

CIUDADES Y FRONTERAS EN EL CARIBE: UN ANÁLISIS HISTÓRICO

HAROLDO DILLA ALFONSO

Pedro Menéndez de Avilés fue un hombre realizado. Amante del mar y de las aventuras, navegó cuanto quiso, como corsario y como almirante reputado, y fue quién inauguró el sistema de flotas que alimentaría al imperio colonial español por dos siglos. Católico fehaciente, mandó al otro mundo tantos hugonotes franceses como sólo pudieran soñarlo los organizadores de San Bartolomé. Colonizador pertinaz, llegó a ser gobernador de Cuba y de la Florida, un status que envidiarían muchos políticos cubano/americanos de la actualidad. Fue, en pocas palabras, un servidor bien estimado de Felipe II, quien le encomendó difíciles misiones en América y en Europa, y de hecho murió en una, la organización de la Armada Invencible, cuya derrota marcó el inicio del declive del poderío español que Menéndez de Avilés había cultivado con especial celo.

Pero fue también un estratega que gustaba imaginar las cosas en el largo plazo. Por eso aconsejó la fortificación de La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Juan y algunos otros puertos continentales y el mantenimiento del sistema de flotas que garantizaba el abastecimiento y la comunicación entre estas piezas imperiales. Recomendó el Canal de las Bahamas como ruta hacia España y al puerto de La Habana como el lugar de reunión de las naves, aun cuando en

realidad nunca le interesara la futura capital cubana, sino para garantizar la conquista de La Florida. Fue, por una década, el primer “hombre fuerte” del Caribe y también el primer político en pensar al Caribe como un sistema condicionado por la geopolítica –una tradición que se ha mantenido por siglos- y en particular como una frontera que dejaba fuera un entorno diferente y eventualmente hostil.

No le faltaban razones a Menéndez de Avilés, pues ya por entonces el Caribe era una zona de una importancia estratégica excedente a su dimensión demográfica o geográfica, y, de ahí, una región de alta sensibilidad histórica. Desde que Colón desembarcó en sus playas, la zona no parece haber gastado un respiro en esa manía de erigirse en un pivote crítico de la historia mundial: guerras de grandes potencias o conatos nucleares de ellas, pujas territoriales, colonias altamente lucrativas, revoluciones trascendentales, son episodios de una secuencia que no ha terminado a pesar de los vaticinios tanto de Juan Bosch (2005) como de Jorge Mañach (1970) en sus respectivos intentos de encontrar un fin a la historia fronteriza de la región. De ahí la relevancia de la dimensión geopolítica, aunque en la práctica esta dimensión geopolítica haya sido acompañada, y frecuentemente subvertida, por otras dimensiones de contactos formales e informales, sobre lo cual no existe un registro histórico tan pormenorizado.

Este artículo intenta enfocar una escala específica de esa relación regional: las relaciones urbanas. Su idea principal es que debido a la compartición de entornos similares y a las múltiples relaciones que han establecido a lo largo de siglos, los sistemas urbanos de los países del Caribe hispánico –y muy cerca de ellos, Haití¹- han evolucionado respondiendo a estímulos comunes, aun cuando estas respuestas hayan conducido a lugares diferentes como una consecuencia de las desiguales oportunidades brindadas, así como de las capacidades e intereses de los subsistemas nacionales para responder a los estímulos externos. En consecuencia no creo que podamos hablar aquí de un sistema urbano del Caribe Hispánico, es decir que podamos percibir las intensas relaciones de estas ciudades como cualidades sistemáticas y regulares que configuran un todo interrelacionado y se diferencian radicalmente de un entorno común. En su lugar el conglomerado urbano caribeño aparece como una masa cambiante que se contrae y se dilata, cambia de forma según los

¹ Haití tiene una historia muy cercana al Caribe hispanoparlante, debido a sus fuertes relaciones con República Dominicana y Cuba. Ciudades como Puerto Príncipe y Cabo Haitiano han sido partícipes de intensos intercambios con sus dos vecinas de orígenes hispánicos, y en la actualidad estas ciudades están intensamente conectadas a ciudades dominicanas. He analizado el carácter de estas *relaciones* transfronterizas en la Española en Dilla (2010), y en particular de las dos segundas ciudades de la isla: Cabo Haitiano y Santiago de los Caballeros. Por razones de espacio, sin embargo, solo me referiré a este concierto de manera tangencial.

momentos, y puede hacerse más espeso cuando suma nuevas variables a su configuración o más fluido si las relaciones se tornan más esporádicas, regularmente por dictados de la geopolítica. En resumen, más que una caja organizada de puntos de contactos e intercambios, es una red de contactos de intensidades y agendas volubles.

De todas maneras, aun descartando la noción de sistema, si reconocemos la existencia de esta densidad relacional, estaríamos de acuerdo en que no se trata de un postulado asépticamente teórico, sino de una propuesta de fines muy prácticos, pues implicaría un potencial de experiencias, conexiones e intercambios muy superior al que hoy existe, y que sería de gran utilidad para los mundos académico, técnico y político.

Antes de continuar, sin embargo, es conveniente prevenir al lector sobre un punto débil de la línea de análisis propuesta. Aunque tanto en República Dominicana como en Puerto Rico y Cuba existen estudios urbanos altamente profesionales –algunos de ellos publicados- raras veces estos estudios han intentado analizar los sistemas urbanos nacionales. Por lo general son estudios centrados en las ciudades capitales – San Juan, La Habana y Santo Domingo- lo que impide una aproximación mayor a las numerosas ciudades medianas y pequeñas que tienen roles muy importantes como centros locales y regionales de provisión de servicios.

Y en particular me interesa enfatizar en el inmenso vacío que provoca la carencia de información sobre las segundas ciudades: Santiago de Cuba, Santiago de los Caballeros y Ponce. Todas las evidencias sugieren que estas ciudades han tenido roles muy importantes en el ámbito regional. En los tres casos estas ciudades han sido baluartes del liberalismo político decimonónico y al menos en dos casos –las dos Santiagos- han sido centros de proyectos revolucionarios de cara al mayor conservadurismo de las capitales. Una de ellas, Ponce, disputó durante algunas décadas la primacía urbana a la capital. Estoy seguro que una inclusión sistemática de estas ciudades y otras menores (pensemos en Mayagüez, Puerto Plata, Camagüey, etc.) en esta perspectiva comparada arrojaría conclusiones muy interesantes, de las que, por el momento, tendremos que prescindir.

LAS CIUDADES ENCLAVES

Por supuesto que cuando Menéndez de Avilés escribió su carta a Felipe II era difícil hablar de ciudades en el Caribe. Los poblados fundados por los colonizadores al comenzar el siglo XVI habían sido erosionados por los atractivos de la tierra firme, y sus poblaciones menguantes vivían en casas precarias de

materiales perecederos. La Habana, por ejemplo, no sobrepasaba los cinco centenares de habitantes y el único edificio de alguna magnitud era un fortín de madera que un corsario de tercera categoría, el francés Jacques de Sores, tomó y destruyó en 1554.

Quizás la excepción era Santo Domingo, fundada a fines del siglo XV en la margen oriental del río Ozama y trasladada a su actual ubicación en 1502 por Nicolás de Ovando, a quien se encomendó levantar una verdadera ciudad sobre la base de un plan riguroso que sirvió de precedente a las pormenorizadas ordenanzas que rigieron el tema durante siglos (Morris, 1984). Santo Domingo fue así la primera ciudad europea en América y por algunas décadas una suerte de nodo de comunicaciones para las numerosas expediciones que utilizaban a la colonia para aprovisionarse, arreglar navíos y comunicarse con autoridades superiores. Se trató de una ciudad volcada hacia afuera, cuya lógica primordial era ser parte estratégica de un sistema imperial en formación, y solo marginalmente la cabeza de un establecimiento colonial y de una red incipiente de poblados y núcleos urbanos.

Durante buena parte del siglo XVI disfrutó un modesto auge debido a la explotación de algunas vetas auríferas, al desarrollo incipiente de la industria azucarera y a las transferencias que recibía para pagar sus emolumentos a la burocracia colonial (Moya Pons, 1971). En la medida en que ella constituía el único emplazamiento europeo consolidado, también se benefició de la explotación económica del Caribe Oriental, como sucedió con los placeres perlíferos de Cubagua y el mercado de indios esclavizados en la cuenca del Orinoco. Ello explica que sea la capital dominicana la única ciudad del Caribe que puede mostrar una arquitectura civil del siglo XVI –ejemplificada en la llamada Ciudad Ovandina– y que hoy constituye el principal y justificado atractivo de su centro histórico. Entre otros, aquí se encuentran significativas primicias continentales, como la primera calle europea (1502), la primera universidad (1538), el primer hospital (1545) y una catedral (1541) que integra, como pocas, una alta variedad de estilos (gótico, mudéjar, plateresco, etc.). En 1543 se inició la construcción de las murallas defensivas.

En 1520 - cuando La Habana era aún un deseo errante y Cortés estaba siendo vapuleado por los aztecas en los canales de Tenochtitlán- llegó a la ciudad un humanista y trotamundo italiano, Alexander Geraldini, quien había sido nombrado arzobispo residente. En una crónica titulada *Itinerario por las regiones subequinociales* no escatimó elogios para la ciudad ni optimismo para su futuro. Entró a ella un día soleado, tras una “ingente tempestad” y un insalubre viaje de varios meses, todo lo cual probablemente ayudó a modelar su buena opinión:

Los mismos edificios son altos y hermosos como los de Italia; el mismo puerto capaz para todas las naves de Europa; las mismas calles largas y rectas de manera que ni las de Florencia pueden en algún modo compararse a ellas; cierta grandeza de los siglos pasados vi resurgir en nuestros tiempos. Por lo cual me atrevo a afirmar que... esta ciudad, dejada su menor de edad, llegará a tener un gran predominio en toda la región equinoccial (CORDERO, 1998, p. 65).

La admiración del arzobispo fue compartida por otros cronistas. Solo unos años después de Geraldini, un joven aventurero alemán llamado Nicolás Ferderman también parecía bien impresionado con la Ciudad Primada. “Sus calles son hermosas, y lo mismo los edificios” y entre varias villas que visitó en su periplo por la isla, “...Santo Domingo es la principal y más bella”. Un juicio lisonjero que llevó a un infantil extremo el cronista y alcaide de la Torre del Homenaje, Gonzalo Fernández de Oviedo, cuando consideró que estaba “...tan bien edificada, que ningún pueblo hay en España, tanto por tanto, mejor labrado generalmente, dejando aparte la insigne y muy noble ciudad de Barcelona” (cit. por GUTIÉRREZ, 2007, 164).

Quizás ninguna obra arquitectónica resume mejor este proceso que el Alcázar que Diego Colón se construyó junto a la Atarazana y sobre la orilla del río, para albergar en su medio centenar de habitaciones tanto a su pretendida gestión virreinal como –al decir de Pedro Henríquez Ureña– el “conato de corte” que acompañó a su esposa María de Toledo. Una distinguida miembro de la rama de los duques de Alba y sobrina nieta de los reyes católicos, quien hizo fortuna traficando perlas e indios esclavos. El palacio fue habitado por los descendientes del almirante durante medio siglo y aún hoy, desfigurado por la inspiración de un restaurador, ofrece al visitante otro motivo de asombro acerca de la pompa de la ciudad primada.

El boato de María de Toledo era indicativo de la complejidad de la élite urbana en formación. Parte de este proceso fue el asentamiento temporal de eruditos y figuras culturales, como fueron el propio Geraldini, Antón de Montesinos, Bartolomé de las Casas, Pedro de Córdova, Lázaro Bejarano, Fernández de Oviedo y otros personajes que pasaron por sus conventos, por las aulas de la universidad o por las oficinas de la Audiencia. Fue, decía Henríquez Ureña (2011) “... el primer país de América que produjo hombres de letras”.

Pero la otra parte de la explicación es menos alentadora. Desde el siglo XVI se puso en marcha el sistema de flotas y la ciudad se encontró súbitamente enclavada en una ruta comercial marginal, cara y riesgosa, por donde sencillamente casi nadie pasaba y muy pocos estaban interesados en ir. Los muelles tenían un calado insuficiente para los nuevos buques y nadie se ocupó de dragarlos, al mismo tiempo que la construcción de accesos de agua potable se interrumpió y la ciudad quedó dependiendo los aljibes pluviales. Por consiguiente, la Ciudad Primada,

virtualmente desconectada y sin infraestructura adecuada, quedó sumida en una economía autárquica, sin excedentes ni posibilidades de ahorro, una suerte de pobreza generalizada que obligó a sus autoridades y habitantes a mantener en funciones los viejos edificios. Sus ruinas solo eran afectadas por depredadores que usaban los bloques derruidos para apuntalar los edificios sobrevivientes. Las murallas, concluidas en el siglo XVII, nunca fueron demolidas oficialmente, porque en realidad nunca molestaron a una ciudad que no crecía.

La decadencia de la colonia se acentuó en el siglo XVII, cuando la parte este de la isla fue despoblada *manu militari* y se abrió la puerta a los franceses y al establecimiento en la parte occidental de la colonia europea más rentable basada en el trabajo esclavo del 90% de su población. Las *Devastaciones*, nombre como se conoce al absurdo despoblamiento de los dos tercios occidentales de la isla, destruyó el incipiente sistema de asentamientos en la isla y abandonó algunas villas que -como Bayajá, Yaguana, Montecristi y Puerto Plata- se destacaban por sus relativamente altos niveles de prosperidad y peso demográfico, debido precisamente al comercio de contrabando. La isla experimentó una rápida ruralización, a la que no escapó la ciudad de Santo Domingo. Fernando de Araujo y Rivera, oidor de la Real Audiencia, describía en un informe una situación de “...tanta pobreza y desgobierno...” en la que los “lugares” poblados compuestos de pocas docenas de bohíos estaban regularmente sin habitantes. La única excepción era Santo Domingo, que “...apenas tiene quatrocientos hombres de Armas”, y en la que “...la mayor parte es de Casas de Cal y Canto en forma: y de la antigüedad quedaron sumptuosos edificios aunque los más están arruinados” (RODRÍGUEZ, 2008, p. 279).

Esta situación comenzó a cambiar desde el siglo XVIII, pero sin que ello pudiera alterar el letargo y la mediocridad de la ciudad. Un mapa de mediados del siglo XIX muestra un poblamiento que aún distaba de alcanzar sus murallas, y un tercio del área murada estaba ocupada por huertos. Por entonces, según una crónica de la época, existían numerosos bohíos en la calle principal de la ciudad:

No existían aceras, ni mucho menos cunetas ni alcantarillas y si mucha hierba y hoyos profundos. Solamente por tres o cuatro de ellas podían transitar las carretas, y eso que generalmente se atascaban en los inmensos fangales que se formaban en ellas en tiempo de lluvias (ALEMAR, 2009, p. 179).

Un conteo de población efectuado en 1893 indicaba algo más de 14 mil habitantes, el 16% extranjeros. Tenía 2 654 casas, la mitad de madera y un tercio con techos de yagua. La vida de la ciudad estaba animada por dos pequeños hoteles, 8 cafés, un restaurante y cinco talleres de servicios varios. La segunda ciudad de la media isla, Santiago, tenía 8 140 habitantes (PAULINO, 2008). Como

sucedería en los otros dos sistemas urbanos, esta segunda ciudad discutió a la capital la centralidad política enarbolando la bandera del liberalismo, aunque nunca con la fuerza como lo hizo la segunda ciudad puertorriqueña –Ponce- al puesto fronterizo por excelencia del Caribe: San Juan.

Sobrevivencia y despegue: San Juan y La Habana

En torno a las flotas se reordenó el sistema urbano. Las flotas constituyeron una proeza marítima. Dos veces al año –y así por 217 años- decenas de barcos de carga y de guerra salían de Sevilla y Cádiz hacia el continente americano. Una de estas flotas se dirigía a Portobelo para abastecer de mercancías y cargar los productos de América del Sur, mientras que la segunda –llamada la flota de Nueva España- se dirigía al puerto de Veracruz y a su vez enlazaba en el Pacífico con el codiciado Galeón de Manila. Fue esta nueva dinámica comercial la que impulsó la fortificación sugerida por Menéndez de Avilés. Las obras, en las tres colonias, se basaban en los situados mexicanos, una transferencia financiera intercolonial que constituyó (como sucede regularmente con el dinero fácil) uno de los basamentos más seguros de la corrupción burocrática y el clientelismo en las sociedades receptoras.

San Juan fue refundada en 1521. Inicialmente había sido ubicada al fondo de la bahía llamada de Puerto Rico, en Caparra, pero posteriormente se acordó trasladar la villa hacia una isleta/promontorio que dominaba la entrada a la bahía. Antes se había producido una interesante polémica entre un grupo encabezado por Ponce de León, que abogaba por mantener la ciudad en su emplazamiento original y mirar hacia adentro, hacia la producción minera, agrícola y ganadera, y otro, que veía mejores posibilidades en una ubicación estratégica de cara a la frontera imperial. Ponce de León perdió y marchó hacia la Florida, donde fue asietado en un combate sin haber visto nunca el nuevo emplazamiento de su colonia (PICÓ, 2008).

Esta excelente ubicación la convirtió en un emplazamiento militar de primer orden para el funcionamiento de las flotas. Pero también como puesto fronterizo que separaba al imperio de las llamadas “islas inútiles”, el rosario de las pequeñas Antillas donde posteriormente se asentaron ingleses y franceses e hicieron florecer en ellas rentables economías de plantaciones. La ciudad fue asediada varias veces por ingleses (1595 y 1598) y holandeses (1625) hasta que la erección de la cadena de fortalezas y murallas que tuvo al Morro como pieza emblemática hizo de San Juan una plaza inexpugnable que garantizaba el circuito comercial colonial. De

paso, signó a la ciudad con un sello militarista que le acompañaría por varios siglos².

En los tres primeros siglos de su historia San Juan nunca alcanzó un rango urbano apreciable, como tampoco podría afirmarse que la isla albergara un sistema urbano. A lo largo de todo el siglo XVI y la primera mitad del XVII, San Juan sólo fue acompañada de un conato de ciudad, San Germán. En 1646 fue fundada Coamo. Un siglo más tarde aparecían 11 poblados de los que solo 4 tenían más de mil habitantes. En 1827 San Juan reportaba 10 600 habitantes y en 1878, cuando se contaban 44 poblados con más de mil habitantes, la capital insular superaba los 20 mil. En 1899, cuando concluyó la dominación española y la isla poseía 953 243 habitantes, San Juan y Ponce tenían poco más de 32 mil (QUINTERO, 2003; GARCÍA, 2008).

La condición estratégica de San Juan –es decir la razón de una existencia colonial mediocre pero estable- impuso a la ciudad dos retos mayúsculos que solo pudo afrontar pagando un alto precio.

El primero de ellos fue la saturación demográfica. Aunque la ciudad nunca experimentó crecimientos demográficos espectaculares, la falta de espacio le condenó a un asfixiante regateo por un espacio que los militares consideraron vital para la seguridad. El propio plano de la ciudad muestra claramente que la zona amurallada estaba copada casi en un tercio por terrenos vedados en torno a las imponentes fortalezas. Con el incremento de la población la oligarquía local comenzó un proceso de gentrificación, forzando a los habitantes pobres de los barrios del norte –principalmente familias negras- a radicarse fuera de las murallas. Fueron usados pretextos higienistas y de seguridad que argumentaban sobre los “bujíos” expuestos al fuego, las “chozas asquerosas” y la proliferación de enfermedades debido al hacinamiento, que ciertamente llegaba al promedio de veinte personas por viviendas (QUILES, 2002).

Cuando el poblado autorizado estuvo totalmente ocupado, la vista de especuladores y funcionarios civiles se dirigió hacia las zonas extramuros inmediatas, y en particular hacia la llamada Puerta de Tierra, lo que inmediatamente colocó el tema de la pertinencia de mantener las murallas, toda vez que la mayor parte de Puerta de Tierra era terreno estratégico. Pero las murallas sobrevivieron hasta 1897, tres décadas más que en La Habana, como un símbolo del poder burocrático y militar en la ciudad (SEPÚLVEDA, 1989), y

² En todo el período colonial Puerto rico fue un apoyo militar clave de Santo Domingo, cuya situación económica desesperada no permitía el sostenimiento de una dotación militar suficiente. Hechos como el despoblamiento de la parte occidental de la isla en 1606 (conocidas como “las devastaciones de Osorio” por el nombre del gobernador español a cargo), los frecuentes encontronazos militares con los franceses y finalmente la llamada reconquista en 1808 fueron realizados con el apoyo de contingentes militares provenientes de la vecina oriental.

cuando fueron derruidas, los acontecimientos estaban muy próximos de girar en una dirección totalmente diferente –la imposición de la soberanía norteamericana- que cambiaría la faz de la ciudad.

El segundo reto tenía que ver con su lugar en el sistema urbano insular. Aunque el desarrollo temprano de las tres ciudades analizadas aquí estuvo caracterizado por sus divorcios socioeconómicos de sus respectivos entornos insulares –y por la imposición de una dominación político militar sobre el resto de la red urbana- en ningún lugar ello fue tan palpable como en Puerto Rico. San Juan no sólo fue frontera con el mundo no ibérico, sino también con el propio resto de la isla. La rivalidad de “la isla” y sus centros urbanos emergentes por un lado y San Juan por el otro, tuvo su manifestación cruda en la “capital alterna” representada por la ciudad sureña de Ponce, cuna del liberalismo y que llegó a tener tanta población y mayor importancia económica que San Juan (QUINTERO, 2003)³.

Pero aunque su posición estratégica fronteriza salvó a San Juan de la declinación de Santo Domingo, nunca pudo ponerla a la altura de quien sería la principal beneficiaria de todo este proceso: La Habana.

A su posición estratégica en la entrada del Golfo de México, La Habana agregaba al menos otras tres premisas geográficas favorables: en primer lugar una bahía de bolsa cerrada por un estrecho canal; en segundo lugar, una madeja de corrientes marinas a menos de dos kilómetros de la boca del puerto que impulsaban a los barcos en dirección al atlántico norte; y en tercer lugar un hinterland llano, irrigado y muy feraz con capacidades productivas excelentes. Y todas se pusieron a disposición del nuevo rol de la villa como punto de encuentro y espera de los navíos que deberían regresar juntos a España, cargados con metales preciosos y otras mercaderías del continente.

La Habana fue fortificada con varios castillos y torreones que solo cedieron al ataque británico de 1762, cuando Inglaterra movilizó contra la plaza la flota militar más numerosa de la historia hasta entonces. Sus murallas, que contenían un recinto de unos dos kilómetros cuadrados, consumieron los situados durante un largo siglo, en una de las más escandalosas y oscuras historias de contubernio del poder colonial con las emergentes oligarquías locales.

³ Este tipo de rivalidad fue también manifiesta en República Dominicana donde Santiago de los Caballeros será siempre una alternativa política más liberal que la capital, lo que Moya Pons (1983) ha relacionado con el fomento en el Cibao de una economía de pequeños y medianos productores agrícolas, y de productos que necesitaban cierta elaboración industrial como es el caso del tabaco, en contraposición con la economía extensiva del sur, al menos hasta principios del siglo XX. En menor medida ha sido también el caso de las ciudades orientales cubanas –y en particular Santiago de Cuba- y La Habana.

Pero a diferencia de San Juan, La Habana pudo iniciar un proceso de acumulación debido al incentivo que ofrecía tanto la permanencia en la ciudad durante varios meses de miles de marinos, soldados y funcionarios ligados a las flotas, como el avituallamiento de los barcos para la travesía. Esto tuvo un efecto movilizador sobre el hinterland agrícola, al mismo tiempo que generó establecimientos de servicios, desde hosterías hasta astilleros. Al paso del tiempo, la ciudad –que desde fines del siglo XVI se había convertido en la capital oficial de la colonia en detrimento de la relegada Santiago de Cuba- devino un centro de provisión de mercancías de las ciudades del Caribe continental. A principios del siglo XIX, según las observaciones de Alejandro de Humboldt, llegaban a la bahía de la ciudad cada año unos 1200 buques mercantes grandes que totalizaban 200 mil toneladas, varios cientos de buques pequeños y medianos y decenas de navíos militares (cit. por Arquitectura/Cuba, 1974). Ya entonces la ciudad distaba de ser aquel “no-lugar” de pocos cientos de habitantes y calles fangosas que encontró Menéndez de Avilés. A mediados del siglo XVII tenía 10 mil habitantes y en 1762 reunía en su recinto más de 50 mil personas, significativamente más que lo que tenía San Juan en 1910 y casi el doble de las que tenía Santo Domingo en 1920.

En resumen, La Habana asumió una primacía urbana sin discusión en el Caribe hispánico, como centro de una red que englobaba también a ciudades como Mérida y Veracruz –cuyas configuraciones culturales han incorporado esta relación histórica- y como una urbe cosmopolita que irremediamente permeó la personalidad de sus habitantes. Sin embargo, su intensa proyección regional no se compadecía de su débil vinculación con el resto de la isla, y en particular con la región oriental, desde donde la primera capital colonial, Santiago de Cuba, contemplaba con resentimiento su lamentable marginación.

LAS CIUDADES DESARROLLISTAS

Hay un momento en la historia de cada una de estas ciudades en que ocurre lo que Morin (2009), hubiera llamado una metamorfosis, un proceso de transformación con apego a cada historia particular, un giro de ruptura y realineamiento. Mediante estas metamorfosis, las ciudades rebasan sus condiciones de enclaves comerciales y estratégicos para devenir entidades articuladoras del crecimiento industrial, principalmente en su modalidad agroexportadora aunque también mediante el surgimiento de parques manufactureros destinados inicialmente a satisfacer los mercados internos y posteriormente a la exportación. Como un resultado de estos procesos se configuran por primera vez sistemas urbanos nacionales con claras primacías de las tres capitales.

Las ciudades crecen demográfica y geográficamente, y son dotadas de infraestructuras modernas –viales, servicios de acueductos y alcantarillas, alumbrado público, espacios de socialización- así como de instalaciones que dan cuenta de los servicios económicos requeridos por la acumulación capitalista. Simbólicamente, la ciudad desarrollista culmina la expansión intramuros, choca con las murallas y termina derribándolas en función de quien será ahora el principio ordenador de la ciudad: el mercado inmobiliario. También se transforman culturalmente. Aunque es difícil encontrar en las ciudades caribeñas la noción de “comunidad” (gemeinschaft) de Tönnies (1987), la ciudad desarrollista implicó la definitiva consolidación de la sociedad urbana capitalista (gessellschaft) caracterizada por el cosmopolitismo, la racionalidad utilitaria y el contrato.

En todos los casos la ciudad desarrollista del Caribe creció bajo la sombra de la hegemonía norteamericana. Esta hegemonía fue en un primer plano económica pues fue el contacto con la economía de los Estados Unidos lo que permitió el despegue agroexportador de las islas y desde allí la modernización capitalista. Pero tuvo también un sello político/militar muy fuerte, que se materializó en largas ocupaciones militares de Cuba, Santo Domingo y Haití (de hecho las tres funcionaron por décadas como virtuales protectorados) y la ocupación definitiva de Puerto Rico.

No existe una sincronía exacta de esta fase en las ciudades bajo estudio. La Habana, beneficiada por la acumulación comercial y por la expansión azucarera en la llanura occidental, la inicia muy tempranamente, desde fines del siglo XVIII. Todo ello cuando aún era formalmente una colonia española y mantuvo su condición de ciudad principal en la región, ofreciendo a esta no solo los mejores edificios, plazas, bibliotecas y teatros, sino también los mejores garitos. San Juan se incorpora a esta dinámica con el siglo XX, de la mano de la ocupación americana, y a una velocidad tal que da la idea de una ciudad que quiere desquitarse la modorra de una época precedente en que evitó la miseria a cambio del aletargamiento. Santo Domingo tuvo que esperar mucho más para incorporarse a esta dinámica tan brillante como contradictoria.

LA HABANA ELEGANTE

Mucho antes de que la muralla de La Habana comenzara a ser demolida (lo que ocurrió en 1863) fue sobrepasada por los inquietos ciudadanos. Ya a fines del siglo XVIII muy poco quedaba de la Habana parroquial que hacía su vida en torno a las tres plazas costeras que aún se conservan para solaz de los visitantes. Era el centro coordinador y proveedor de servicios de la extensa llanura occidental cubana, donde se asentaba el complejo de producción azucarera más grande del

mundo, y con la cual se comunicaba de manera expedita por ferrocarril desde 1837. La ciudad contenía sofisticados sistemas financieros y comerciales, y algunas industrias transformativas dirigidas al mercado interno en expansión.

Durante el siglo XIX la ciudad sobrepasó los 100 mil habitantes y al finalizar ese siglo tenía un cuarto de millón, lo que la convertía en una de las ciudades más pobladas del continente. Tras la ocupación militar norteamericana de 1898-1902, la ciudad creció a tasas mayores del 2% anual y en 1940 tenía más de 900 mil habitantes. En 1953 tenía 1,2 millones de habitantes, el 21% de la población nacional y el 37% del total urbano. Aunque una parte significativa de este crecimiento se debía a la atracción de población pobre desde otras provincias – como veremos un rasgo de la ciudad desarrollista será el incremento de la pobreza urbana- también se nutría de la atracción de población extranjera, y a comienzos del siglo XX se calculaba que un tercio de la población citadina había nacido en un país diferente a Cuba.

La ciudad también experimentó una rápida expansión territorial acompañada de una intensa especulación inmobiliaria. La expansión se produjo siempre en dirección oeste, pues hacia el este la ciudad enfrentaba el escollo geográfico de la bahía que solo sería técnicamente superado en los 50s.

Una primera línea de expansión tuvo lugar hacia el suroeste. Esta fue una expansión predominantemente de clases trabajadoras y pequeña burguesía, que sencillamente siguieron las mismas direcciones que tuvieron los asentamientos extramuros de campesinos y artesanos en siglos precedentes. Según la ciudad creció en esa dirección, fue asumiendo pequeños poblados periféricos tales como Santiago de las Vegas, Marianao y el Cotorro, y más hacia el sur, los poblados históricos de Regla y Guanabacoa, todos los cuales son hoy partes integrantes de la ciudad.

La segunda línea tuvo como avanzada a las clases altas que fueron ocupando todo el litoral –la zona de mayor valor ambiental y paisajístico- en un movimiento muy rápido hacia el oeste. La primera zona ocupada fue el arrabal inmediato, lo que hoy es el municipio de Centro Habana, seguida por el emblemático Vedado a fines del siglo XIX. Una especie de carrera en que las clases dominantes eran perseguidas inicialmente por las clases medias que se afianzaban en la ciudad desarrollista y luego por grupos sociales de escasos recursos que iban ocupando los intersticios y terrenos desvalorizados en busca de oportunidades de vida.

A partir de la década de 1930 – escribe Zardoya (2007, p. 41) - proliferaron en el barrio los edificios de apartamentos destinados fundamentalmente a la llamada clase media, sector social que había ido aumentando su cuantía desde la segunda mitad del siglo XIX... pero el Vedado no pudo evitar la presencia de las llamadas ciudadelas, las

cuales en muchos casos sirvieron para rellenar espacios interiores de algunas manzanas. Así a pesar de su reconocido carácter aristocrático, el barrio albergó también a otros sectores de la población.

Desde 1920 la expansión hacia el oeste saltó sobre el río Almendares gracias a un sistema de puentes, tranvías y autobuses, y dio lugar a varios proyectos urbanísticos de gran escala. El primero fue el exclusivo barrio de Miramar, sin lugar a dudas el reservorio de la mejor arquitectura de la ciudad. Más al oeste se fundó otro proyecto memorable, un barrio totalmente segregado que copiaba el estilo de la ciudad jardín de Howard en torno a un lago artificial, y que recibiría el nombre de Country Club. El tercero, frustrado en sus intenciones iniciales, resultaba un agregado de viviendas caras, clubes exclusivos y otros entretenimientos en torno a una zona de playas en el municipio de Marianao. Ellos, junto a otros proyectos menores, constituyeron la cara de la *Habana Elegante* que encontró la Revolución en 1959.

Pero también encontró otra realidad: una extensa población marginal ubicada en los intersticios de las zonas de clase media –como el ya mencionado caso de El Vedado-, en los barrios abandonados por la burguesía y en zonas de suelos devaluados, de alto riesgo y baja habitabilidad. Al comenzar el siglo XX un tercio de la población de la ciudad vivía en cuarterías sin servicios básicos y dos décadas después el promedio de personas por vivienda superaba la decena (Llanes, 1978). En 1945 se contabilizaban 13 barrios de indigentes en la ciudad. A pesar de la riqueza acumulada en la ciudad los gobiernos republicanos fueron notablemente omisos en cuanto a la construcción de viviendas populares, como sí fue el caso de San Juan. Según Gómez (2008) en toda la historia republicana solo es posible mencionar dos proyectos de gran escala de construcción de viviendas populares, uno en 1912 de 950 pequeñas casas en el barrio de Pogolotti y otro en los 40s conocido como Barrio Obrero con 1 500 viviendas. En el quinquenio 1954-1958 solamente el 1,2% de las viviendas construidas corrieron a cargo del Estado. La Habana desarrollista fue una ciudad de severos contrastes socioeconómicos.

Finalmente, vale la pena resaltar que aun cuando la dinámica urbana habanera es un indicador de la fortaleza del sector privado inmobiliario –y en general de la acumulación capitalista en la ciudad- lo es también de la fuerte inversión pública y de la existencia de normas y de bocetos de planificación⁴ que, aun cuando imperfectos y violados, contribuyeron a mantener esta expansión dentro un umbral de racionalidad. “En términos de arquitectura, anota Rodríguez (2001, p. 127), las obras de carácter público construidas en gran cantidad entre

⁴ En particular merecen ser recordadas las “Ordenanzas para la Ciudad de la Habana y pueblos de sus términos municipales”, expedidas en 1861, extendidas a toda la isla en 1894 y vigentes por un largo siglo.

1900 y 1930 cambiaron para siempre con su jerarquía puntual y su presencia monumental, el aspecto de La Habana.”

Regularmente los urbanistas reconocen dos momentos en el diseño estratégico de la ciudad, marcados por la presencia en la ciudad de equipos técnicos internacionales⁵.

El primero –de claro sello europeizante- estuvo encabezado por Jean Claude Forrestier, un paisajista discípulo del Barón de Haussman plenamente convencido de que una ciudad era tanto como lo fueran sus espacios públicos como soportes identitarios de las comunidades urbanas. De Forrestier –quien trabajó en relación con la ciudad por encargo del gobierno entre 1925 y 1930- la Habana heredó el diseño de importantes edificios públicos y de viales que contribuyeron a la unidad espacial al mismo tiempo que le dieron un toque estético excepcional. Otros dos datos de relevancia fueron pensar por primera vez a la ciudad como un todo de Gran Habana que incluía los poblados aledaños en proceso de conurbación y la preservación del casco histórico como un valor urbano.

El segundo fue el proyecto de remodelación propuesto por un urbanista catalán radicado en Harvard llamado Joseph Lluís Sert, y quien llegó al frente de un equipo altamente competente de la firma privada Town Planning Associates. Una novedad de Sert es que –vencido técnicamente el obstáculo de la bahía con la construcción de un túnel- planificó la nueva expansión de la ciudad hacia el este, donde se establecería un nuevo centro político conectado con otros cuatro centros cívicos tradicionales, lo que acercaba su diseño al formato de la ciudad monumental de Le Corbusier. Otra es que proponía construir una isla artificial frente al litoral para asentar allí una zona de hoteles y casinos en función del incremento del turismo en la ciudad, lo que de haberse llevado a cabo hubiera causado un daño mayor a una ciudad que tiene a su malecón marino como uno de sus espacios de socialización (Gómez, 2008).

Si Forrestier abogaba por una Habana europea, Sert se inclinaba hacia una ciudad para el automóvil, afín a las tendencias americanizantes ya presentes en las últimas urbanizaciones de clase alta como fue el caso del reparto Biltmore construido en los 50s. Pero Sert no pudo hacer mucho más que el plan. En 1959 llegó al poder una insurrección que se había iniciado unos años atrás en Santiago de Cuba y se desarrolló principalmente en las montañas orientales. Fue un pase histórico de cuentas de los pobres contra una burguesía insensible; de la nación inconclusa contra la injerencia imperialista norteamericana; y de la izquierda

⁵ Obviamente ello no omite la existencia de propuestas y planes elaborados por especialistas nacionales, y que eran parte de la fuerte tradición de planificación existente. Nombres como los de Raúl Otero, Enrique Montolieu y Pedro Martínez Inclán merecen ser recordados como parte de esta tradición.

radical contra la derecha, el centro y la izquierda moderada. Y fue también la revancha de los habitantes del “interior”, urbanos y rurales, contra la soberbia habanera.

La ciudad “socialista”⁶ (SZELENYI, 1996) llenó los vacíos sociales de la ciudad burguesa de la primera mitad del siglo –extensión de los servicios sociales de manera universal, pleno empleo, otorgamiento de la propiedad de las viviendas (aunque de manera coartada por el Estado) a sus habitantes, construcción masiva de viviendas sociales- al mismo tiempo que la inversión pública se dirigió con preferencia a las ciudades medianas y pequeñas, que fueron los centros urbanos que más crecieron en este período. Algunas de las ciudades medianas (que tenían entre 100 mil y medio millón de habitantes) fueron habilitadas con centros educacionales, científicos, productivos y de salud.

De esta manera la nación evitó la continuación de la hipertrofia habanera, pero a cambio del empobrecimiento infraestructural e inmobiliario de la ciudad más elegante del Caribe: La Habana pasó de tener el 21% de la población nacional en 1953 al 19% en 1980 (un período en que la mayoría de las urbes latinoamericanas se disparaban al 30%), pero acumuló (para citar algunos ejemplos) un déficit habitacional de un cuarto de millón de viviendas y una red de distribución de agua que perdía por sus múltiples salideros el 40% del líquido suministrado, por lo que la distribución era irregular y el agua de mala calidad higiénica (CHINEA, 2002; Montiel, 1999). Una canción popular, siempre recordada, sintetizaba la situación en un estribillo contagioso: “La Habana no aguanta más”.

Los primeros años de la Revolución (en realidad los únicos en que podemos hablar de una revolución) fueron escenarios de una arquitectura renovadora que emprendieron grupos de jóvenes profesionales para quienes el “hombre nuevo” de la revolución solo se realizaría (ciertamente un sesgo corbuseriano) en una comunidad nueva:

Para nosotros, escribía Fernando Salinas (1974), el primer problema del urbanismo es la revolución del ciudadano... Al hombre nuevo corresponde la nueva comunidad, los nuevos ambientes, que a su vez, lo desarrollan hacia el porvenir (p. 3-4).

⁶ El adjetivo socialista, usado aquí corresponde a la visión de una ciudad que, siguiendo a Szelenyi, se caracteriza por la existencia del mercado inmobiliario y un alto nivel de equidad social, rasgos éstos que caracterizan a las ciudades cubanas entre 1959 y 1990, y de manera parcial desde este año hasta la actualidad. Ello no implica reconocer un significado socialista al proceso político que emerge de la revolución de 1959, lo cual, desde mi punto de vista sería un error. Por otra parte, la calificación socialista no niega su función netamente desarrollista -una ciudad que prima y coordina el desarrollo basado en la industrialización de todo un entorno nacional- aunque esta vez solo hasta 1990 cuando La Habana comienza a ser una ciudad de servicios.

Pero cuando los planes de viviendas se masificaron, La Habana, y sobre todo su parte este, fue inundada de edificios poco atractivos, mal construidos, mal atendidos y escasamente conectados a la totalidad urbana, como barrios/dormitorios de mal gusto, cuya máxima expresión ha sido el complejo habitacional de Alamar. Muy pocas construcciones de esa época merecen ser recordadas. Y entre las que lo merecen, no siempre por buenos motivos. Un caso es el edificio que albergó la embajada soviética en la capital cubana (hoy embajada rusa), sin lugar a dudas el edificio monumental más feo de la ciudad pero poseedor de una fealdad intrigante donde la originalidad y el mal gusto se fusionan en una estructura que los habaneros han querido identificar como una botella de vodka puesta de cabeza.

Pero cuando la nueva embajada soviética fue inaugurada ya La Habana comenzaba a transitar hacia una nueva fase de su desarrollo, como ciudad de servicios, una fase que San Juan había comenzado dos décadas atrás, cuando los altos precios del petróleo hicieron inviable el modelo industrializador.

Finalmente habría que apuntar que una consecuencia negativa de este proceso fue la ruptura del fluctuante sistema urbano caribeño y el fin de la centralidad de La Habana en ese sistema. No significa que se haya producido una desconexión total. De hecho La Habana continuó siendo un referente cultural y un centro de activismo político para una parte muy importante de la izquierda regional, tanto respecto a República Dominicana como a Puerto Rico, en este caso estrechamente relacionado al issue de la independencia. Pero a partir del fuerte diferendo con Estados Unidos y de la alianza cubana con el bloque soviético, la Habana perdió su centralidad en la región. Nadie en la región pudo sustituirle. Santo Domingo no era entonces otra cosa que una pequeña ciudad provinciana atenazada por la pobreza y el autoritarismo político. San Juan estaba ubicada en un país sin política exterior y la clase política emanada del pacto de 1952 prefería mirar hacia dentro, lo que ciertamente hizo con relativo éxito. Su lugar fue ocupado por una ciudad de la Florida que en los 40s era un centro urbano de segundo rango del que se podía prescindir cuando se hablaba del Caribe. Y que en los 60s comenzó un rápido crecimiento debido, entre otros factores, al arribo de una fuerte migración de integrantes de las clases media y alta habaneras: Miami.

SAN JUAN: LA CIUDAD DEL AUTOMÓVIL

Puerto Rico en el siglo XX transitó por la vida a una velocidad impresionante. En tres décadas agotó el ciclo azucarero (lo que a Cuba costó dos siglos) y en otras dos fue inundada por casi cinco centenares de plantas industriales que multiplicaron por ocho los puestos de trabajo en la manufactura. En 1920 la joven Universidad de Puerto Rico era en realidad una escuela

pedagógica con pocos centenares de estudiantes, y en 1940 (con algunas carreras en funcionamiento) se reportaba algo más de 5 mil alumnos. En 1984, sin embargo, el sistema universitario insular (incluyendo planteles privados) tenía más de 160 mil estudiantes.

Fue un proceso de modernización muy intenso, pero si La Habana entró en su fase desarrollista de la mano de Haussman y Le Corbusier, San Juan lo hizo escoltada por Robert Moses, y en consecuencia, al mismo tiempo que se benefició de gigantescos planes de construcción de viviendas para todos los estratos sociales, sufrió una expansión espacial excesiva, como si la ciudad quisiera desquitarse de un golpe todas las estrecheces de sus vivencias intramuros. Se convirtió en una ciudad surcada (y cercenada) por autopistas que permitían la circulación de casi tantos automóviles como habitantes.

La ocupación norteamericana de Puerto Rico terminó con varios de los contrapunteos que habían caracterizado el siglo XIX.

El azúcar –y en particular el azúcar producido en grandes plantaciones y en centrales altamente tecnificados- ganó definitivamente la partida al café, y Puerto Rico se unió al concierto de las islas azucareras. Y fue así por cuatro décadas, hasta que en los 40s el azúcar comenzó su declinación y la economía insular entró en una fase de industrialización manufacturera ligera que en los 70s comenzó a captar industrias químicas y farmacéuticas de capital intensivo.

Por otra parte San Juan ganó definitivamente la carrera a Ponce, asegurando su primacía urbana en la isla y su lugar como coordinadora y proveedora de servicios del nuevo modelo de acumulación. Si en 1899 ambas ciudades se colocaban a un mismo nivel demográfico con algo más de 32 mil habitantes, en 1920 San Juan tenía 77 mil habitantes contra cerca de 48 mil con que contaba la frustrada “capital alterna”, al mismo tiempo que en ella se ubicaban los cuarteles generales de las principales firmas comerciales, industriales y bancarias que controlaban la economía insular.

En los primeros cuatro decenios “azucareros” se produjeron avances considerables de la actividad urbana como consecuencia del surgimiento de una clase media citadina; de la realización de obras infraestructurales; del desarrollo de las comunicaciones, el transporte y los servicios financieros; de la agilización del mercado inmobiliario, y, no podía faltar, de la creciente expulsión de población campesina que emigró a las pequeñas ciudades en busca de algún espacio de sobrevivencia. El lugar que ejemplifica este primer impulso urbanizador fue Santurce, un barrio ubicado en una de las isletas de ese enrevesado micro archipiélago que forma la bahía de San Juan con sus caños y lagunas.

Durante siglos Santurce fue un lugar de paso entre la isla grande y San Juan y habitado por unas cuantas decenas de negros libertos activamente dedicados a la agricultura y al contrabando. Ya en el siglo XX empezó a ser poblado vertiginosamente, pasando de 5 840 habitantes en 1899 a 81 960 en 1930, y a 195 mil en 1950. Por entonces Santurce era un barrio capitalino fragmentado en una zona norte de clase alta (el Condado y Miramar), otra zona intermedia de clases trabajadoras y medias (Gandul, Figueroa, etc.), y una franja sur de terrenos bajos que albergó los barrios marginales más sórdidos de la isla, entre ellos El Fanguito, una verdadera muestra de la capacidad humana para resistir a los peores ambientes. En sus 22 kilómetros cuadrados se experimentó todo: desde el primer suburbio de clase alta lotificado y edificado al estilo norteamericano (El Condado, en 1908), hasta el primer asentamiento edificado por el estado para las clases populares, el conocido Barrio Obrero en 1922, hoy un lugar de habitación de inmigrantes dominicanos.

La carencia de un plan mínimo de ordenamiento generó un barrio desorganizado, pero compacto. Por ello, si bien es cierto que la trama urbana de San Juan intramuros no se repitió aquí, tampoco Santurce se repitió en la oleada de expansión urbana que se produjo desde los 50s y que estaba generando, según el gráfico de Sepúlveda (1996)- una isla en constante achicamiento.

La crisis de la economía de plantaciones incrementó el torrente de pobladores rurales hacia las ciudades, creando verdaderos antros en todos los centros urbanos de la isla. Al mismo tiempo puso a disposición de la especulación inmobiliaria cantidades considerables de suelo urbanizable, lo que fue incentivado por la Ley de Tierras de 1941 dictada por los legisladores del recién formado Partido Popular Democrático. En un agudo estudio, Rubén Nazario (2003) apunta al contrasentido de que a pesar de tener como propósito expreso "...fomentar la justicia social y la estabilidad y libertad económica de los agricultores y trabajadores de la zona rural de Puerto Rico", la ley tuvo un resultado diametralmente opuesto:

Sin embargo, poco después de su adopción el país comenzó a sufrir el fracaso de su agricultura. Desde mediados del siglo XX comenzó un proceso radical de abandono de los campos por los agricultores. Cada vez más tierra fue acaparada por los desarrollistas y especuladores en el mercado del real estate. Cambió radicalmente el paisaje de la isla y el cañaveral se volvió memoria (pág., 146)... La abstracción de la tierra como dignidad, su paradójica desvinculación de la agricultura, ayudó a desestabilizar su significado como factor productivo funcional y a facilitar su plena conversión a mercancía que se negocia en el mercado inmobiliario (p. 160).

La confluencia de tierra abundante, movilidad social, promotores activos, fuertes inversiones manufactureras (que necesitaban tanto una clase obrera

urbana como un ejército industrial de reserva) y un gobierno interesado en eliminar los terribles guetos marginales que se habían formado en todas las ciudades, condujeron a un vasto y complejo programa de acciones –en realidad todo un proyecto de ingeniería social- que consiguieron innegables éxitos, aunque no siempre los programados y en todos los casos con costos adicionales muy altos.

Una primera vertiente fue la construcción de decenas de miles de viviendas para familias pobres, agrupadas en residenciales públicos conocidos popularmente como “caseríos”. Un efecto visible de este proceso fue la eliminación de los arrabales pero otro fue la reclusión de una nueva marginalidad en los residenciales, esta vez basada en el subsidio gubernamental y la cultura del “mantengo”. La vivienda no tuvo per se –no podía tenerlo- el carácter pedagógico y transformativo que los dirigentes del Estado Libre Asociado presuponían.

Hoy, ha escrito Carmen A. Pérez (2008, p. 44), los residenciales públicos no sólo albergan la lucha por la supervivencia, sino que son comunidades que luchan por constituirse. El residencial, irónicamente, a pesar de haber sido creado por el gobierno, es objeto de desprecio por la cultura dominante y sus residentes enfrentan múltiples prejuicios.

Al mismo tiempo la ciudad entró en una expansión incontenible producto de la construcción de inmensas urbanizaciones de clase media –regularmente urbanizaciones unifuncionales con viviendas de entre 200 y 300 m cuadrados, jardines incluidos, y que acercaban a los boricuas al sueño americano al mismo tiempo que les alejaban de sus propias tradiciones y de todos los servicios imprescindibles. El emblema de esta transformación fue un empresario llamado Leonard Long, quien experimentó inicialmente en Bay View y en Caparra Heights. Estos dos pequeños proyectos le sirvieron de modelo para construir más de 7 mil viviendas en Puerto Nuevo y Caparra Terrace (ambas en Río Piedras) a fines de los 40s, lo que a su vez sirvió de proforma para otras muchas urbanizaciones que se desparramaron por toda la isla, incluyendo algunos míticos Levittowns, cuando ya Long, perdedor en una refriega política con Muñoz Marín que sustanciosamente han descrito Sepúlveda (2003) y Zapata (2003), era solo un pionero mal recordado.

Aunque formalmente la ciudad de San Juan está restringida al municipio que engloba la isleta, Santurce y Río Piedras, en realidad en torno a ella –y desde ella- se desplaza una mancha urbana de límites muy imprecisos al que suele denominarse el San Juan Metropolitano. Según Severino (1999) 29 municipios de la isla empleaban más del 25% de su fuerza de trabajo en el municipio de San Juan. Era sin lugar a dudas el centro económico de la isla, y la ciudad de los mejores servicios básicos en el Caribe, pero probablemente también la ciudad de los servicios más caros. Pero sobre todo, era una ciudad fragmentada por las

autopistas que la cruzan en todas direcciones y que no pueden resolver el problema de tráfico de una isla que tiene menos de cuatro millones de habitantes y casi tres millones de vehículos. Y era, finalmente, una ciudad con muy pocos espacios públicos de socialización y los pocos que poseía –si exceptuamos los consagrados por la restauración del romántico Viejo San Juan- estaban siempre amenazados por la gentrificación y la especulación inmobiliaria.

San Juan, a pesar de sus logros habitacionales indudables, había devenido lo que justamente Muñoz Marín no quería que fuese: “una enorme ciudad de piedra con algunas manchas verdes de parques y de sembrados”. Por ello, dice Sepúlveda (2003), si bien Muñoz ganó la batalla legal y política contra Long, al final lo que éste último representaba, había ganado la guerra.

SANTO DOMINGO: LA MODERNIDAD EPIDÉRMICA

Al finalizar el siglo XIX la *Ciudad Primada* ya no era el recinto amurallado invadido por la ruralía, pero tampoco una ciudad pujante. Por entonces Santo Domingo había superado las murallas incorporando a su perímetro dos poblaciones menores periféricas -San Carlos y Villa Francisca- y comenzaba su expansión sobre la línea de la costa con la urbanización de Ciudad Nueva, un pequeño barrio que aún hoy conserva un toque de modesta pero atractiva elegancia. De igual manera la ciudad había sido habilitada con una serie de servicios básicos –agua, electricidad, sanidad- que le dotaron de una cierta imagen de modernidad. Pero seguía siendo en lo fundamental una ciudad provinciana cuya primacía nacional se apoyaba más en la debilidad de los restantes poblados urbanos que en su propia fuerza. Hacia 1920, cuando se hace el primer censo moderno la ciudad reportaba 30 943 habitantes, lo que representaba el 4% de la población nacional y el 21% de la población urbana, que en ese momento era solo del 17% a nivel de todo el país. Por entonces solo había 7 ciudades con más de 5 mil habitantes, y solo 3 con más de 10 mil: además de la capital, Santiago de los Caballeros con 17 152 habitantes y San Pedro de Macorís, un poblado emergente relacionado con el auge del azúcar en el este que reportaba 13 802 (GOBIERNO PROVISIONAL, 1975).

Santo Domingo despertó de su letargo colonial con la ocupación americana de 1916-1924. Fue entonces cuando la economía dominicana fue insertada en la economía mundial como productora de alimentos y en especial de azúcar, con un alto costo social pero menor que en Puerto Rico, debido a la existencia de una densidad demográfica muy baja y tierras relativamente abundantes. Y fue también como resultado de ella que se instauró en el país una de las dictaduras más aterradoras de la historia continental, donde ciertamente han abundado émulas pavorosas: los treinta años de la tiranía de Rafael L. Trujillo.

Maribel Villalona (2007) ha explicado el crecimiento de la ciudad en el siglo XX como dos arcos: uno suroeste, costero, que albergó las viviendas de las clases altas que “huían de la ciudad”; y otro, en dirección noroeste, de clases subordinadas que “migraban a la ciudad”.

- Del primer arco brotaron Gazcue –el equivalente asincrónico del Vedado habanero y del Condado sanjuanero- y posteriormente la Ciudad Universitaria que comenzaron a dibujar una franja elegante y de buenas cualidades ambientales y paisajísticas, donde también se ubicaron los mejores espacios lúdicos y los comandos de poder político y económico.

- El segundo arco contuvo los barrios populares, llamados pericentrales⁷ -tales como Villa Juana, Villa Consuelo y Luperón- regularmente trazados en perfectas cuadrículas de 10 mil metros cuadrados en cuyos centros se planificaban zonas para huertos que rápidamente devinieron cuarterías para pobladores pobres inmigrantes. Desde los 40s aparecieron los primeros barrios marginales en las márgenes insalubres del río Ozama, que se extenderían implacablemente por toda la ciudad sobre todo a partir de los 60s. Y finalmente fue en este arco donde se establecieron algunas instalaciones económicas vitales de la ciudad, tales como los mercados de abasto y las zonas industriales altamente contaminantes.

La primera mitad de siglo XX –afirma Villalona- pauta dos modelos de desarrollo urbano, entre los que además de una diferenciación social existe una diferencia morfológica y una evidente segregación física, reforzada por el aeropuerto General Andrews. Localizado en el centro del Distrito Nacional, era el vacío que hacía evidente la distancia social y física existente entre dos tipos diferenciados de desarrollo (p. 50).

Tras la ejecución del dictador en 1961, en un punto de la avenida costera que es recordado por un impresionante monumento de mármol negro, la sociedad dominicana vivió un tumultuoso período que incluyó el breve experimento democrático de Juan Bosch, derrocado tras siete meses de gestión por un golpe de estado donde confluyeron oligarcas antitrujillistas y militares del antiguo régimen. La respuesta a esta frustración política fue un movimiento cívico/militar que fue reprimido violentamente por una invasión militar de Estados Unidos. Fue una ofensiva contrarrevolucionaria que frustró un proyecto de renovación democrática e instauró en el poder otra dictadura, esta vez encabezada por un antiguo cortesano de la Era de Trujillo: Joaquín Balaguer.

⁷ Aunque la expansión de la ciudad hacia el este, saltando sobre río Ozama, se produjo sobre todo desde los 60s, ya desde fines del siglo XIX existía un pequeño poblado denominado Pajaritos, posteriormente Villa Duarte, que fue incorporado como parte de la ciudad.

Esa primera etapa de gobierno balaguerista (1966-1978) tuvo dos objetivos principales. El primero fue una estrategia de contrainsurgencia para aniquilar los remanentes del movimiento democrático y de izquierda. El segundo fue impulsar un proyecto de industrialización sustitutiva de importaciones que ampliara las bases de la acumulación capitalista y generara su inevitable correlato social: una burguesía moderna cobijada por la protección y las prebendas estatales, un proceso en que, según el propio presidente, la corrupción solo se detenía en la puerta de su despacho. Ambos objetivos tuvieron un impacto decisivo sobre el sistema urbano dominicano y sobre todo sobre la capital, Santo Domingo, lo cual ha sido agudamente analizado por Lozano y Duarte (1997).

En el primer sentido, la ciudad fue sometida a una severa cirugía *hausmaniana* dirigida a fragmentar y hacer accesibles los barrios populares que habían resistido la invasión americana, así como a incrementar la eficiencia vial de la ciudad, conectando áreas industriales y comerciales involucradas en los nuevos procesos productivos. Chantada (2006) analiza el impacto desarticulador de este proceso:

Las antiguas calles se fueron prolongando con modernas avenidas que rompieron el paisaje urbano y contribuyeron a la formación de supermanzanas en el espacio urbano. Sin embargo, las nuevas urbanizaciones no crearon barrio ni ciudad nueva, no hubo integración de los barrios nuevos, ni de los barrios pobres, ni der la población... En términos económicos se modificaron por una sistematización de la penetración de las formas capitalistas de producción y consumo... Se fue desintegrando la centralidad urbana. Se creó **urbanización**, pero no urbanidad (p. 93).

La pobreza urbana se incrementó en todo este período como un resultado tanto de la insuficiencia de las políticas sociales urbanas como del carácter concentrador del modelo económico y del engrosamiento de los flujos de migrantes fugitivos de la profunda crisis de la economía rural. La expansión de la población pobre continuó su marcha hacia el oeste por la banda norte, creando un cinturón de precariedad habitacional en torno a la ciudad, y que se ha completado desde los 60s con el poblamiento de lo que hoy se denomina *Santo Domingo Oriental*, una mancha urbana al este del río Ozama y casi tan grande y poblada como la ciudad ubicada al oeste del río.

Al mismo tiempo las clases medias y altas, en buena medida emergidas de las políticas económicas del balaguerismo y de la corrupción, mantuvieron su expansión hacia el oeste por la franja sur con un ligero giro al norte aprovechando la urbanización y vialización de antiguos predios suburbanos, dando lugar a exclusivos barrios como Naco, Piantini y posteriormente Los Cacicazgos y Arroyo Hondo, entre otros.

El resultado demográfico de este crecimiento desordenado es previsible. Hacia 1960 la ciudad tenía 369 mil habitantes y el 12% de la población nacional, hacia 1981 contaba con 1,3 millones y un 23%, mientras que hacia el 2000 tenía 2,7 millones que representaban el 40% de todos los dominicanos.

La capital dominicana se ha convertido en una de las ciudades con mayores desigualdades y contrastes del continente. En su extendida área existen espacios de alta tecnología que facilitan la coordinación de los procesos productivos y sus vinculaciones a la economía global, servicios comerciales muy sofisticados y una clase media muy consumista que muestra al visitante un parque de automóviles que muchas ciudades del primer mundo no tienen. Pero también es una ciudad con un 19% de analfabetismo declarado; con un oficialmente reconocido (y optimista) 26% de población pobre; con un 15% de población sin acceso a agua y sólo un 43% de sus viviendas con servicio de agua en su interior; con una cobertura de alcantarillado sanitario de menos de un 27% de los hogares; con un sistema de transporte público insuficiente, obsoleto y costoso y con extensas áreas de marginalidad y deterioro ambiental (PNUMA/CONAU, 2007).

Un panorama que parece desmentir a políticos, tecnócratas y empresarios cuando hablan de una ciudad competitiva. En realidad es una ciudad, esquizofrénica, bipolar, con una modernidad epidérmica e insuficiente, atada a (y lastrada por) la depauperación social y el deterioro ambiental. Como lo fue la Ciudad Ovandina, hace ya medio milenio, con su élite colonial desdeñosa de las familias pobres, indios y blancos, que se apretujaban en el barrio de Santa Bárbara, el primer barrio marginal del Nuevo Mundo. Una pobreza también primada.

LAS INCERTIDUMBRES DEL SIGLO XXI

Como antes anotaba, la revolución de 1959 quebró la primacía urbana de La Habana, y cedió su lugar a Miami, una metrópoli de servicios cuya historia no rebasa al siglo XX. Cuando fue incorporada legalmente en 1896, no tenía más de 1 500 habitantes que ascendieron a 1681 en el primer censo realizado en 1900. Desde entonces tuvo un rápido crecimiento –que le valió el sobrenombre de “ciudad mágica”- y en 1940 la ciudad poseía 267 739 habitantes. Era entonces una ciudad altamente segregada y con una fuerte presencia de capitales judíos. La población extranjera no pasaba del 8% y se trataba básicamente de europeos y canadienses (Shell Weiss, 2009).

La historia de Miami cambió sustancialmente desde los 60s

Por un lado, la radical Revolución Cubana fue lanzando periódicamente sobre el sur de la Florida a cientos de miles de cubanos, en un principio los miembros de las clases altas y media y siempre personas con altos niveles educacionales y edades óptimas. Su impacto fue decisivo para la ciudad, al punto que, según uno de los más acuciantes investigadores del tema, Alex Stepick, “Dentro de cien años la historia de Miami se dividirá en antes de los cubanos y después de los cubanos” (Shell Weiss, 2009, p. 6). La inmigración cubana inició un proceso de cosmopolitización cultural que atrajo otras oleadas de inmigrantes, de manera que al comenzar el siglo el 75% de la población había nacido en el extranjero, el 65% de ellos eran “latinos” y en más de la mitad de los hogares se hablaba otra lengua diferente del inglés. El grupo nacional predominante era cubano, y dentro de él la mayoría provenía de La Habana.

Al mismo tiempo fue configurándose como la puerta de los Estados Unidos hacia América Latina. Lo que ha fortalecido como centro de enlaces. Según Castañeda (2009) al comenzar el siglo XXI en el aeropuerto de Miami operaban 94 líneas aéreas, lo que lo hacía el primero en carga y el tercero en pasajeros. Su puerto era el primero en cruceros y el noveno en carga de los Estados Unidos. Era el segundo centro financiero de la costa este, sólo superado por New York.

El efecto demográfico y espacial ha sido el surgimiento de una mancha urbana de 5,5 millones de habitantes que se extiende por los condados de Miami-Dade, Broward y Palm Beach. Es desde muchos puntos de vista una ciudad divertida, pero en lo más mínimo una ciudad interesante con densidad intelectual. Es una típica “ciudad del automóvil”, con grandes autopistas que segmentan la metápolis, un downtown abandonado en la noche y una franja más histórica – Miami Beach- con algunos destellos de buen Art Decó en un mar de lentejuelas.

Su opulencia siempre ha atraído consideraciones críticas:

...una ciudad como Miami, escribe Francesc Muñoz (2008, p. 20), se puede considerar como un centro financiero especializado vinculado al blanqueo del dinero procedente del comercio ilegal de drogas y constituye, de hecho, un nodo importante dentro de esa red específica, junto con las zonas de producción y las ciudades donde la industria química y farmacéutica desarrolla la labor de refinamiento del producto⁸.

Por otra parte, a pesar de su exuberancia crematística, Miami es una de las ciudades americanas más afectadas por la pobreza y la desigualdad. El ingreso

⁸ El número de fraudes hipotecarios, de salud, de seguros diversos, etc. que ocurren en La Florida es muy alto. El estado clasifica entre los primeros cinco estados en cantidad proporcional de fraudes diversos en toda la Unión, y dentro de él la mayor concentración ocurre en el condado de Miami-Dade. Esto ha llevado a la formación de una imagen de la ciudad relacionada con el vicio y el delito, posiblemente solo superada por la gran meca del juego: Las Vegas. A mediados de la presente década las estadísticas criminales de la ciudad duplicaban los promedios estadounidenses.

promedio familiar es de algo más de 25 mil dólares, la mitad del promedio nacional y significativamente menor que el promedio estadual. Por eso se calculaba que más de una cuarta parte de la población urbana estaba bajo el nivel de pobreza, lo que la situaba en el tercer lugar nacional⁹.

A MODO DE CONCLUSIONES

El proceso que he intentado explicar hasta aquí habla de un sistema urbano jerárquico que en sus orígenes estaba ubicado en la frontera de dos formaciones diferentes y eventualmente contradictorias: el imperio español y la economía mundo en formación. Fue un sistema urbano forjado y siempre redefinido en función de imperativos geopolíticos y económicos que implicaron por igual muros, flotas, soldados, piratas y contrabandistas. San Juan fue la fortaleza por excelencia. La Habana, un centro urbano ubicado en el lugar exacto –y no solo geográfico- que le permitió aprovechar las ventajas de ambas formaciones históricas. Santo Domingo, en cambio, tras un despegue brillante, no logró colocarse ni en una ni en otra, y flotó durante varios siglos con toda la inopia propia del no-lugar.

El inicio de la hegemonía de Estados Unidos a fines del siglo XIX fusionó ambas formaciones en una política imperial que facilitó los despegues tardíos de San Juan y Santo Domingo, como lo que aquí definimos como ciudades desarrollistas, y reformuló la primacía urbana de La Habana.

Un efecto de este proceso fue una suerte de descomposición y diferenciación de sistemas con la disolución de los vínculos estratégicos entre estas ciudades en el marco del imperio español. Y en su lugar una reorientación de cada una hacia sus espacios nacionales, donde comenzaron a realizar un activo proceso de intermediación comercial, financiera y técnica en relación con la economía capitalista, principalmente norteamericana.

La revolución cubana de 1959 -y su fracaso para articular una alternativa a la hegemonía norteamericana- sacó a la Habana de esta órbita sobre la que había girado por varios siglos, y demoró su conversión en una ciudad de servicios, como lo eran ya San Juan y Santo Domingo. Y de paso, no solo facilitó el despegue de Miami de varias maneras, sino que continuó su desarrollo en hostilidad correspondida con una ciudad con la que pudiera estar destinada a formar un complejo urbano transfronterizo.

⁹Salvo referencias específicas, la estadística que aquí se menciona proviene del US Census Bureau (www.census.gov).

Cada una de estas ciudades se ha asomado al siglo XXI con una serie de puntos fuertes y otras tantas desventajas que he discutido a lo largo del libro. No creo que pueda agregar nada nuevo en estas conclusiones, pero sí creo pertinente tratar de imaginar algunas variables que inevitablemente van a incidir en la suerte de sus sociedades urbanas.

Por supuesto que el principal reto que afrontan es la deuda social interna. Son ciudades que, a lo largo de los siglos han mostrado una pasión irrefrenable por producir pobres aún en sus mejores ciclos económicos. Como antes anotaba, San Juan integró algunos y maquilló otros, Santo Domingo los desplegó a lo largo de su peor geografía, y solo La Habana logró una reducción sustancial de la mano de un programa radical de justicia social, pero de una manera tan artificial que terminó engullendo sus pobres de manera vergonzante y convertida en una ciudad irremediamente empobrecida. El punto decisivo de la agenda futura de estas ciudades es como conseguir una inclusión socioeconómica, política y cultural efectiva y sostenible de una población pobre que se nutre día a día de los contingentes de inmigrantes, nativos y extranjeros, y entre estos últimos los inmigrantes haitianos en Santo Domingo y dominicanos en San Juan.

Creo, sin embargo, que esta posibilidad y con ella la reemergencia de una voluntad de justicia social, como la que animó a Muñoz Marín o a los *auténticos* cubanos desde los 40s, correspondió a un modelo de desarrollo que hoy no existe y que tenía el mercado interno como una variable económica relevante. Las ciudades de servicios que he caracterizado son entidades urbanas muy sensibles a unos entornos regionales que contemplan con mayor insistencia que a sus espacios nacionales.

Diría incluso que a sus propios espacios urbanos, de manera que las ciudades aprenden a convivir con máculas de pobreza y exclusión que son asumidas como temas de administración pública. De esta manera, la Milla de Oro no solo convive con la pobreza contenida en el cercano residencial Nemesio Canales, sino que es tan consustancial a él como cualquiera de los inmensos malls consumistas de Santo Domingo respecto a los antros de miseria a lo largo del río Ozama. No hay *derrame* mercantil capaz de dar cuenta de esta desgarradora realidad que solo puede ser apprehendida desde la política. El Caribe no ofrece muchos espacios a los mitos neoliberales del mercado con su mano invisible corrigiendo entuertos y prodigando prosperidad.

Esta reorientación de miras de la ciudad de servicios tiene otra implicación referida a la relación de estas ciudades capitales con sus entornos nacionales. No se trata de un simple regreso a la condición primigenia, cuando los interiores de las islas eran económica y demográficamente despreciables. Pero sí a una condición comparable, dada por el hecho de que la globalización capitalista implica

inserciones y exclusiones territoriales que debilitan los sistemas nacionales que estas ciudades están supuestas a organizar. Y ello inevitablemente va a acarrear focalizaciones localistas, regionalismos y competencias interurbanas similares a los que ocurrieron en el siglo XIX.

Entre las muchas variables que recorren el escenario regional caribeño – todas, no importa sus contenidos específicos, marcadas por la geopolítica- hay tres que deberán tener un impacto especial sobre nuestras ciudades.

Una de las ellas es el advenimiento de la era post-panamax, y que pudiera recolocar al Caribe como un área de alta relevancia comercial, tal y como ocurrió en los primeros tiempos postcolombinos. Es un tema polémico, donde hay más predicciones que certezas, y que parte de la remodelación del canal transoceánico sobre el istmo de Panamá, y la eventualidad de la construcción de otro sobre Nicaragua, con participación de capitales chinos. Se trata, sin lugar a dudas de uno de los proyectos constructivos más grandes de la actualidad planetaria, al costo de más de 5 mil millones de dólares, y que incrementará sustancialmente la capacidad de transportación mediante la ampliación de las dimensiones de los buques permitidos¹⁰. Deberá estar listo en 2014.

El dato que nos interesa remarcar es que la materialización de estas obras pondría al Caribe en contacto con un potencial de transportación equivalente a un 40% del tráfico de contenedores a nivel mundial e incrementará el tráfico en la zona en un 300%. Y para ello, la región está presenciando una verdadera carrera entre los puertos de la región por alcanzar niveles de idoneidad que les permitan convertirse en centros de trasbordo y distribución de mercancías principalmente para la costa este americana y Europa. Es a esta dirección a la que apuntan las inversiones (en proceso o programadas) en Puerto Cortés en Honduras, Balboa y Manzanillo en Panamá (y que hoy lideran el movimiento de contenedores en América Latina), en Kingston en Jamaica, Ponce en Puerto Rico, Freeport en Barbados, Punta Caucedo en Santo Domingo y Mariel en La Habana, a lo que debemos sumar las monumentales inversiones en la costa este americana, desde el complejo New York/New Jersey hasta Miami.

En lo que a las tres ciudades analizadas concierne, el efecto probable es impreciso. Si se materializara la construcción del superpuerto de Las Américas en Ponce, es previsible que ello vuelva a dar un mayor dinamismo a esta ciudad en detrimento de la hegemonía capitalina, aunque es también previsible que ello no tendrá los mismos efectos dramáticos de lo ocurrido a fines del XIX. De igual

¹⁰ Los buques panamax (que aluden a sus máximos de carga en referencia a las capacidades del canal) son naves con máximos de 294 metros de eslora, 32 de manga y 12 de calado. Los buques post-panamax reportarían 366 metros de eslora, 49 de manga y 15 de calado, y podrían transportar hasta 12 mil contenedores.

manera es predecible que la inserción favorable de Punta Caucedo en esta nueva dinámica tendría un efecto importante en el posicionamiento de Santo Domingo en el espectro regional. Pero es indudable que las mayores incertidumbres y los mayores impactos pudieran provenir del lugar de La Habana en este proceso, en particular con la habilitación del puerto del Mariel y de su zona aledaña como una región de maquiladoras apuntando al mercado norteamericano.

Si efectivamente este puerto pudiera funcionar sin las limitaciones del embargo americano –condición básica para su maduración como pivote postpanamax- entonces podríamos augurar un relanzamiento de La Habana como el entrepot que fue por dos siglos y desde el cual se incubó su proyección metropolitana. Solo que ahora –como antes discutía- es muy probable que esto sólo pueda realizarse en una relación sistémica con el Gran Miami y otros emplazamientos del sur de la Florida y de la costa americana del Golfo de México. Y donde -a diferencia de entonces, cuando La Habana expoliaba a los aburridos habitantes de San Agustín- la capital cubana tendrá inevitablemente un papel subordinado.

Al mismo tiempo, si al calor de las reformas económicas post-Fidel Castro en Cuba se abrieran condiciones para una normalización de relaciones con Estados Unidos –atraído por las oportunidades económicas de la mayor isla del Caribe- ello acarrearía un giro del escenario regional y del posicionamiento de las ciudades bajo estudio. Y aun cuando una apertura de esta naturaleza ofrece numerosas oportunidades tanto a San Juan como a Santo Domingo, es dudoso que los empresariados dominicano y puertorriqueño –parroquiales y poco arriesgados- puedan aprovecharlas.

Con un pie en la economía y otro en la seguridad, figura el tema del narcotráfico. El narcotráfico es sencillamente un eje de acumulación capitalista – sólo que más perverso que otros- y cuya satanización política ha implicado el traslado de buena parte de sus externalidades negativas a los países limítrofes con Estados Unidos. La brutal guerra antinarcótico que libra –y pierde- el estado mexicano implica inevitablemente una presión que está buscando alivio con el traslado de operaciones hacia el Caribe.

De manera que tanto San Juan como Santo Domingo dejan de ser exclusivamente lugares de lavado de dinero sucio para convertirse en lugares de tránsito hacia Estados Unidos y Europa. Y ello implica el incremento de la inseguridad, la violencia y la corrupción. La imagen del expresidente dominicano Leonel Fernández abrazado a un notorio capo del narco en las propias instalaciones del Palacio Presidencial, habla por sí misma de la capacidad de estos sectores para penetrar todos los espacios de las políticas insulares y de la ductilidad de los sistemas políticos locales que facilita las penetraciones.

El narcotráfico agrega otra consideración geopolítica. En su cuidado por proteger sus fronteras, Estados Unidos ha tenido particular cuidado de mantener canales de comunicación con los militares cubanos, responsables del cuidado de mil kilómetros de ellas. Es presumible que una intensificación del tráfico desde el Caribe pudiera mover fichas a favor de una mayor cooperación entre las autoridades cubanas y norteamericanas, e incluso perfilar una preferencia pragmática por un gobierno fuerte con los militares cubanos como actores políticos dominantes. Ello repercutiría inevitablemente en la relación binacional, y cambiaría el escenario en que se ubican nuestras tres ciudades.

No es esta, sin embargo, la única variable de consideración en un escenario geopolítico que siempre resulta enrevesado y concurrido. Junto a la hegemonía americana –ciertamente en retirada a nivel global pero decisiva en su traspatio estratégico- han aparecido diversos proyectos con aspiraciones alternativas –y en consecuencia contra-hegemónicas- el más reciente y estridente de los cuales ha sido la formación de la red *bolivariana* capitaneada por Venezuela. Aún sin llegar a esta formulación claramente hostil, la región está siendo cruzada por otras variables no menos significativas como pudieran ser la presencia rusa y china, ambas con relaciones preferentes en Cuba. En este sentido La Habana sigue teniendo un valor simbólico, por haberse presentado como símbolo de resistencia antinorteamericana, primero apoyada por la extinta URSS y luego en una proclamada soledad numantina que sus dirigentes han ido aprovechando para realizar sus acumulaciones originarias y conversiones burguesas.

De cualquier manera estas ciudades –que es decir, sus gentes y sus lugares- seguirán existiendo por mucho tiempo como lo han hecho durante el último medio milenio. Lo harán con el mismo hedonismo que anonadó a Geraldini y lo harán en cada momento en que tengan que reinventarse para sobrevivir. Que finalmente, vistos desde cierto ángulo, los caribeños nunca hemos renunciado a ser especies de sobrevivientes alegres.

La misma alegría que mostraban los habitantes de San Juan cuando esperaban los situados con burros enjaezados con flores y bandas musicales. O los habaneros en sus frucangas bulliciosas que causaron el espanto de curas y de damas europeas. Sobrevivientes como aquellos que Miguel Matamoros vio deambulando entre los escombros de Santo Domingo tras el terrible paso de San Zenón, e invitó, con gracia para todos los tiempos, a dejar que el pasado pasara: “Aquí termina la historia / de tan tremendo ciclón: / los muertos van a la gloria / y los vivos a bailar el son”.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMAR, L. E. *Escritos de Luis E. Alemar*. CASSÁ, C. (Comp.) Academia Dominicana de la Historia, Santo Domingo, 2009.
- Arquitectura/Cuba. *La Habana*. Barcelona, Editorial CETSCO, 1974.
- BOSCH, J. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro, el Caribe frontera imperial*. Santo Domingo, Fundación Juan Bosch, 2005.
- CASTAÑEDA, R. *La Habana y Miami: e potencial de integración económica mutuamente beneficiosa*, (en proceso de publicación), 2009.
- CHANTADA, A. *Del proceso de urbanización a la planificación urbana en Santo Domingo*. Santo Domingo, Editora UASD, 2006.
- CHINEA, M. Ideas para un modelo de intervención en la vivienda de interés social, *Planificación Física*. La Habana, (1): 2-8, 2002.
- CORDERO MICHEL, E. *La ciudad de Santo Domingo en las crónicas históricas*. Santo Domingo, Editora Collado, 1998.
- DILLA, H. Las ciudades en la frontera: introducción a un debate. En: *Ciudades en la frontera*. Santo Domingo, Editorial Manatí, 2008.
- _____. La nueva geografía de la frontera: corredores, regiones económicas y complejos urbanos transfronterizos. En: *La frontera dominico-haitiana*, Ciudades y Fronteras. Santo Domingo, 2010.
- Gobierno Provisional de la República Dominicana. *Primer censo nacional de República Dominicana*. Santo Domingo, Editora UASD, 1975.
- GÓMEZ, F. *De Forestier a Sert*. Madrid, Abade Editores, 2008.
- GUTIÉRREZ, A. *Santo Domingo colonial: estudios históricos*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2007.
- HENRÍQUEZ UREÑA, P. *La cultura y las letras coloniales en Santo Domingo*. Barcelona, Red Ediciones SL, 2011.
- LOZANO, W; DUARTE, I. Proceso de urbanización, modelo de desarrollo y clases sociales En *La urbanización de la pobreza*. Santo Domingo, FLACSO, 1997.
- LLANES, L. "Los marginales de la arquitectura", en *Universidad de la Habana*. (207), enero-marzo, 1978.
- MAÑACH, J. *Teoría de la Frontera*. San Juan, Edit. Universidad de Puerto Rico, 1970.
- MARTÍNEZ, A. Anticipan apertura comercial en Cuba. *El Nuevo Día*, 27 de abril, 2010.
- MONTIEL, S. La Habana, población, desarrollo humano y medio ambiente. En: DÁVALOS, R. (Edit.) *Ciudad y cambio social*. Universidad de la Habana, 1999.
- MORÍN, E. "Elogio de la metamorfosis". www.elpais.com, 19/01/2010.
- MORRIS, A. E. J. *Historia de la forma urbana*. Barcelona, Editor 66, 1984.
- MOYA PONS, F. *la española en el siglo xvi*. UCMM, Santiago de los Caballeros, 1971.
- _____. *Manual de historia dominicana*. Santiago, UCMM, 1983.

NAZARIO, R. Pan, casa, libertad: de la reforma agraria a la especulación inmobiliaria. En: PICÓ, Fernando PICÓ (Edit.) *Luis Muñoz Marín: perfiles de su gobernación*. San Juan, Fundación Luis Muñoz Marín, 2003.

PAULINO, A. *Censos municipales del siglo XIX*. AGN, Vol. XVII, Santo Domingo, 2008.

PÉREZ, C. A. Ya tengo la casita: historia y transformación de un deseo. *Informa*, Vol. III (9), San Juan, UPR, 2008.

PICÓ, F. *Historia general de Puerto Rico*. San Juan, Ediciones Huracán, 2008.

PNUMA/CONAU. *GEO Santo Domingo*. Santo Domingo, Editora UASD, 2007.

QUILES, E. *San Juan tras la fachada*. San Juan, Instituto de la Cultura Puertorriqueña, 2002.

QUINTERO, A. *Ponce: la capital alterna*. Ponce, Ponceños de Verdad/Universidad de Puerto Rico, 2003.

RODRÍGUEZ, E. L. La Habana republicana: seis décadas de desarrollo urbano en la capital de Cuba. *Temas*, Nº. 24-25, enero-junio, 2001.

RODRÍGUEZ DEMORIZI, E. *Relaciones históricas de Santo Domingo*. Santo Domingo, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, 2008.

SEPÚLVEDA, A. *San Juan*. San Juan, Carimar, 1989.

_____. La isla que se achica. *Fundamentos*. Nº 3-4, FEG/UPR, San Juan, 1996.

_____. Viejos cañaverales, casas nuevas. En: PICÓ, Fernando (Edit.). *Luis Muñoz Marín: perfiles de su gobernación*. San Juan, Fundación Luis Muñoz Marín, 2003.

SEVERINO, C. Los procesos de urbanización y metropolización de San Juan: factores principales del consumo de espacio y de la configuración Territorial de la Sociedad Puertorriqueña. En: MARTÍNEZ, F. (Edit.). *El futuro económico de Puerto Rico*. San Juan, Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 1999.

SHELL WEISS, M. *Coming to Miami*. Gainesville, University Press of Florida, 2009.

SZELENYI, I. "Cities Under Socialism and After". En: SZELENYI, I. (Edit.) *Cities After Socialism*. Oxford, Blackwell, 1996.

TÖNNIES, F. *Principios de Sociología*. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

VILLALONA, M. San Juan: fronteras elusivas. En: DILLA, H.; VILLALONA, M. (Coord.) *Ciudades Fragmentadas*. Santo Domingo, Ciudades y Fronteras, 2006.

ZAPATA, C. El contratista y la constitución. En: PICÓ, F. (Edit.). *Luis Muñoz Marín: perfiles de su gobernación*. San Juan, Fundación Luis Muñoz Marín, 2003.

ZARDOYA, M. V. Antecedentes históricos: la ley y el orden". En: *El Vedado*. La Habana, Ediciones Boloña, 2007.