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno.

monarquía de España en las Indias, [los ingleses] sacan más utilidad cada año que el Rey mi señor de todas ellas [...]” [Seijas y Lobera, *op. cit.*:502]. El autor sostenía que mediante el contrabando los enemigos de la Corona se beneficiaban de las riquezas de América, los británicos desde Jamaica, los holandeses desde Curazao y los daneses desde Santo Tomás. Este feroz crítico del sistema de gobierno y del comercio vigente en España estaba bien enterado de la capacidad productiva y exportadora de islas como Martinica, Barbados, Jamaica y de las “colonias de Surinam y Bervicios” [*sic.* por Berberice] “que son unos rincones de las Indias Occidentales”, pero cuya producción de azúcar aseguraba importantes ingresos a sus metrópolis gracias a la “libertad de negociación” que practicaban éstas, abandonando el sistema de las compañías monopólicas [*ibid.*:502] y abriendo el comercio a todos los mercaderes de sus provincias. Seijas era radical en sus propuestas de cambio para que la Corona española fomentara el comercio y la marina de la misma manera que sus enemigos: pidió la extinción de la casa de contratación de Sevilla, así como de los consulados de Lima y de la ciudad de México.

Importantes expresiones de la visión que tenía la “minoría selecta”¹⁴ del Caribe se encuentran en *Theorica y Práctica de comercio y de marina*, de Jerónimo de Uztariz [1968(1742)] y en *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, de Bernardo de Ulloa [1992]. Ambos textos tienen elementos comunes, ya que el segundo autor era gran admirador del primero, de quien incorporó párrafos enteros a su propio libro. Como funcionario público, Jerónimo de Uztariz ejerció una notable influencia en su época y su obra fue traducida a varios idiomas. Al igual que muchos de sus coetáneos, era un apasionado defensor de ideas y planes renovadores que deberían inspirarse en los “sistemas económicos” de los rivales de España, más prósperos que ella. Para poder ofrecer al monarca soluciones a los problemas que aquejaban el país, estudió —en libros, leyes, papeles manuscritos y sus múltiples viajes— las disposiciones que Inglaterra, Holanda y Francia adoptaban en materia de comercio, navegación e impuestos. De ellas eligió lo “útil y adaptable” con el fin de proponer su aplicación en la península [Uztariz, *op. cit.*].¹⁵

El principal medio para devolver a España su antigua prosperidad y felicidad era, en opinión del autor, el fomento del comercio. Consideraba que esta actividad era superior a la minería como generadora de oro y plata. Uztariz

¹⁴ Es decir, este reducido grupo de hombres abiertos a nuevos conocimientos, dispuestos a introducir cambios en todos los campos e inclinados a cuestionar tradiciones y dogmas, que Jean Sarrailh ha definido como minoría selecta, sin limitar este concepto a las clases altas de la sociedad española [Sarrailh, 1957:17].

¹⁵ Dedicatoria a Felipe v que precede a la obra.

distinguió entre un comercio “útil”, que había que incentivar, y uno “dañoso”, que era preciso erradicar. Esto era posible si se vendía al extranjero más de lo importado y si se evitaba la venta de materias primas que deberían ser manufacturadas en el país antes de ser exportadas, para aumentar su valor. En segundo lugar y visto como un medio para la regeneración del comercio, era necesaria la ampliación de las fuerzas navales, en barcos y hombres de servicio, y en tercera instancia hacía falta una política de gravámenes que favoreciera el comercio y las manufacturas nacionales.

Las menciones de las islas y contornos continentales del Golfo-Caribe en la obra de Uztariz no son abundantes pero guardan gran coherencia con las ideas expresadas. El autor atribuía un valor considerable a “las islas y Tierra Firme de la América” por los recursos que ofrecían para la construcción naval y el mantenimiento de los buques. Subrayaba la abundancia de maderas, alquitrán y brea en La Habana, Campeche y Cartagena de Indias, al igual que la excelencia del astillero del primero de los tres puertos, por ser el más seguro y cómodo.

La importancia de La Habana destaca también en la parte dedicada a la discusión de los monopolios estatales, de los que Uztariz era un moderado defensor. Le parecía especialmente recomendable la conservación del monopolio del tabaco que aseguraba a la Corona importantes ingresos. Cuba era el mayor productor de tabacos de diferentes clases —en polvo y rama— con excepción del de rollo, cuya fabricación en la isla era recomendada para evitar su compra a los extranjeros. Otros dos productos de la región del Caribe, azúcar y cacao, tienen un tratamiento detallado en la obra de Uztariz. Al referirse al alto consumo de azúcar en la península, observa que prácticamente toda se importaba —principalmente de Portugal y de sus Indias—, excepto la que se seguía produciendo en los ingenios de Granada, mientras que las propias posesiones de España en América no surtían a la metrópoli con este producto. Para lograr una menor dependencia de las importaciones del azúcar extranjera y con ello un ahorro en metálico, Uztariz menciona la necesidad de fomentar su producción en Indias pero sin precisar en qué partes, además de los incentivos para el cultivo de la caña en la propia península.

El autor compartía la preocupación de los demás miembros de la élite ilustrada: el contrabando que practicaban los enemigos de España en las costas del Seno Mexicano y “demás del Mar del Norte”, es decir, en las islas y litorales del mar de las Antillas. Para erradicarlos propone disponer de cuatro navíos medianos de línea y cuatro fragatas, de los que la mitad debería integrarse a la Armada de Barlovento y la otra se destinaría “a los parajes donde fuese más frecuente este dañoso tráfico” [*ibid.*:173].

Bernardo de Ulloa, a su vez, señala “la perniciosa costumbre de dar asientos a los extranjeros” como principal causa de la decadencia del tráfico con América.

Concesiones como el “asiento de negros” —establecido en el tratado de Utrecht de 1713—, el asiento de la conducción de tabaco de Cuba a la península y el asiento de correo de las islas Canarias, dice Ulloa, permitían a los ingleses desarrollar su marina, introducir contrabando y “disfrutar enteramente las Indias, perder el comercio y tráfico español y hacerse absoluto dueño de los tesoros de la América” [*ibid.*:139 y s]. Entre los obstáculos que impedían el florecimiento del comercio de España con sus posesiones ultramarinas, Ulloa menciona también la “tolerancia de las colonias extranjeras” [*ibid.*:142]. “Con cuatro colonias que se les han permitido en los terrenos más estériles e inútiles de la América, gozan los frutos de ésta en sus países con más abundancia y baratura que España” [*ibid.*]. Menciona a Jamaica y Curazao por “los inexplicables daños que ocasionan al comercio y tráfico de España”. Ulloa concluye que “los extranjeros sólo necesitaban escalas para disfrutar las Indias ya por el ilícito comercio en tiempo de paces, ya por el corso y piraterías en tiempo de guerras” y que con el pretexto de navegar en los mares que circundan a sus pequeñas posesiones obtuvieron la perjudicial tolerancia por parte de España. Para hacer frente a las incursiones extranjeras en el comercio con América, Ulloa propuso una rigurosa organización de salidas y regresos de las flotas y galeones, así como de los registros sueltos; también recomendó la absoluta prohibición de los tejidos de todas las demás naciones y la sustitución por textiles nacionales.

Al analizar los daños que había sufrido el comercio de España y los medios para subsanarlos, Ulloa hizo una original y exacta descripción de la región circuncaribeña, que él concebía como la unión de los dos grandes virreinos de América, de la Nueva España y del Perú. Dividió esta zona central en dos “llaves o cordones” que “dispuso la naturaleza para el resguardo de las costas de Tierra Firme de uno y otro reino”. Bien controlados y en manos de España, servirían para evitar los fraudes y el comercio ilícito, pero también “los insultos de los piratas nacionales y extranjeros”. La primera llave para Bernardo de Ulloa era el Seno Mexicano, cuyo círculo quedaba casi cerrado con las puntas de las penínsulas de Yucatán y de Florida y en medio de las cuales “se mete el cabo de San Antonio de la isla de Cuba [...] como para guardar aquel Seno”. “La segunda guarda es un cordón de islas grandes y pequeñas que se forma desde la punta de la Florida a manera de medio círculo, que remata con la Trinidad”, no muy distante de la provincia de Nueva Andalucía y desde allí la tierra firme de ambos reinos forma el otro medio círculo que cierra con las tierras de Yucatán y Florida; entonces, se formaban dos círculos completos: el del Mar de las Antillas o la cuenca del Caribe —a la que Ulloa no da ningún nombre— y el del Golfo de México con sus características mencionadas. En ambos, dice Ulloa, “están situados los más principales puertos, calas, bahías y abrigos de uno y otro reino [...] que son la envidia de las naciones” [*ibid.*:143].

En su obra *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, escrita en 1743 y publicada en 1789,¹⁶ José del Campillo y Cosío afirmó que “las islas de Martinica y Barbada¹⁷ daban más beneficios a sus dueños que todas las Islas, Provincias, Reinos e Imperios de la América a España” [Campillo y Cosío, 1971:67]. A diferencia de los autores antes citados, Campillo valora sobre todo la propia capacidad productiva de las islas caribeñas de Francia e Inglaterra y las aportaciones al comercio de sus respectivas metrópolis. Para este autor, el conocimiento de las medidas que ambas naciones habían adquirido en materia de comercio colonial y su estricta aplicación en la América hispana eran elementos clave para impulsar un cambio en las relaciones entre la España y sus Indias. Campillo hacía ver al lector que los logros más importantes del “nuevo método económico” instaurado por Francia e Inglaterra se habían realizado precisamente en sus colonias del Caribe. Analizó detalladamente sus principales aspectos, por ejemplo, en su opinión, la disminución o incluso la eliminación de derechos sobre exportación e importación en el comercio con sus islas era la base del nuevo sistema. Ambas metrópolis se veían obligadas a introducir estas políticas por la intensa competencia que existía entre ellas respecto al abasto de los mercados europeos con azúcar, café, añil, algodón y cacao. Los dos países practicaban además una política para fomentar el poblamiento de las islas a través de la concesión de tierras, sustento por un año de las familias inmigrantes y préstamos para la compra de esclavos. También quedan patentes las medidas proteccionistas de sus respectivos comercios mediante la reglamentación de salida y entrada a puertos del país, fabricación y tripulación nacional de las embarcaciones y abasto de las colonias con productos de la patria. Al mismo tiempo existía una amplia libertad de los mercaderes nacionales para comerciar con las colonias, desde cualquier puerto en el caso de Inglaterra y desde uno de los 13 señalados para Francia.¹⁸

Siguiendo el ejemplo de las dos potencias mencionadas, Campillo recomienda a la Corona española la aplicación de una política arancelaria “liberal”, poco gravosa para las colonias; el fomento de la producción minera y de la agricultura, no de la industria y, sobre todo, insta a hacer vasallos útiles de los indios americanos, que en su opinión eran el verdadero tesoro del nuevo mundo. España tenía en ellos “el mayor consumo en el mundo”; “tratados con

¹⁶ En 1762 fue publicada como segunda parte del *Proyecto económico*, de Bernardo Ward.

¹⁷ Seguramente, el autor se refiere a Barbados, isla británica que conoció un importante auge azucarero desde las últimas décadas del siglo xvii.

¹⁸ Cuando fue redactada la obra aquí comentada, estaban en vigor las famosas Cartas de Navegación que regulaban el comercio de Inglaterra con sus colonias, así como las llamadas cartas patentes que tenían una función similar para Francia. Todavía ninguna de las dos potencias había abierto sus colonias al comercio con extranjeros como lo hicieran de manera limitada y de todas maneras con un claro signo proteccionista, en los años sesenta [cfr. Meyer *et al.*, 1991; Armytage, 1953].

dulzura” y convertidos en propietarios de las tierras que cultivaban, constituían además una fuerza de trabajo muy superior a los esclavos negros que producían las riquezas de Francia e Inglaterra en sus islas del Caribe pero que, en opinión de este autor, eran menos productivos que los trabajadores libres y propietarios de sus parcelas. Campillo se anticipa a los argumentos de los abolicionistas de finales del siglo XVIII y primeras décadas del XIX, y afirma que con el trabajo (indígena) libre, España podría producir más baratos el azúcar, tabaco y cacao, porque

el Indio vive de poco y no se tiene que cargar al fruto ni el interés, ni el capital de su precio y pues el trabaja por sí y para sí y aunque trabaje menos que el Negro que con el tiempo sucederá muy al contrario, la mejor calidad de nuestras tierras compensarán algo esta ventaja [Campillo y Cosío, *op. cit.*:166].

Un último texto, escrito en los años ochenta por uno de los políticos ilustrados más sobresalientes, concede un amplio espacio al análisis del Golfo-Caribe con sus islas y costas continentales. Se trata de la Instrucción Reservada, transmitida por el conde de Floridablanca a la Junta de Estado en 1787 [v. *supra*. nota 9]. Debido a que hemos abordado y citado ampliamente el texto en otros trabajos, aquí únicamente se llamará la atención sobre algunos aspectos [Grafenstein, 1997; 2000]. El documento citado constituye un texto clave del pensamiento de la Ilustración en materia de gobierno interior, civil, militar y eclesiástico y política exterior. A diferencia de los tratados y proyectos comentados, su vinculación con la política es directa, ya que es obra del ministro de Estado de Carlos III y fue redactada cuando muchas recomendaciones de los economistas ilustrados de las primeras décadas y mediados del siglo habían sido incorporadas a la política imperial y daban sus primeros frutos, además, la monarquía se encontraba en el cenit de su proceso de renovación y fortalecimiento. El tono en el que está escrito el documento refleja esta seguridad y confianza en el éxito de la política puesta en práctica hasta entonces en materia económica, militar y asuntos exteriores. Combatir el contrabando que practicaban holandeses e ingleses desde sus posesiones del Caribe era uno de los objetivos importantes de la política por desarrollar en esta región de América; además, permitía vigilar y, cuando se presentara la oportunidad, expulsar a estos últimos de las costas centroamericanas y de Jamaica. Asimismo, era posible tener fortificados los presidios de la Luisiana y la Florida para detener el avance de los angloamericanos y procurar mantener la exclusividad de la navegación del Golfo de México para los vasallos del rey. Para las islas españolas, el documento prevé políticas de poblamiento, de fomento de su comercio y agricultura, así como el aprovechamiento de sus recursos geográficos, sobre todo de las excelentes bahías de Samaná en Santo Domingo y las de San Juan de Puerto Rico e isla de Trinidad para la construcción

de buenos puertos y el mejoramiento de los existentes. La Instrucción reservada se puede considerar como la síntesis y el resultado de las múltiples recomendaciones y críticas que autores como Seijas, Uztariz, Ulloa y Campillo habían formulado a lo largo de los 80 años precedentes a la redacción de dicho documento, que traza en grandes rasgos los lineamientos políticos de los últimos años de gobierno de Carlos III.

Para cerrar este apartado, se harán algunas breves consideraciones sobre los términos con los que las autoridades metropolitanas y americanas, en su amplia correspondencia, se refieren a los mares, islas y litorales de tierra firme del Golfo-Caribe. La expresión que encontramos con mayor frecuencia es la de “islas de Barlovento” para referirse a las posesiones insulares en el Caribe, mientras que las continentales se mencionan individualmente (la Florida, Luisiana, Campeche y la provincia de Yucatán, Costa de Mosquitos y la lejana Cumaná). Así, un conjunto de cartas, enviado en los albores del siglo por el nuevo gobernante, Felipe V de la casa Borbón, al virrey de la Nueva España, al gobernador y capitán general de la Isla Española, así como a los gobernadores de La Habana, Puerto Rico, Caracas, Cumaná, Margarita, Campeche, Honduras y Cuba, revela la concepción espacial del Golfo-Caribe como un conjunto de mares y plazas que son objeto de una política común y responden a consideraciones de defensa militar de una zona con objetivos similares.¹⁹

Por otra parte, aparecen también denominaciones como “las islas y puertos principales que ciñen las dos Américas” o “el virreinato con sus provincias e islas adyacentes”. Una Real Orden de 1738 está dirigida a los “Gobernadores de los Puertos y Costas de esos Reinos, Tierra firme e Islas de Barlovento”.²⁰ Otro ejemplo es un bando emitido en 1801 por el virrey Félix Berenguer de Marquina, dirigido como mandamiento a los “Gobernadores de las plazas marítimas del América Septentrional e islas adyacentes”.²¹ La expresión “las islas y puertos principales que ciñen las dos Américas” hace alusión a la función histórica del Caribe como zona de intercomunicaciones entre los dos subcontinentes. La segunda manera de referirse a la región como “el virreinato con sus provincias e islas adyacentes” y la antes mencionada del archipiélago mexicano aluden a la existencia de lazos estrechos entre la Nueva España y las posesiones circuncaribeñas, también a la dependencia de las islas y tierras adyacentes respecto al reino novohispano e incluso indican que aquellas provincias e islas eran vistas

¹⁹ *Real Cédula del 25 de marzo de 1701, Manuel de Aperregui al virrey de la Nueva España, Del Buen Retiro*, Archivo General de la Nación, México (AGNM), ramo Reales cédulas originales, vol. 30, núm. 16, fs. 29-46v.

²⁰ *Real Orden dada en Madrid el 13 de marzo de 1738*, AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 58, núm. 29, fs. 82-83v.

²¹ AGNM, ramo Bandos, 1801, 1-351.72, pieza núm. 3.

como partes constitutivas del virreinato, como su gran fachada atlántica en la que se ubicaban importantes puntos de defensa.

LA CONCEPCIÓN ESPACIAL DEL CARIBE A TRAVÉS DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES INTRACARIBEÑO Y LAS PRÁCTICAS DE FINANCIAMIENTO Y ABASTO

Más allá de las concepciones del Caribe en la cartografía, obras bibliográficas y correspondencia oficial, encontramos que la práctica cotidiana de la reglamentación comercial, del financiamiento y abasto de las posesiones circuncaribeñas, constituye otra expresión de una concepción regional del área por parte del gobierno metropolitano y sus funcionarios americanos. Analizaremos a continuación algunos ejemplos que se detectaron a lo largo del siglo.

En 1737 un proyecto y fue aprobado y enviado para su ejecución al virrey de la Nueva España, que reglamentaba la práctica ya existente de combinar la conducción del situado con el corso en los mares de las islas de Barlovento y costas de tierra firme.²² El amplio escrito prescribe una compleja combinación de recorridos por el Golfo de México y el mar Caribe; fija una calendarización precisa y establece su financiación desde el virreinato. El objetivo del plan era, como se especifica al principio, fomentar el corso sobre las costas de tierra firme debido a sus “notorias utilidades” para el servicio de su majestad y de sus vasallos. Al mismo tiempo la propuesta permitiría una eficiente distribución de los situados de Barlovento.

El proyecto incluía tres puertos principales, Veracruz, La Habana y Santa Marta; La Habana funcionaría como punto fijo donde tendría su base una escuadra de seis bajeles, compuesta por dos navíos, dos fragatas de diferente porte y dos balandras, bergantines o paquebotes. Es interesante la argumentación en la que se sustenta la elección de La Habana como puerto base: las bondades de esta rada consistían, según el documento, en la seguridad de temporales y de enemigos, su “temperamento” saludable, la abundancia de muchos materiales para la construcción y carena y la facilidad de conducir los situados y acudir al corso.

De la mencionada escuadra, a finales de junio de cada año deberían salir tres bajeles de cada una de las categorías —un navío, una fragata grande y una chica—²³ y tomarían camino a Veracruz, donde cargarían los caudales, se restituirían luego a La Habana y dejarían allí lo que corresponde a este puerto para hacerse a la

²² *Copia del Proyecto que propuso al rey el señor infante almirante general, fechada en San Ildefonso, el 5 de agosto de 1737*, AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 58, núm. 12, fs. 21-28.

²³ No queda del todo claro el papel que debían desempeñar las embarcaciones pequeñas.

vela inmediatamente con los situados restantes de las islas y presidios. Pasando por el canal de Bahamas seguirían la derrota a Puerto Rico y, al avistar el cabo que llaman “la cabeza de San Juan”, dejarían la fragata pequeña con el situado de Santo Domingo, y el punto de encuentro sería Santa Marta en tierra firme. Los dos bajeles restantes se encaminarían a Puerto Rico, para dejar en él su situado y luego continuar a Cumaná, atravesar el pasaje de Santo Tomás y detenerse lo menos que se pudiera en el fuerte de Araya, donde se entregarían los caudales. Seguirán el recorrido por la costa de Caracas y Santa Marta, de donde incorporarían la fragata que había pasado por Santo Domingo, o bien, la dejarán allí, y continuarán el viaje por la costa de Caracas, Cartagena y Portobelo hasta el escudo de Veraguas, en cuyas costas deberán mantenerse siempre en corso, según los vientos generales, hasta su relevo en el mes de junio siguiente por las otras tres embarcaciones estacionadas en La Habana que harían el mismo recorrido.²⁴

El proyecto de 1737 constituye una interesante síntesis del sistema de seguridad puesto en operación por la Corona española en el Golfo-Caribe en el siglo XVIII. El periplo planeado incluye puntos de toda la región que hemos identificado como Gran o Circuncaribe. La Habana era la base y punto de partida, Veracruz era el centro de acopio de plata, tripulación y víveres; Santa Marta y Cartagena fungían como puntos de escala y aprovisionamiento durante los meses en que los barcos estuvieran operando en las aguas de costa firme. San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y Cumaná aparecen como receptores de los recursos novohispanos. No se menciona la Florida, pero se sabe que sus presidios eran regularmente atendidos desde La Habana.

Para la segunda mitad del siglo es posible constatar una reafirmación del sistema de financiamiento y abasto de las plazas militares del Caribe, si bien la componente del corso dejó de estar presente. El metálico fue enviado trimestralmente a las posesiones del Alto Caribe²⁵—La Habana, Florida y Luisiana— y semestralmente a las del Bajo Caribe—Puerto Rico, Santo Domingo, la isla de Trinidad y Cumaná—. Su monto dependía del número de tropas estacionadas en sus presidios, gastos de fortificación, requerimientos para las fuerzas navales y necesidades extraordinarias que muchas veces consistían en el pago de préstamos a particulares contraídos en situaciones de escasez de dinero líquido. Por otra parte, es interesante la manera cómo se vinculaban los funcionarios locales con México. Estaban en comunicación directa con el virrey, al que dirigían sus solicitudes, acuses de recibos, informes y quejas, pero el dinero

²⁴ AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 58, núm. 12, fs. 23v-24.

²⁵ El concepto fue acuñado por José Ronzón, quien lo utiliza en sus trabajos relativos a los puertos de Nueva Orleans, La Habana y Veracruz en la segunda mitad del siglo XIX.

les llegaba vía La Habana, lo que era motivo de atrasos y no tan infrecuentes desfalcos. Mediante el envío de recursos novohispanos a las posesiones circun-caribeñas se crearon rutas fijas, transitadas con regularidad en años de paz pero expuestas a toda clase de interrupciones en coyunturas de guerra.

Durante 13 años que mediaron entre la guerra angloamericana y la primera guerra naval de 1796, el sistema de comunicaciones intracaribeño funcionaba mejor. Ciertamente, el eje Veracruz-La Habana era dominante y hubo repetidas protestas por parte de gobernadores e intendentes de las demás plazas sobre este “acaparamiento” de las comunicaciones y el control de los recursos destinados a ellos, pero en conjunto hubo fluidez en el abasto y financiamiento. Un interesante ejemplo del funcionamiento del sistema de comunicaciones imperante en los años mencionados es el despacho de la fragata Santa Perpetua, que llegó al puerto de Veracruz el 1 de agosto de 1795, proveniente de la isla de Trinidad con escala en San Juan de Puerto Rico y La Habana, un recorrido que había hecho en 23 días.²⁶ Tenía la orden de llevar a los situados de los últimos tres meses del año a La Habana, Luisiana y la Florida, además de forzados y víveres.²⁷

El expediente contiene toda la información relativa al cálculo y acopio de los caudales destinados a las plazas mencionadas. En este proceso intervinieron numerosas instancias administrativas del virreinato, todas coordinadas por el propio virrey, el marqués de Branciforte. El Real Tribunal de Cuentas debía formar la regulación de los situados ordinarios que en el año quedaban por remitirse a los destinos mencionados, más las cantidades extraordinarias que estuvieran pendientes. Para esta ocasión se trataba de 1 200 000 pesos que sufrieron alguna reducción establecida por la Junta Superior de Real Hacienda y por los ministros del puerto de Veracruz. De la suma mencionada, 900 mil provenían de la Casa de Moneda en calidad de préstamo a la Tesorería General. Aproximadamente, en 20 días el dinero llegó al puerto, donde su embarque demoró por la necesidad de construir una caja de plata para transportarlo en la Santa Perpetua.

Al igual que el acopio del metálico, el de los otros dos recursos que tradicionalmente suministraba México, es decir, los forzados y las harinas, se traducía en un cúmulo de cartas entre el virrey, el comandante de la fragata y diversas autoridades en México, Veracruz y Puebla. La correspondencia que contenía el expediente bajo revisión muestra el cuidado e interés que ponía el comandante de la Santa Perpetua al embarque de la plata, también en que parte

²⁶ AGNM, ramo Marina, vol. 110, exp. 1. fojas 1-70; para un análisis más detallado de este expediente, ver Grafenstein [2000].

²⁷ Los situados de Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Cumaná se enviaban semestralmente vía La Habana. También la costa de Mosquitos recibía sus caudales desde ese puerto, de las partidas de Marina y Ejército.

de su tripulación era repuesta por forzados, que en La Habana se emplearían en los servicios de la escuadra. Para que se cargara la harina de trigo, en cambio, el virrey, quien había pedido que fueran 500 tercios, tuvo que vencer múltiples excusas del capitán por no poder embarcar una cantidad importante. Así, el 2 de septiembre manifestó al gobernador interino de Veracruz la cortésima capacidad de almacenamiento que iba a quedar “embarcándose en esta tan fina fragata los víveres y aguada y hecha la caja de plata”, pero prometía “hacer un esfuerzo en beneficio de la Real Hacienda” y, aprovechando todos los huecos de bodega y despensa, calculaba que podía llevar 470 tercios.²⁸

La Santa Perpetua abandonó el puerto el 16 de septiembre²⁹ y llegó a La Habana el 2 de octubre, después de haber sufrido en la travesía “una mano de huracán fuerte y extraordinario [de la que se salvó gracias] a las excelentes propiedades de la fragata, la inteligencia y celo de su comandante, exactitud y obediencia de sus oficiales”.³⁰ El expediente relativo a la Santa Perpetua cierra con los acuses de recibo de sus respectivos situados, enviados por los gobernadores de Luisiana y la Florida, con fechas del 14 de noviembre y 31 de diciembre, respectivamente. De esta manera, es posible apreciar todo el recorrido espacial y arco temporal que fue recorrido por la Santa Perpetua para reunir y distribuir los recursos novohispanos a diferentes plazas caribeñas.

La reglamentación comercial es otro rubro con el cual se puede apreciar en conjunto la perspectiva de la región grancaribeña de la casa reinante de España y sus funcionarios reales. Basta con recordar que la apertura del sistema comercial americano ocurrió precisamente en la zona de estudio, cuando en 1765 los puertos de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita se abrieron al comercio con nueve puertos de la península y hubo franquicias notables en el intercambio mercantil entre la metrópoli y estas posesiones. Sus naturales también podían comerciar entre las islas los frutos que producía cada una, pero quedaban excluidos de este tráfico los géneros y frutos traídos de España.³¹ En posteriores reglamentos, algunos territorios continentales del espacio circuncaribeño fueron incorporados al nuevo sistema:

²⁸ Elizalde a García Panes, a bordo de la fragata *Santa Perpetua*, 2 de septiembre de 1795, AGNM, ramo Marina, vol. 110, foja 34.

²⁹ Mes y medio tomó el proceso de acopio de las “tres clases de recursos” y el cargamento del barco con la plata —en total 1 074.727 pesos—, 475 tercios de harina para La Habana y 50 forzados destinados al servicio de la escuadra de este puerto.

³⁰ Juan de Araoz, *intendente de Marina, al virrey de la Nueva España*, La Habana, 3 de octubre de 1795 [ibid.:foja 65].

³¹ *Real Cédula, San Lorenzo*, 8 de noviembre de 1765, AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 87, exp. 265, f. 247. Para un análisis más detallado sobre la introducción del comercio en el Caribe, ver Grafenstein [2000].

en 1769 la Luisiana; en 1770 Campeche y Yucatán; en 1776 la provincia de Santa Marta.³²

Por otra parte, en 1774 se decretó la libertad de derechos de entrada en Cádiz para una serie de productos de la región circuncaribeña, cuyo comercio se buscó fomentar: palo de Campeche, pimienta de Tabasco o malagueta, pescado salado, cera, carey o concha, achiote, café y azúcar.³³ Entre 1767 y 1782 expidieron también una serie de decretos para impulsar el comercio de harinas novohispanas en la zona. En dos bandos publicados en marzo de 1767 por el virrey marqués de Croix, los derechos de extracción de harinas por Veracruz y Campeche se redujeron de 12 a 1 real por tercio. En 1775 una real orden prohibió la entrada de harinas extranjeras en Cartagena, Portobelo y demás puertos de tierra firme para que todos se proveyeran desde la Nueva España. Dicha libertad de extracción fue ampliada en 1778 en Caracas, Maracaibo y demás puertos de la provincia de Venezuela, desde donde se autorizó a todos los dueños de barcos llevar cacao a Veracruz y traer de regreso harinas de la Nueva España, pero con “la absoluta prohibición de conducir harinas extranjeras de parte alguna”.³⁴ Finalmente, en 1782, en plena guerra con Gran Bretaña, se declaró la libertad general de comercio de harina y trigo en el virreinato. Esta apertura incluía la libre extracción de harinas a cualquier lugar sin necesidad de obtener licencias ni de pagar derechos.³⁵

CONCLUSIONES

A partir de una breve discusión de diferentes acepciones del Caribe como región geográfica, económica, cultural y geoestratégica, el artículo se enfocó en desarrollar concepciones espaciales e imperiales del Golfo-Caribe, plasmadas en obras cartográficas, bibliográficas y documentación diversa, producida por autoridades metropolitanas y coloniales de la España del siglo XVIII. La revisión de los tres tipos de fuente que analizamos mostró que la región del Circuncaribe, Gran Caribe o Golfo-Caribe —nombres que utilizamos como sinónimos a lo largo del trabajo— adquirió un contenido geohistórico a través del sistema imperial de España. La cartografía de los siglos XVI al XVIII, de la que comentamos algunos ejemplos, permitió apreciar la pronta incorporación del Golfo-Caribe al conoci-

³² En 1778 se aplicó el nuevo sistema en todas las posesiones americanas con excepción de Venezuela y la Nueva España, que fueron incorporadas en 1789.

³³ *Resolución del rey*, Madrid, 20 de julio de 1774, AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 105, exp. 44, f. 96.

³⁴ *José de Gálvez al virrey de Nueva España*, San Lorenzo, 18 de noviembre de 1778, AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 115, exp. 119, f. 187.

³⁵ *Real orden del 30 de marzo de 1782*, AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 122, exp. 85.

miento europeo, respecto a su descripción topográfica, un proceso que contrasta con los titubeos y ajustes en la toponimia de sus subregiones que se prolongaron por dos siglos y medio. Sólo a partir de mediados del siglo XVIII quedaron definidas las denominaciones de los subgrupos isleños, como las grandes y pequeñas Antillas, las islas de Barlovento y Sotavento, así como la utilización del nombre “mar Caribe”. Es significativa la utilización del nombre de México no sólo para designar el golfo que colinda con sus costas orientales sino también para aludir a todo el archipiélago de las Antillas. La “inclusión” de las islas a la esfera de influencia del virreinato, en mapas de procedencia muy diversa y por un periodo prolongado que abarca desde mediados del siglo XVII a mediados del XVIII, muestra la común aceptación de esta realidad administrativo-financiera, independientemente de las conquistas o “usurpaciones” que habían hecho los rivales de España en la zona. La utilización del topónimo “Archipiélago de México” para referirse al conjunto de las Antillas nos sugiere que se podría tratar de un reconocimiento a una realidad económica vigente en los siglos XVII y XVIII, la cual podríamos resumir así: lo que daba vida al comercio lícito e ilícito en la amplia zona del Circuncaribe era el peso mexicano que fluía en cuantiosas anualidades, vía el sistema de situados, a las posesiones españolas y desde allí a las demás islas, donde circulaba como apreciado y codiciado medio de pago, debido a la crónica escasez de numerario en ellas.

La revisión de las obras de algunos destacados pensadores y políticos de la ilustración española, por otra parte, nos permitió apreciar concepciones espaciales y visiones imperiales específicas: los autores comentados subrayan de manera unánime el pernicioso papel de las islas y áreas circundantes del Golfo-Caribe como bases de contrabando que traía consigo la extracción ilimitada de las riquezas americanas, en detrimento de las arcas del rey y de los particulares nacionales. Para impedir esta constante sangría, pero también para evitar invasiones a las posesiones de su majestad, como había ocurrido en las costas centroamericanas y yucatecas, los miembros de la élite ilustrada juzgaban indispensables la construcción y manutención de bases militares en puntos claves de la región. Éstos eran La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Puerto España (Trinidad) en las islas; la fortaleza de Araya en Cumaná y una serie de puertos en costa firme del Caribe desde Cartagena pasando por Santa Marta, Trujillo y otros puntos fortificados en Centroamérica hasta Bacalar en la costa oriental de Yucatán. En la costa firme del Golfo de México este gran sistema defensivo incluía Campeche, Laguna de Términos, Veracruz, Tampico, Panzacola y San Agustín de la Florida, este último baluarte ubicado en la parte oriental de la Florida.

Seijas y Lobera y el conde de Floridablanca, especialmente, desarrollan en sus escritos este papel defensivo de la región. Por otra parte, todos los autores coinciden en señalar al comercio como fuente principal de riqueza para la

monarquía, si bien difieren en los métodos para fomentarlo. Mientras que Francisco Seijas y Lobera y José del Campillo y Cosío tienden a una mayor apertura y se muestran críticos de los monopolios, Jerónimo de Uztariz y Bernardo de Ulloa son defensores del sistema comercial vigente que sólo buscan organizar mejor. Es posible resumir en los siguientes términos las diferentes visiones del Caribe que encontramos en las obras analizadas. Para todos ellos se trataba de una región vulnerable por los asentamientos extranjeros que servían de base para el contrabando y, eventualmente, para incursiones armadas a los territorios españoles del continente. El control sobre las rutas de navegación que cruzaban el Golfo de México y mar Caribe y por las que transitaban las riquezas del continente era otro de los grandes objetivos. De allí la necesidad de desviar recursos metálicos, en especie y en fuerza de trabajo a sus principales puntos de defensa. Seijas, Campillo y Floridablanca subrayaban también el potencial productivo de zona, que los enemigos de España estaban explotando con grandes beneficios, e instaban a la Corona a hacer lo mismo. Uztariz y Ulloa mencionan la abundancia de materias primas —sobre todo para la construcción de barcos— y la riqueza de recursos geográficos, así como el gran número de bahías protegidas para la ampliación y construcción de astilleros y puertos. Respecto a la definición geográfica del Golfo-Caribe, de nuevo se llamará la atención sobre esta visión en conjunto que logró plasmar Bernardo Ulloa en el párrafo citado de su obra.

El primer apartado del trabajo cerró con breves consideraciones sobre la concepción regional perceptible en la documentación oficial, compuesta por la vasta correspondencia entre autoridades metropolitanas, virreinales y locales. Se detectaron numerosos ejemplos de diferentes momentos del siglo XVIII y principios del XIX que aluden al cinturón defensivo del Golfo-Caribe y sus diferentes plazas como una región central del imperio americano, desde el punto de vista comercial y militar.

En el segundo apartado del artículo analizamos dos ejemplos concretos del sistema de financiamiento y abasto de la región grancaribeña. El primer documento fue elaborado en un momento de mayor auge del corso español, en los años previos a la llamada guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748). Si bien no se ha localizado documentación que confirme la aplicación del proyecto de 1737, las frecuentes quejas de autoridades británicas de la época son una prueba de que barcos españoles practicaban con gran éxito el corso en aguas del Caribe, lo que era uno de los objetivos del plan de navegación expuesto en el proyecto. El segundo caso analizado fue el recorrido de la fragata Santa Perpetua y su estancia en el puerto de Veracruz para efectos de cargamento con plata, harinas y forzados.

Ambos documentos permiten identificar rutas y tiempos de navegación en el Golfo-Caribe en la primera mitad y hacia finales del siglo XVIII. También ofrecen

información detallada sobre el sistema de comunicación existente entre Veracruz, La Habana y otros puntos de la región grancaribeña. Muestran la importancia de lo que podríamos llamar el corredor de abasto entre estos dos puertos y el papel de redistribuidor de recursos novohispanos de La Habana. El segundo apartado cierra con una breve discusión de las políticas de apertura en materia comercial que se “ensayaron” en las posesiones españolas del Gran Caribe. Aquí también encontramos la misma concepción espacial específica que, en nuestra opinión, dio coherencia a las políticas imperiales de España aplicadas a esta región americana.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

Manuscritos del Archivo General de la Nación, México: Bandos, año de 1801; Marina, vol. 110 y Reales Cédulas Originales, vols. 30, 58, 87, 105 115 y 122.

Fuentes secundarias

Albi, Julio

1987 *La defensa de las Indias (1764-1799)*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana.

Antochiw, Michel

1994a *Historia cartográfica de la Península de Yucatán*, México, Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del IPN, Gobierno del Estado de Campeche, Grupo Tribasa.

1994b *Mapas Antiguos de la Península de Yucatán*, México, Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del IPN, Gobierno del Estado de Campeche, Grupo Tribasa.

Arciniegas, Germán

1947 *Biografía del Caribe*, México, Diana.

Armytage, Frances

1953 *The Free Port System in the British West Indies, A Study in Commercial Policy, 1766-1822*, Londres, Longmans, Green and Co.

Augier, F. R. et al.

1967 *The Making of the West Indies*, Londres, Lowe and Brydone.

Batista, Juan

1992 *La estrategia española en América durante el siglo de las luces*, Madrid, MAPFRE.

Brereton, Bridget

1999 "Regional Histories", en Higman (ed.), *General History, of the Caribbean*, Londres y Oxford, UNESCO, Macmillan, vol. VI.

Cartografía histórica del encuentro de dos mundos

1992 Madrid, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Instituto Geográfico Nacional.

Curtin, Phillip D.

1990 *The Rise and Fall of the Plantation Complex, Essays in Atlantic History*, Cambridge, Cambridge University Press.

Dembicz, Andrzej

1979 "Definición geográfica de la región del Caribe", en Iraeta, Theudis, *Premisas geográficas de la integración socioeconómica del Caribe*, La Habana, Instituto de Geografía de la Academia Ciencias de Cuba, pp. 11-29.

1986 "Regiones fronterizas en los procesos de integración del espacio socio-económico en América Latina. Intento de tipología", en *Actas Latinoamericanas de Varsovia*, Varsovia, Universidad de Varsovia, tomo 2.

Emmer, Pieter C.

1999 *General History of the Caribbean, New societies: The Caribbean in the Long Sixteenth Century*, Londres, UNESCO-Macmillan, vol. II.

Fontana, Josep (ed.)

1982 *La economía española al final del antiguo régimen, III. Comercio y colonias*, Madrid, Alianza.

Franco, José Luciano

1964-1965 *La batalla por el dominio del Caribe y el Golfo de México*, La Habana, Academia de las Ciencias, 3 vols.

García de León, Antonio

1991 "El mar de los encuentros", en *Anales del Caribe*, La Habana, Centro de Estudios del Caribe-Casa de las Américas, núm. 12, pp. 43-71.

Gaztambide-Geigel, Antonio

1996 "La invención del Caribe en el siglo XX", en *Revista Mexicana del Caribe*, núm 1, pp. 74-96.

Grafenstein Gareis, Johanna von

1997 *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808: revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, CCYDEL, UNAM.

2000a "Políticas de defensa de la España borbónica en el Gran Caribe y el papel del virreinato novohispano", en *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1815*,

México, Cuadernos de Trabajo, Serie Perfiles América Latina, Instituto Mora, pp. 46-66.

2000b “Políticas y prácticas de abasto de las plazas militares españolas en el Caribe”, en Grafenstein, Johanna von y Laura Muñoz (coords.), *El Caribe: región, frontera y relaciones internacionales*, México, Instituto Mora, pp. 257-314.

2000c “El Caribe en la política imperial de España, siglo XVIII”, en *Tzintzun, Revista de Ciencias Sociales*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, julio-diciembre, pp. 111-138.

Hamnett, Brian R.

1985 *La política española en una época revolucionaria, 1790-1820*, México, Fondo de Cultura Económica.

Higman, B. W. (ed.)

1999 *General History of the Caribbean*, Londres y Oxford, UNESCO, Macmillan, vol. VI.

Knight, Franklin W. y Colin A. Palmer (ed.)

1989 *The Modern Caribbean*, Chapel Hill, N C., Chapel Hill University of North Carolina Press.

Le Riverend Brusone, Julio

1954 *Relaciones entre Nueva España y Cuba (1518-1820)*, sobretiro de la *Revista de Historia de América*, México, núms. 37-38, enero-diciembre.

Lewis, Gordon

1983 *Main Currents in Caribbean Thought, The Historical Evolution of Caribbean Society in its Ideological Aspects, 1492-1900*, Baltimore y Londres, The John Hopkins University Press.

Marchena, Fernández, Juan

1979 “La financiación militar en Indias: introducción a su estudio”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXXVI, pp. 81-11.

1992 *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Madrid, MAPFRE.

Marchena Fernández, Juan et al. (comps.)

1983 *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, Madrid.

Marichal, Carlos

1997 “Beneficios y costos fiscales del colonialismo: las Remesas americanas a España, 1760-1814”, en *Revista de Historia Económica*, año XV, núm. 3.

1999 *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, El Colegio de México, Fideicomiso de las Américas, FCE.

Marichal, Carlos y Matilde Souto

1994 "Silver and Situated: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 74, núm 4, pp. 587-613.

McNeill, John Robert

1985 *Atlantic Empires of France and Spain, Louisbourg and Havana, 1700-1763*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press.

Meyer, Jean et al.

1991 *Histoire de la France coloniale, des origines à 1914*, París, Armand Colin.

Mintz, Sidney

1966 "The Caribbean as a Sociocultural Area", en *Cahiers d'Histoire Mondiale*, núm. 9, pp. 912-937.

Morales Carrión, Arturo

1995 *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe, colonialismo y contrabando, siglos XVI-XVIII*, San Juan de Puerto Rico, Universidad de Puerto Rico.

Moreno Toscano, Alejandra y Enrique Florescano

1977 *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla.

Morse, Richard

1967 "The Caribbean: Geopolitics and Geohistory", en *Caribbean Integration, Third Caribbean Scholars*, Conference, Georgetown, Guyana, April 4-9, 1966, Río Piedras, San Juan de Puerto Rico.

Nebenzahl, Kenneth

1990 *Atlas de Colón y los grandes descubrimientos*, Madrid, Magisterio.

Pares, Richard

1963 *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Londres, Frank Cass.

Parry, J. H. y P. M. Sherlock

1960 *A Short History of the West Indies*, Londres, St. Martin's Press.

Parry, John Horace

1966 *The Spanish Seaborn Empire*, Londres, Hutchinson y Co.

1971 *Trade and Dominion, the European Oversea Empires in the Eighteenth Century*, Londres, Weidenfeld y Nicholson.

Pieper, Renate

2000 *Die Vermittlung einer neuen Welt, Amerika im Nachrichtennetz des habsburgischen Imperiums, 1493-1598*, Mainz, Verlag Philipp von Zabern.

Richardson, Bonham C.

1992 *The Caribbean in the Wider World, 1492-1992, A Regional Geography*, Cambridge, Cambridge University Press.

Rivera Novo, Belén y Luisa Martín-Méras

1992 *Cuatro siglos de cartografía en América*, Madrid, Colecciones MAPFRE.

Roberts, W. Adolphe

1940 *The Caribbean: The Story of our Sea of Destiny*, Nueva York, The Bobbs-Merrill Company.

Sarrailh, Jean

1957 *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica.

Solow, Barbara

1991 *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge University Press, Dubois Institute for Afro-American Research, Harvard University Press.

Solow, Barbara L. y Stanley L. Engerman

1987 *British Capitalism and Caribbean Slavery, the Legacy of Eric Williams*, Cambridge, Cambridge University Press.

Tepaske, John

1983 "La política española en el Caribe durante los siglos XVII y XVIII", en Marchena Fernández, Juan et al., *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, Madrid.

Yuste, Carmen (coord.)

1997 *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, INAH, Serie Historia.

Zapatero, Juan Manuel

1964 *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña.

*Fuentes bibliográficas***Campillo y Cosío, José del**

1971 *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*, Mérida, Venezuela, Universidad de los Andes, Facultad de Humanidades y Educación (estudio introductorio de Eduardo Arcila Farías).

Moñino, José, conde de Floridablanca

1899 "Instrucción reservada que la Junta de Estado, creada formalmente por mi decreto de este día 8 de julio de 1787, deberá observar en todos los puntos y

ramos encargados a su conocimiento y examen”, en Ferrer del Río, Antonio (ed.), *Obras originales del conde de Floridablanca*, Madrid, Imprenta de Hernando y Cía., Biblioteca de Autores Españoles.

Seijas y Lobera, Francisco

1986 *Gobierno Militar y Político del Reino Imperial de la Nueva España (1702)*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, Serie Documental, núm. 17 (estudio, transcripción y notas de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno).

Ulloa, Bernardo de

1992 *Restablecimiento de las fábricas y comercio español (1740)*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales (edición y estudio preliminar de Gonzalo Anes).

Uztáriz, don Gerónimo de

1968 *Theorica y Practica de Comercio y de Marina*, Madrid, Aguilar, facsimilar de la segunda edición de 1742 (introducción de Gabriel Franco).