



DIBUJANDO EL CARIBE

Un viaje a través de cartografías, imaginarios y ciudad

Drawing the Caribbean

A journey through cartographies, imaginaries, and the city

Desenhando o Caribe

Uma viagem por cartografias, imaginários e a cidade

Harold Dede-Acosta

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, ENSA Paris-La Villet

harold.dede-acosta@paris-lavillette.archi.fr

Dylan Altamiranda

EHESS (Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales)

daltamiranda08@gmail.com

RESUMEN

¿Cómo se configura el Golfo-Caribe en cuanto lugar definido y medido por sus condiciones físicas? Y en cuanto espacio percibido, vivido, representado e imaginado, ¿Cómo se inserta dentro del ecúmeno comprendido por el mundo occidental? La presente comunicación explora cinco siglos del Caribe como deseo, como territorio y como horizonte. Inspirada en los siglos de las grandes exploraciones y los viajes transatlánticos, se proponen tres “derroteros” que, movilizandando las herramientas de la historia, la geografía, los estudios urbanos y las artes visuales, reconstituyen ciertos procesos y mecanismos a través de los cuales el Gran Caribe contemporáneo es aprehendido como la entidad transterritorial compleja que hoy constituye. El primer derrotero nos lleva al pasado quimérico del mar de las Tinieblas y de las islas legendarias que se transformarán en el archipiélago de las Antillas; el segundo derrotero es un viaje en las ciudades-puerto frecuentadas por los vapores en la era de la expansión transatlántica, mientras que el tercer derrotero se sitúa en los paraísos naturales y fiscales del Gran Caribe contemporáneo.

Palabras clave: Mar Caribe, cultura visual, imagen de la ciudad, territorio

Línea de Investigación

2. Ciudad y medio ambiente: Patrimonio y paisaje cultural

ABSTRACT

How is the Gulf-Caribbean configured as a place defined and measured by its physical conditions? And as a space perceived, lived, represented, and imagined, how is it inserted within the ecumene understood by the Western world? This communication seeks to explore the five centuries and a little more of the Caribbean as a desire, as a territory and as a horizon. Inspired by the centuries of great explorations and transatlantic voyages,

three "courses" are proposed that, mobilizing the tools of history, geography, urban studies and visual arts, reconstitute certain mechanisms and processes through which today's Greater Caribbean is apprehended as the complex transterritorial entity that it constitutes. The first course takes us to the chimerical past of the Sea of Darkness and the legendary islands that will become the Antilles archipelago; the second course is a journey through the port cities frequented by steamships in the era of transatlantic expansion, while the third course is set in the natural and tax havens of the contemporary Greater Caribbean.

Keywords: Caribbean Sea, visual culture, image of the city, territory

Line of Investigation

2. City and landscape: Heritage and cultural landscape.

RESUMO

Como o Golfo-Caribe se configura como um lugar definido e medido por suas condições físicas? E como espaço percebido, vivido, representado e imaginado, como se insere no ecumenum entendido pelo mundo ocidental? Esta comunicação explora cinco séculos do Caribe como desejo, como território e como horizonte. Inspirados nos séculos de grandes explorações e viagens transatlânticas, propõem-se três "roteiros" que, mobilizando as ferramentas da história, da geografia, dos estudos urbanos e das artes visuais, reconstituem certos processos e mecanismos pelos quais o Grande Caribe Contemporâneo é apreendido como o complexo entidade transterritorial que hoje constitui. O primeiro itinerário leva-nos ao passado quimérico do Mar das Trevas e às lendárias ilhas que se tornarão o arquipélago das Antilhas; o segundo itinerário é uma viagem pelas cidades portuárias frequentadas por navios a vapor na era da expansão transatlântica, enquanto o terceiro itinerário é definido nos paraísos naturais e fiscais do Grande Caribe contemporâneo.

Palavras chave: Mar do Caribe, cultura visual, imagem da cidade, território

Linha de Investigação

2. Cidade e ambiente: Património e paisagem cultural

1. PRIMER DERROTERO: DEL MAR DE LAS TINIEBLAS AL MAR DE LAS ANTILLAS

La pérdida de la batalla del Guadalete en el 711 de nuestra era marca un punto de inflexión en la geopolítica de la península Ibérica, su conexión estratégica con el espacio marítimo mediterráneo y su relación con el *plus ultra*. Fin del dominio visigodo e invasión islámica se suman a la retirada bizantina de Anatolia hacia el siglo XI: la subsiguiente amenaza turca de apoderarse del estrecho de los Dardanelos, repliegan la Europa medieval dentro de sus propios confines. Esta situación tendría un nuevo punto de giro cuando, gracias a la reconquista, Gibraltar, las antiguas columnas de Hércules, vuelven al control de la Europa cristiana. Como afirma Louise Bénat-Tachot (2018) "(...) el control militar y político del estrecho determinaba desde ese momento el curso de la historia y no solamente desde un punto de vista económico sino también político". Dicha situación sería pronunciada con la caída de Constantinopoli en 1453 y la consolidación del dominio turco sobre las antiguas rutas hacia el este del mundo. En consecuencia, las subsiguientes avanzadas ibéricas hacia el Atlántico con el (re)descubrimiento de la Macronesia provocarían una fiebre de exploración más allá de las columnas de Hércules, desatando entre los siglos XIV y XV no solo la firme creencia en la existencia de tierras más allá de Gibraltar, sino también la voluntad de encontrarlas.

En cuanto sociedades Latinas y con la mirada vuelta hacia el poniente, los españoles y portugueses de la época buscaban redescubrir aquello que ya era conocido por fenicios, griegos y romanos. Se trata de un momento de ebullición en el que confluyen varias dinámicas que vale la pena enumerar: por un lado, el reencuentro con el contacto directo, antaño perdido, al *Bahr al-Zulumat*, el *mare Tenebrarum* o mar de las Tinieblas, visión medieval del océano Atlántico. Un reencuentro irrigado por el pensamiento humanista del *quattrocento* y el resurgir de las tradiciones y mitos clásicos en general, y en específico de la redescubierta, revisión y divulgación de la geografía clásica, notablemente la *Geographiae* de Claudio Ptolomeo (Gentile, 1991 y 1992). Por otro lado, la misión suicida de ganar el lejano oriente por la vía del mar Rojo impulsaría a las potencias marinas a encontrar rutas alternativas para alcanzar las Indias. A nuestros días llegan evidencias de dichos intentos, azarosos o intencionales, de flanquear el mar de las Tinieblas. Sea en los textos de Pedro

1839, 175), Humboldt ubica la Isla de las Siete Ciudades y Antilia como una sola entidad. *In secundis*, el barón hace alusión a un fondo mucho más antiguo que el mito geográfico, analizando diversas hipótesis, desde una transposición de la isla con la Atlántida de Platón, o aún con la idea de Aristóteles en *De Mundo*, donde el filósofo trata la existencia probable de tierras opuestas a las masas continentales del mundo conocido.

Recogiendo las apariciones conocidas de Antilia desde el siglo XIV hasta el descubrimiento, es posible individuar la mezcla de tradición oral y memoria de sociedades marinas con la geografía para desembocar en las primeras denominaciones de las islas Caribes como las “Antillas”. Desde el portulano del Pizigani en 1367, *Antilia insulae* hace diversas apariciones sistemáticas con toponimia y morfología ligeramente variable, notablemente en el mapa anónimo de Weimar (1424), el atlas veneciano de Andrea Bianco (1436), el mapa del Beccario (1436) y el mapamundi de Martín Behaim (1492). Numerosos compiladores y estudiosos de los primeros descubrimientos de las islas de la India occidental trabajan estas mutaciones, asociándolas con las citada hipótesis de los exploradores precolombinos. Babcock (1920) transporta el archipiélago legendario a las Antillas mismas, y soporta su teoría superponiendo el mapa del Beccario al planisferio de Cantino (1502) donde el archipiélago se denomina “Antillias del Rey de Castilla”, ubicando la Antilia, la más grande de las islas, con la Isabella, la “reina de las islas”, es decir, con la isla de Cuba; Reyla, con su forma pentagonal con Jamaica, y la isla de la mano de Satanás con una aproximación a la Florida. Humboldt por su parte nos dice que, a su llegada a Lisboa en 1493, Colón no nombra la Antilia como punto de partida, sino Cipango (Japón). No sería entonces el almirante a ubicar la Antilia en las islas Caribes. La primera huella de esa aplicación aparece en los *Oceanica* de Pedro Mártir, quien usa por primera vez las “Islas Antillas” en plural.³ La hipótesis de George Hassel, por su parte, propone que en la isla de la mano de Satán y la Antilia figuran las dos partes del continente americano que hasta bien entrado el siglo XVI se creía separado por un estrecho (Humboldt, 1839). Noción que se evidencia en los planisferios de Waldseemüller de 1506, conocido como acta de nacimiento de América, y el de 1516 (Van Duzer, 2012).



Fig. 02 Mapa de Zuane Pizzigano (1424) Universidad de Minesota. Las islas fantásticas Antilia (Rojo) y Satanazes (Azul). Fuente: Wikimedia Commons

³ [...] *sed cosmographicorum tractu diligenter considerato, Antiliae insulae sunt illae et adjacentes aliae*".

Siguiendo esquemáticamente dicho recorrido, es posible rastrear el proceso en que geografía y mito, inicialmente una misma entidad, van separándose a medida que avanzan los descubrimientos hacia Poniente (Réclus, 1877). Es así posible esquematizar una reconstitución de las diferentes grafías de la Antilia, desde las islas míticas ubicadas por los cartógrafos como una continuidad física de las Azores y las Canarias entre el fin del siglo XIV hasta el viaje del almirante Colón; la eventual atomización o desaparición del archipiélago fantástico con la insistencia de Antilia a mitad del camino hacia las Indias; la paulatina desaparición de la isla en los mapas del siglo XVI y su transmutación final en el archipiélago de las Antillas. En cuanto al mito, la búsqueda de las islas legendarias seguiría ocupando la imaginación de los habitantes de las Azores y Canarias, quienes entre 1487 y 1789 organizan expediciones para encontrarlas. Desplazándose el mito también hacia el nuevo continente, muchos aspiraron localizar los descendientes de los obispos medievales o algún rastro de las Siete Ciudades en asentamientos precolombinos con algún tipo de tecnología parangonable a la latina (como Tenochtitlán), o intercalaron el mito medieval con mitos mexicas, como el de Chicomóztoc (el lugar de las siete cuevas), hasta llegar a una ubicación improbable en la que las Siete Ciudades dejan de estar perdidas en el Atlántico para localizarse en las estepas del sudoeste de los Estados Unidos (Betti, 2019).

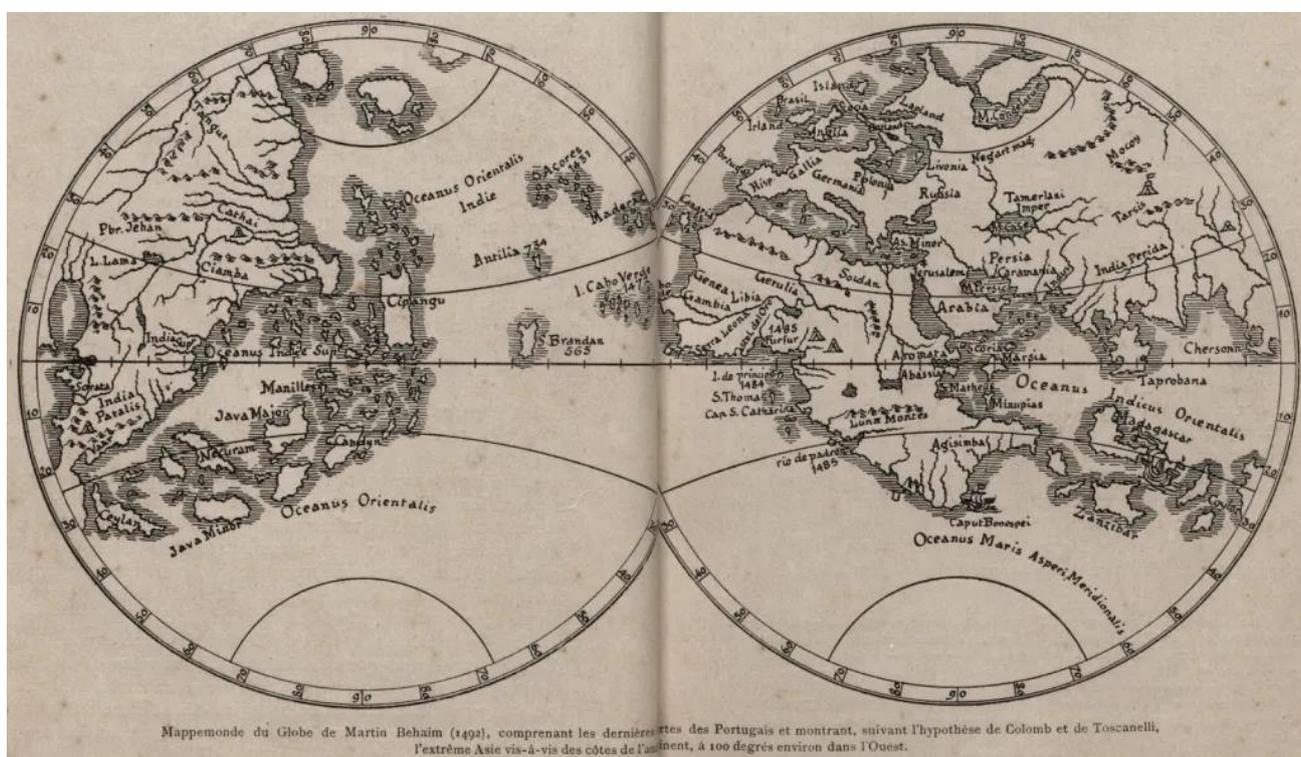


Fig. 03 Representación del Globo de Martín Behaim (1492) ubicado en el Museo Nacional Germánico de Norimberga. Fuente: Wikimedia Commons.

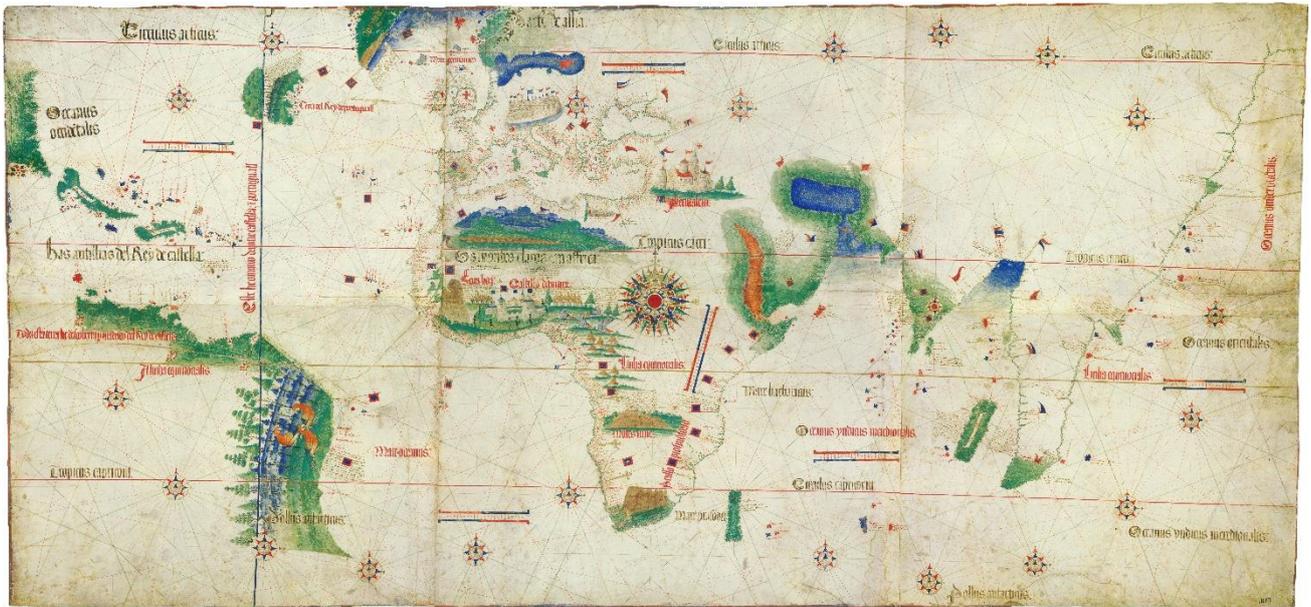


Fig. 04 Planisferio de Cantino (1502) Fuente: Biblioteca Estense de Módena.

1.1.1. El espacio (de lo) fantástico

El enigma de la Antilia presenta una perplejidad fundamental para el espíritu iluminista de Humboldt: ¿Cómo podían sostener los ibéricos “creencias tan quiméricas”? (Humboldt, 1839, 160). Hoy, movilizándolo estudios actuales de imaginaria y cartografía medieval, se dispone de más elementos para este análisis. Si bien el proyecto cartográfico renacentista y el redescubrimiento de la geografía revolucionan el entendimiento occidental del ecúmeno y abren las puertas a la geografía moderna, es importante resaltar que, a diferencia del mundo iluminista del siglo XVIII, impulsado por el racionalismo, los siglos XV y XVI están aun fuertemente influenciados por el medioevo, cuyas representaciones, si leídas con las herramientas modernas pueden reducirse fácilmente a imprecisión, azar o *horror vacui*. Por el contrario, una sensibilidad a la densidad semiótica de las representaciones medievales implica penetrar en un universo en el que “visible e invisible” (realidad e imaginario) coexisten en el mismo plano y modelan equitativamente la fábrica de “lo real”. El proyecto cartográfico renacentista evidencia una singularísima e innovadora percepción espacial y organización del conocimiento donde el mapa suma, sintetiza y estructura noticias recopiladas por las exploraciones, tradiciones extraídas de libros y manuscritos, y las redibuja sistemáticamente (De Diego, 2008, Sutton & Yingling, 2020).

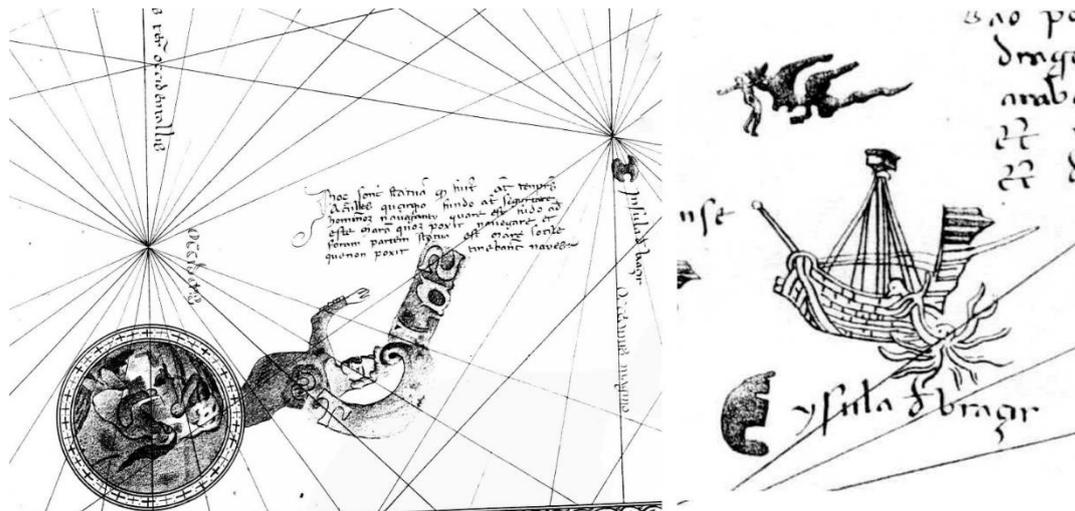


Fig. 05 Portulano del Pizigani, 1367. Ubicado en la Biblioteca Palatina de Parma. Detalles de copia realizada en el siglo XIX. Izquierda: La Antilia. Derecha: navío atacado por Kraken y marinerio capturado por dragón: <https://portolanero.neocities.org/pizigani.html>

Entre los viajes de Colón y Vespucci y la vuelta al mundo de Magallanes, los viajes de Marco Polo siguen siendo referente obligado para exploradores y cartógrafos, pero de igual forma la recirculación de los mitos clásicos alimentan esa capa fantástica o imaginaria de la realidad. Sobre el descubrimiento de Cuba e Hispaniola, Pedro Mártir afirma que “[Colón] supuso haber encontrado Ofir, donde las naves de Salomón navegaban por oro, pero las descripciones de los cosmógrafos bien consideradas, parece que tanto estas como las otras islas contiguas son las islas de Antilia” (Babcock, 1920, 2). Humboldt por su parte afirma que Cristóbal Colón estaba convencido que las islas de América eran las Hespérides conocidas por los antiguos.

En su serie de Grandes Viajes, Theodoor de Bry, durante la segunda mitad del siglo XVI estructura el recorrido de los exploradores en una sola lámina donde se leen sus encuentros con seres fantásticos; peces voladores, arpías, sirenas y gigantes son una evidente referencia de la Odisea de Homero. Algunos de estos, así como algunas de las islas fantásticas, aparecen también en su mapa de América (1594), evidenciando así los grabados como soportes complementarios al mapa. También heredados del medioevo, portulanos y cartas náuticas del nuevo mundo mostrarán algunos de los terrores del *mare Tenebrarum*, krakens y dragones que amenazan a los galeones. El portulano del Pizigano advierte explícitamente a los marinos de la presencia de dragones en las inmediaciones de las Islas fantásticas, y es precisamente la creencia islámica en estos terrores que lleva a Humboldt a su hipótesis sobre la toponimia de Antilia: la deformación de dragón en árabe, *al tin*, en *antina* y *Antilla*, “isla de los dragones”. Otras megafaunas que aparecen como monstruos marinos serían las ballenas, las cuales, al igual que sucede con la geografía mítica, se separan del terror y entran en la cotidianidad de los navegantes (Van Duzer, 2012).





Fig. 06 Izq. De Bry Theodoore. Alegoría evocando Magallanes y su vuelta al mundo. Der. De Bry, Theodoore. Cristóforo Colombo, ilustración de Grandes Viajes (1596). Abajo: Detalle de su Mapa del Océano Occidental incluyendo los peces voladores y la isla fantástica de San Barandón desplazada al exterior de las Antillas menores. Fuente: <https://www.vintage-maps.com/en/antique-maps/americas/central-america-caribbean/de-bry-central-america-caribbean-west-indies-florida::1149>

2. SEGUNDO DERROTERO: EL GOLFO-CARIBE Y SUS PUERTOS EN LA ERA DE LA EXPANSIÓN TRANSATLÁNTICA

Las locuciones *mare Nostrum* (Lat.) y *hè hèmetera thalassa* (Gr.), si bien traducen ambas “mar nuestro”, comportan una intertextualidad con implicaciones diametralmente opuestas. Para los romanos, esta suponía la posesión y el control sobre la totalidad del espacio marítimo mediterráneo; para los griegos, la expresión portaba más un sentido de continuidad compartida que una totalidad poseída de manera incontestable. Esta diferencia fundamental de la ocupación del territorio se materializa en una tensión estructural entre dos formas de ocupación y planificación, la “Forma-Estado” y la “Forma-Ciudad”. La primera corresponde a Roma, *Milliarium Aureum*⁴, centro gravitacional del imperio. La segunda corresponde al sistema de ciudades griegas que se extiende por los litorales mediterráneo y del mar Negro, desprovisto de un centro, pero unido por su cultura, creencias y conflictos (Malkin, 2018). Como afirmarían Schmitt (1942) y Deleuze (1979), la Forma-Estado (El imperio romano, el reino de Francia, la Austria-Hungría) típica y *pesadamente* territorial, posee y ejerce su control sobre la tierra, mientras que la Forma-Ciudad (el sistema de ciudades griegas en el período arcaico, la Hansa, Venecia y las ciudades-estado del norte de Italia) es típicamente una red dinámica, marina o *deteritorializante* (Deleuze, 1979). Para Braudel (1979), Forma-Estado y Forma-Ciudad están en constante colisión a través de la historia. Con la hegemonía inglesa y la consolidación del sistema-mundo moderno, la Forma-Estado somete finalmente a la Forma-Ciudad, “bajo una voluntad implacable” (Braudel, 1979, 449). Aproximándose analíticamente al Gran Caribe como zona análoga, (doble mediterráneo americano, Réclus, 1877), esta reflexión puede aportar ciertos elementos. Por un lado, los Imperio/Estado-Nación, un “lienzo” organizado de manera jerárquica donde todos los puntos interiores del sistema son tributarios a un solo y único centro: la ciudad capital: por otro, la trama *deteritorializante*, “malla” de nodos y puntos de apoyo intercambiables en toda la extensión del sistema-mundo: esquema de la ciudad-puerto caribe, interfaz de un sistema abierto (transfonterizo) constituido por los flujos constantes entre el interior de los estados y los otros componentes del sistema-mundo: espacio de articulación y yuxtaposición por excelencia de Forma-Estado y Forma-Ciudad. Con una historia colonial compartida y zona de intercambio entre el mundo y américa, la ciudad-puerto circumcaribeña (Gallaga-Murrieta, 2014) se convertirá en el punto de articulación entre la América profunda y la América cosmopolita.

⁴ El Miliario de Oro, punto específico del espacio capitolino al que “todos los caminos conducen”.

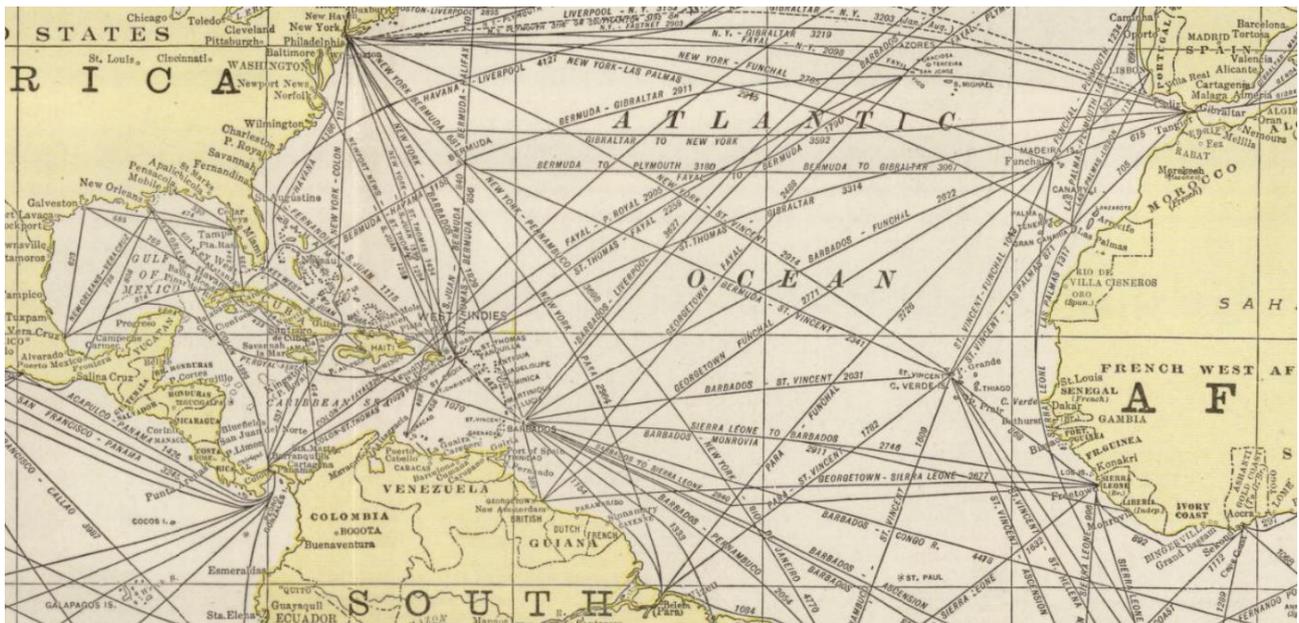


Fig. 07 Commercial Atlas of America. Rand McNally, The Steamship Routes of The World. Fuente: David Rumsay Historical Map collection

En los siglos XVI y XVII, las ciudades europeas fundadas sobre los litorales antillanos son enclaves de una soberanía reivindicada por los pueblos locales, mientras el descubrimiento de las vastas tierras americanas sigue inconcluso. Esa lógica periférica de enclave tiene al menos otra lectura posible, a partir de un sistema urbano colonial bien establecido que une las ciudades-puerto pertenecientes a una misma economía-mundo, principalmente España, la economía-mundo por excelencia en ese momento histórico, de la cual los sistemas coloniales (al menos en las Antillas) de las otras potencias europeas son parasitarios. Esa red española depende de ciudades-puerto dentro del sistema de flotas (la ruta de Indias) y de la infraestructura militar que aseguran el control y la conexión castellana con sus colonias: San Juan de Puerto Rico, Veracruz, La Habana, Cartagena de Indias. Otra lectura puede completar la visión geopolítica y de alguna forma, invertir por otras dimensiones las relaciones formales e informales intra y trans coloniales sobre los cuales pocos archivos han llegado hasta hoy (Klein & Marnot, 2018). Se trata del comercio clandestino entre las ciudades-puerto antes de la caída de los monopolios imperiales y la instauración del libre comercio a finales del siglo XVIII. Como observa Braudel, “No es el agua que une las regiones del Mediterráneo sino los pueblos del mar” (1949, 253), afirmación igualmente válida para el “doble mediterráneo americano”.

2.1. Vaivenes, reproductibilidad y modelos urbanos

El fin del mercantilismo y la apertura al libre comercio cambian el estatus urbano de las Antillas. En primer lugar, la emancipación de las colonias y la fundación de nuevos Estados confiere a las ciudades-puerto nuevas funciones administrativas y políticas.⁵ Luego, el fin del siglo XVIII trae consigo la hegemonía inglesa. Ésta, con las herramientas de la revolución industrial, marca el final de las economías e imperios-mundo, abriendo paso al “sistema-mundo moderno” y el capitalismo global de hoy (Braudel, 1979, Wallerstein, 2013). Centro de ese sistema-mundo moderno, a diferencia de otras ciudades centrales de economías-mundo, Londres es a la vez capital política del imperio (Forma-Estado) y centro gravitacional de un sistema-mundo (Forma-Ciudad). Con el giro macroeconómico del cambio de siglo, las ciudades-puerto caribes sufrirán un cambio de rol y verán la instalación de casas comerciales de todo origen y, multiplicando los intercambios antes proscritos, la libre circulación de bienes, personas e ideas pondría en marcha un verdadero sistema urbano transcultural caribe.

⁵ Port-Au-Prince, será capital del estado negro de Haití y Baton Rouge de la Luisiana luego de 1804. Cartagena de Indias será capital de su propia provincia entre 1811 y 1821, y ese proceso se reproducirá a través del siglo XIX y XX alrededor de las Antillas. La Habana, San Juan y Santo Domingo serán respectivamente capitales de sus países, y procesos similares se darán anacrónicamente en las posiciones inglesas y holandesas.

Estos procesos políticos y macroeconómicos permitirán, a través del siglo XIX y gran parte del XX, la configuración de un sistema urbano hecho de circulaciones y vaivenes, de itinerarios circulares y entrecruces en los cuales la ciudad-puerto era el principal nodo de articulación (Bégot, Buléon & Roth, 2001). En medio del siglo XIX, a las antiguas rutas comerciales marítimas se superpone un nuevo sistema donde antiguos nodos coloniales son desplazados a nuevas centralidades. Frente a la deconstrucción de los sistemas territoriales imperiales, la importancia hegemónica de puertos como Trujillo, Portobelo o Cartagena de Indias desaparecía, desplazándose hacia nuevos nodos de intercambio al servicio del sistema-mundo moderno industrial, tales que Colón o Barranquilla. Igualmente, algunas ciudades-puerto tradicionales se consolidan como epicentros de comercio de escala mundial, como sería el caso de Maracaibo, Willemstad, Port-of-Spain y La Habana (Soreghi d'Mares, 2010).

Es en este momento cuando los pequeños enclaves urbanos del Caribe se dinamizan y diversifican sus funciones administrativas y productivas, se vuelven cabezas de economías de plantación y, a partir de los imperativos del mundo industrial, se ven equipar de muelles, diques y grúas al servicio del tráfico marítimo y vías férreas que les comunican con el interior. Los trabajos de infraestructuras tren consigo una nueva materialidad de la era industrial que, de los muelles, dársenas, ferrocarriles y galpones de depósito se internan en el espacio habitado de la ciudad-puerto, moldeando estética y simbolismo en los centros urbanos que concentran las actividades direccionales, logísticas y servicios de la actividad portuaria. En el espacio habitado, hierro forjado, concreto armado, vidrio y prefabricados industriales (tejas, ornamentos, mosaicos y cerámicas), penetran desde el centro a los barrios de las élites, mientras que arrabales y barrios obreros se construyen con material de descarte de los barcos y ferrocarriles, o versiones más modestas de las nuevas viviendas.

La construcción de esta ciudad es facilitada por el puerto que permite la importación no solo de nuevos materiales, sino de nuevas ideas urbanas, modelos de urbanización y diseño paisajístico "modernos". Agentes de este vaivén de ideas serán las élites empresariales quienes, de un puerto a otro, observan, se impregnan, inspiran y transportan modelos. Esta dinámica coadyuvará también una gran movilidad de disciplinas a través del Caribe (manos de obra especializada, ingenieros, arquitectos) quienes aprovecharán las redes de comunicación marítima para trabajar de forma "delocalizada", ofreciendo insumos y materiales de construcción junto con los servicios de concepción arquitectónica o infraestructural, configurando así el particular paisaje urbano-portuario moderno del Caribe.

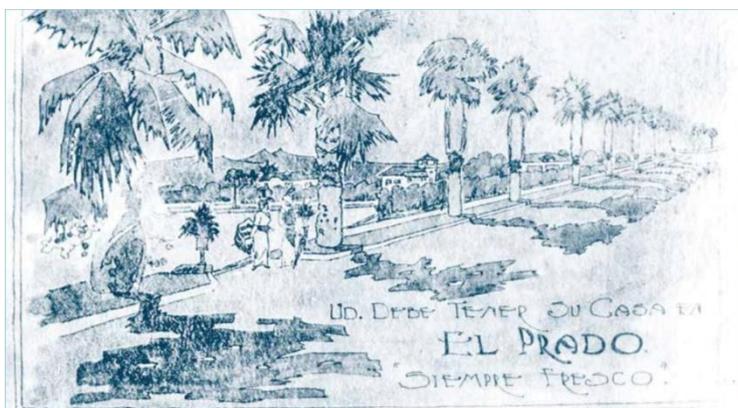
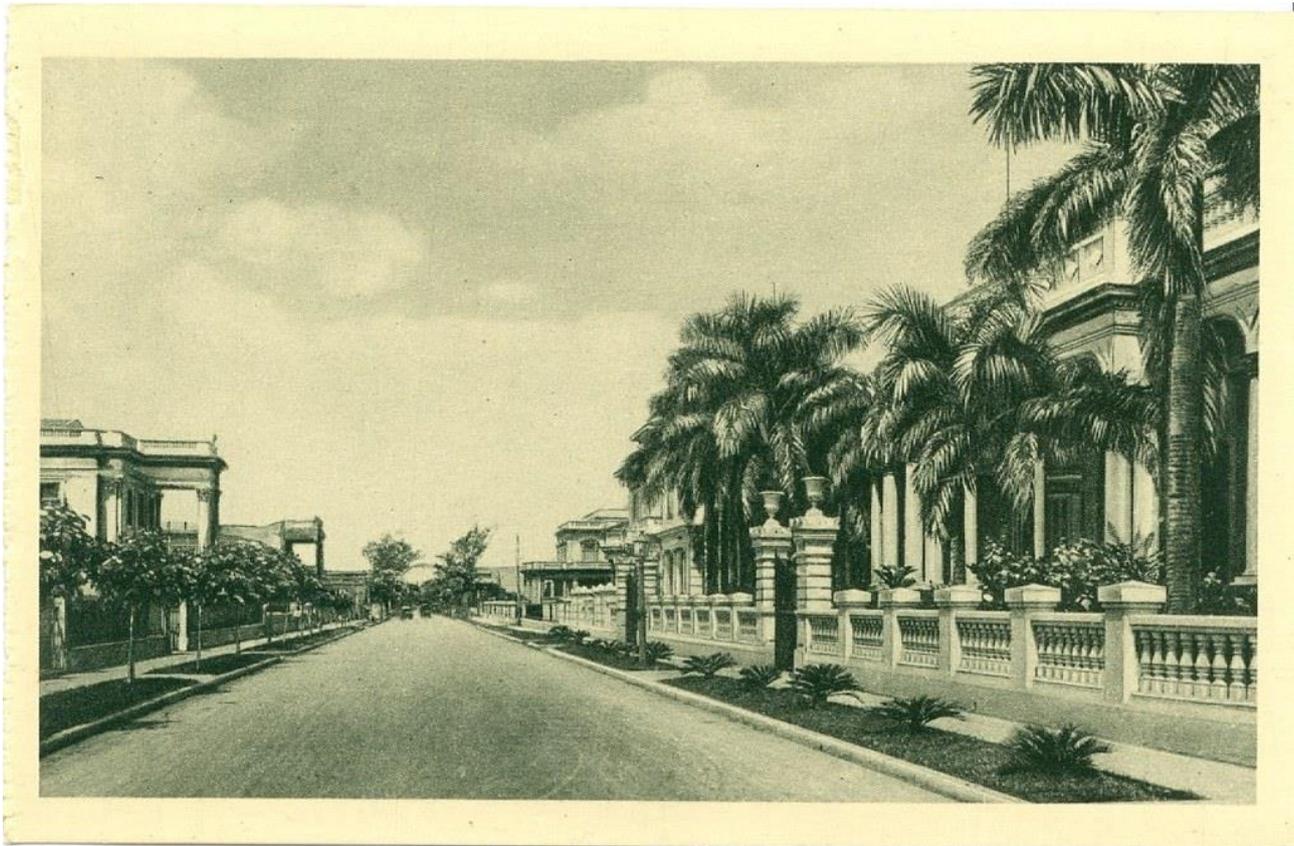


Fig. 08 Arriba: Tarjeta Postal de La Habana, El Vedado. Abajo: Afiche publicitario de la urbanización "El Prado", Barranquilla, 1920s y fotografía de los empresarios De La Rosa y Parrish, constructores de la urbanización, al fondo. Fuente: Universidad del Norte.

2.1.1. Representaciones modernas del paisaje urbano-portuario Caribe

En los grabados que acompañan la primera versión de la Historia General de Las Indias de López de Gómara, las ciudades indianas sitiadas por los españoles son representadas con una estética medieval europea. Theodor de Bry decide, por su parte, ilustrar ciertos lugares habitados con una estética clásica / renacentista. Este proceso de transferencia de la representación espacial europea a las poblaciones de América (indistinta de su carácter europeo o precolombino), sería evidente también en la representación de las ciudades-puerto.

Forma Urbis y elección del sitio emergen evidentes en las ciudades-puerto. En cuanto a su iconografía, las grafías dominantes de las ciudades-puerto mediterráneas y en particular de algunas repúblicas marítimas, son ciudades que la iconografía resalta por su aglutinación. La cultura de estas ciudades está permeada por la idea del "recinto", del construido, del paisaje urbano que se contrasta al contexto circundante. Aparece como dato fundamental el hecho que los cartógrafos casi siempre presenten, en el ámbito mediterráneo, estas ciudades

inevitablemente vistas desde el mar, mostrándonos organismos que parecen dar la espalda al propio interior y vivir abriéndose, “en alma y cuerpo, a las directrices de la *liquida pianura* que tienen enfrente” (Pallini & Recalcati, 2012, 43). Desde la serenísima República de Venecia, esta iconografía se puede rastrear por Ragusa, Génova, Marsella hasta llegar a Sevilla, y de allí, a Cartagena de Indias, a La Habana, a la Nueva Orleans, a Kingston.



Fig. 09 De Bry, Theodoore. Indios portando regalos de oro a los Conquistadores. Fuente: Bartolomé De Las Casas, ilustración de *Narratio regionum Indicarum per Hispanos quosdam devastatarum*. Edición de Francoforte.

Como se evidenció anteriormente, las vistas urbanas y los grabados son una continuación de la información contenida en los mapas, complementando el conocimiento necesario para el arribo de navíos a puerto, e sobre los lugares y usanzas de una sociedad específica, así como su situación militar. Con la caída del mercantilismo, la revolución industrial y el advenimiento del proyecto cartográfico iluminista, un cambio casi que quirúrgico se daría en la ciudad-puerto y por consecuencia en sus representaciones: la libre circulación y el desarrollo militar vuelve obsoletas las fortificaciones coloniales; el recinto de la ciudad-puerto densa y aglutinada dentro de sus muros se rompe y expande por el territorio a medida que amplía su horizonte marítimo. Las representaciones también, liberadas de su rol complementario para la navegación, invertirán el cono de visión, del esquema “barco-ciudad” a “ciudad-barco”, enfocando el interés en el nuevo desarrollo que aparece en el horizonte: el gran vapor transatlántico, el cual trae consigo las “maravillas” del mundo exterior.



Fig. 10 Vistas de Willemstad (Curaçao) y La Habana (Cuba), siglo XVIII. Fuente: Library of Congress, Washington.



Fig. 11 Esterografías de los muelles de la Nueva Orleans, Bowden (Jamaica) y La Habana. Segunda mitad del siglo XIX. Fuente: Library of Congress, Washington.



Fig. 12 Afiches de navegación de Grace Line, década de 1930. Fuente: Wikimedia Commons.

Viajando de un puerto a otro, el transatlántico transporta no solo noticias sino, con el advenimiento de la fotografía y las técnicas protocinematográficas de inmersión como la estereoscopia, imágenes de los sitios lejanos que antes eran representados principalmente a partir de grabados. Desde la segunda mitad del siglo XX, cartas postales y estereografía fueron un medio popular para la representación del mundo moderno. Por medio de este tipo de fotografías, circularon imágenes de territorios que respondieron a un frenesí por lo visible y a una expansión visual de la geografía con los diarios de viaje (Piedrahita, 2018). A diferencia del proyecto renacentista, el sistema-mundo moderno se valdrá de la fotografía y luego del cine para su representación precisa e incontestable, alzando eventualmente la mirada con el advenimiento de la aviación. Dibujo y grabado asumirán una mirada más personal, pasando de lo exótico de lo lejano a lo pintoresco de la “otredad”, acentuando diferencias y multiplicidades. Habiendo develado la *terra incognitae*, y dominado las técnicas de representación cartográfica con una precisión científica, los mapas en este período se caracterizarán por trazar con insistencia los flujos del sistema mundo moderno, mapeando no sólo la congestión de itinerarios de líneas navieras y los puertos que sirven, sino también otras redes que permiten la comunicación y el funcionamiento de este sistema-mundo, como los telégrafos.



Fig. 13 Estereografías de Canal Street (Nueva Orleans) y King Street (Kingston). Fuente: Library of Congress, Washington

De tal forma, la noción de “rotonda marítima” del Caribe se evidenciará de manera incontrovertible en los mapas modernos, mientras que las imágenes de sus ciudades y territorios circularán en postales y grabados. Particularmente, la ciudad-puerto circumcaribeña y su paisaje emergerá con la circulación de imágenes de programas homólogos y espacios análogos: la actividad portuaria de cargue y descargue, los mercados, la calle procesional que une el puerto con los espacios donde se despliega la vida social, los vecindarios de las élites y los arrabales. Las imágenes de esta ciudad evidenciarán las reverberaciones e iteraciones, no solo en las estructuras urbanas semejantes y funciones análogas, sino también por el mencionado vaivén de modelos urbanos y materiales.

Otra pista importante para rastrear el *episteme* contenido en este paisaje urbano-portuario yace en los catálogos de turismo, directorios comerciales, panfletos promocionales de las ciudades y los productos y servicios que ofrecen. Estos movilizarán una imaginaria portadora de símbolos neoclásicos adoptados por las clases dirigentes que solemnizan la actividad portuaria e industrial, presentes también en la plástica de los espacios construidos cuyo proceso, explicado anteriormente, se evidencia en la reproducción no solo de modelos sino simbologías a través del Golfo-Caribe, reconstituyendo así todo un nuevo imaginario moderno de ciudad-puerto circumcaribe.



Fig. 14 Imaginerías de la Nueva Orleáns a principios del siglo XX, propuesta como “eje del hemisferio sur”. Década de 1920. Portada del Directorio Comercial de Barranquilla 1929. Fuente: Biblioteca Latinoamericana, Tulane University. New Orleans / Archivo Histórico del Atlántico, Barranquilla

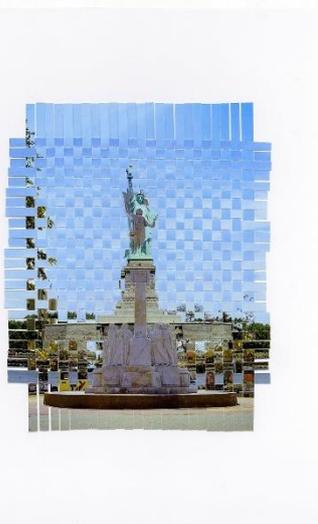


Fig. 15 Dylan Altamiranda, *rollage* que superpone el Banco Comercial de Barranquilla al Partenón, y el monumento a la bandera de la ciudad de Barranquilla con la estatua de la Libertad. De la serie “Originales encontrados”, 2019. Cortesía del artista.

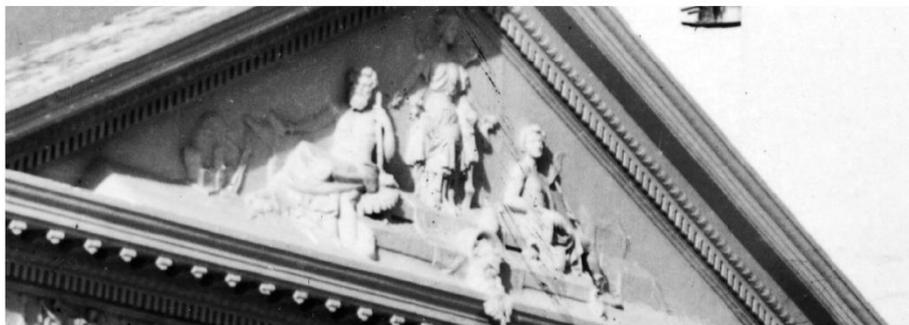


Fig. 16 Repetición de imagerías y simbología de las élites comerciales: Mercurio, protector de los caminos y comerciantes en trono hecho de sacos de mercancías. Cornucopias (abundancia), relacionadas a timón, ancla y bastón de mando, la industria y sus aparatos (barcos, aviones). Respectivamente en: Cheque, Cúpula y Frontón de la Lonja de Comercio de La Habana (arriba). Libro conmemorativo y frontones del Banco Dugand y Banco Comercial de Barranquilla (Abajo).

3. TERCER DERROTERO: PARAÍSO(S) EN PROMOCIÓN

El Golfo-Caribe contemporáneo dista diametralmente de las representaciones exploradas en los primeros dos derroteros. A la insularidad, base de la fragmentación espacial de la zona, se agregan brechas demográficas, económicas y políticas que cuartejan la doble cuenca en un caleidoscopio territorial: El Golfo-Caribe cuenta veinticuatro estados soberanos, mientras otros veinte están bajo el control de una potencia extranjera; sus 173 millones de habitantes están principalmente en el continente y, mientras que Cuba cuenta con 11 millones, la isla holandesa de Saba apenas sobrepasa los mil; finalmente, la desigualdad socioeconómica es de más de cinco veces entre economías de alto valor agregado como las Bahamas y otras con altos indicadores de pobreza per cápita, como Haití (Bégot, Buléon & Roth, 2001).

Desde la aparición de los Estados Unidos en el campo geopolítico, su doctrina Monroe a finales del siglo XIX y política del buen vecino en la década de 1930, el gigante del norte se asegura la eliminación de la presencia europea en el Caribe y hace de él su patio trasero. Luego de ser una de las arenas de confrontación entre las facciones de la guerra fría, el socialismo revolucionario en la cuenca declina y el intervencionismo americano se hace más mesurado, transformándose aparentemente de zona estratégica del sistema-mundo moderno a ángulo muerto de la geopolítica global. La influencia de los Estados Unidos facilitará el desarrollo de los servicios financieros, siendo Panamá el mejor ejemplo de esas zonas francas y paraísos fiscales, que ofrece a multinacionales y ricos particulares toda la gama de la evasión fiscal, desde la más “limpia”, la “optimización”, hasta el lavado de activos del narcotráfico.



Fig. 17 Skyline de las ciudades de Panamá, Port-of-Spain y Cartagena de Indias. Fuente: Wikimedia Commons

Si bien, en cuanto a su localización estratégica, la zona sigue siendo atravesada por una de las rutas marítimas más frecuentadas, la influencia que dicho movimiento de mercancías tiene sobre los territorios se hace menos visible desde los procesos de containerización y la separación programática y espacial de puerto y ciudad. De tal forma, la relocalización de los puertos y la recuperación de sus espacios dentro de los centros urbanos reconfigura toda una nueva estrategia de ordenamiento centrada en el turismo de masas, en la que la inversión sobre los frentes marítimos se conjuga con la patrimonialización de los centros históricos “pintorescos” y las playas paradisíacas para la atracción de turismo, principalmente de cruceros (Padilla, & McElroy, 2007), reestructurando el espacio productivo hacia los parques naturales y grandes resorts y centros históricos disneyficados, dejando de lado todo el aparato productivo que caracterizó por décadas la ciudad-puerto circumcaribeña.

La entrada de los Estados Unidos en la subregión y el estallido de la revolución cubana en 1958 hacen que la metrópoli del Caribe, por excelencia La Habana, se desplace hacia una ciudad hasta entonces de menor importancia en la zona: Miami. Esta se convertirá, al final del siglo XX, en el modelo urbano de desarrollo para las ciudades-puerto aún competitivas en el escenario contemporáneo. Estas ya no serán frecuentadas por los grandes transatlánticos sino por enormes naves de crucero hipercontaminantes. Miami es en consecuencia el primer puerto de cruceros en el mundo, proporcionando alrededor de la mitad de los pasajeros que visitan el Caribe.

3.1. Patrimonialización, pauperización e imagen de la ciudad



Fig. 18 "Google Caribe". *Intercallage* de primeros resultados buscando en Google "Caribe". Harold Dede, 2022.



Fig. 19 "Google Ciudad Caribe". *Collage* de sugerencias buscando en Google "Ciudad Caribe". Harold Dede, 2022.

A diferencia de la era de la expansión transatlántica, cuando las naciones emergentes construían sus macrorelatos a partir de la ruptura con el pasado europeo, los procesos de patrimonialización contemporáneos encuentran y revalorizan dicho pasado colonial como el principal insumo para la construcción de la memoria colectiva y la narrativa identitaria de las nuevas sociedades caribeñas. Las declaratorias de patrimonio mundial UNESCO son un muestreo de dicho proceso, dividiéndose entre parques naturales y perímetros conformados por centros históricos y sus conjuntos defensivos cuyo valor universal excepcional usa como criterio el ejemplo de la ocupación e implantación europea en la zona. Esta reconfiguración del ordenamiento antes mencionada deja de lado el pasado "moderno" de la ciudad-puerto circumcaribeña y su paisaje urbano-portuario no solo

pierde su *raison d'être* sino que cae en desuso, dejando grandes zonas de ciudad “demoralizadas” o hiposignificantes. De tal forma, el paisaje urbano portuario que una vez se transmitía a través de cartas postales, estereografías y grabados se transforma en un paisaje “repulsivo”, en desuso y decadencia.

De tal forma, las representaciones del Golfo-Caribe contemporáneo y sus espacios urbanos podría sintetizarse en los brochures de cruceros y planes turísticos y el trabajo, de alguna forma contestatario, de los artistas contemporáneos. Los primeros muestran una estética genérica compuesta de resorts, playas de arena blanca y agua cristalina, palmeras y piscinas repetidas indistintamente a través de la cuenca, así como imágenes fotogénicas de los centros urbanos venidos a menos, valorizados por su “pintoresquismo” y sus colores exuberantes. Por su parte, muchos son los medios y soportes de los que se vale el arte contemporáneo para ilustrar, documentar y “denunciar” estos fenómenos, y los ejemplos de artistas son innumerables.



Fig. 20 Simón Vega. Transformers II. 2020. Plástico y objetos encontrados. / Imperial Slum Ship. (2013). Madera, cartón, plástico, tejas, materiales encontrados, luz.



Fig. 21 Donna Conlon & Jonathan Harker. Efecto dominó. (2013). Video HD con sonido. 5'13". / Kcho (Alexis Leyva Machado). Family. 2010. Instalación.

Vale traer a colación los trabajos de la artista dominicano Simón Vega, quien, utilizando materiales encontrados, principalmente en playas, detritus del turismo de masas, recrea versiones contemporáneas de los monstruos marinos presentes en el imaginario renacentista, así como a íconos de la cultura pop americana. La artista multimedia Dona Conlon trabaja el modelo Miami, reconstituyendo el skyline de la ciudad genérica de condominios y especulación inmobiliaria, trozos de basura o materiales de los nuevos frentes marítimos se apilan frente al horizonte de la ciudad de Panamá para crear una nueva ciudad. Otros trabajos, como el cubano Alexis Leyva Machado, retrabaja y deforma la figura del barco, esta vez en su versión más primitiva y también más políticamente connotada: la balsa con la que los cubanos buscan las costas de la Florida. Finalmente, en cuanto a la desaparición definitiva o pauperización e ilegibilidad del paisaje urbano-portuario moderno del caribe, la artista visual Angélica Piedrahita reconstituye artefactos de inmersión para la lectura de

estereografías de Barranquilla fechadas a inicios del siglo veinte, viaja alrededor de los restos del centro de la ciudad y documenta su búsqueda de dichos espacios, valiéndose en parte de los actuales pobladores de la zona, quienes perplejos, logran vagamente ubicar espacios centrales de la ciudad tales que el Mercado o el Puerto Fluvial.

Este tercer derrotero se pretende, más que una inmersión, una apertura a ese universo del nGolfo-Caribe contemporáneo.



Fig. 22 Estéreo Nostalgias y Telepaseos por un lugar en el Caribe. Angélica Piedrahita, 2018

4. BIBLIOGRAFÍA

BABCOCK, W.H. (1920). Antillia and the Antilles. *Geographical Review* (Abingdon) 9, 109-124

BÉGOT, M., BULÉON, P., ROTH, P. (2003) *Émergences Caraïbes : éléments de géographie politique*. Fort de France : Arc Éditions. Paris : L'Harmattan.

BENAT-TACHOT, L. (2020) Les détroits du monde au XVI siècle. Pour une approche spatiale de l'histoire de l'expansion ibérique. *Reflexos*. 5. Savoirs et circulations dans l'espace atlantique entre les XVIe et XIXe siècles. En línea: <https://revues.univ-tlse2.fr:443/reflexos/index.php?id=734>.

BETTI (2019). La leyenda de las siete ciudades en el virreinato de Nueva España (Siglo XVI). *Boletín Hispánico Helvético*, Vol. 33-34, 145-169.

BRAUDEL, F. (1979). *Civilisation matérielle, économie et capitalisme : XVe-XVIIIe siècle*. Tome I-II-III. Paris : A. Colin.

BRAUDEL, F. (1949). *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Tome I-II-III. Paris : Armand Colin.

COLÓN, C. (2006). *Diario de Abordo*. Madrid: Edaf.

DELEUZE, G. (1979). « La nomadologie : la cité, le temple, le palais ». Cours consacré à la « Nomadologie », Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis.

DE DIEGO, E. (2008). *Contra el mapa: Disturbios en la geografía colonial de Occidente* (Vol. 20). Madrid: Siruela.

FOUCAULT, M. (1966) *Le corps utopique, les hétérotopies*. Paris : lignes

GALLAGA-MURRIETA, E. (2014). El Golfo-Caribe y sus puertos. Tomo I, 1600-1850. *LiminaR*, 12(2), 233-235.

GENTILE, S. (1991). L'ambiente umanistico fiorentino e lo studio della geografia nel secolo XV. En L. Formisano, G. Fossi, P. Galuzzi et al. *Amerigo Vespucci. La vita e i viaggi* (11-45). Firenze: Banca Toscana. — (1992): *Firenze e la scoperta dell'America. Umanesimo e geografia nel '400 fiorentino*. Catalogo della mostra. Firenze: Biblioteca Medicea e Laurenziana.

GILLMAN, S. (2014). Humboldt's American Mediterranean. *American Quarterly*, 66(3), 505-528.

- HUMBOLDT, A. V. (1839) Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'astronomie nautique aux quinzième et seizième siècles. (Vol. 2) Paris: Gide.
- KLEIN, J. F., & MARNOT, B. (2018). Les Européens dans les ports en situation coloniale: XVIe-XXe siècle. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- MALKIN, I. (2018). Un tout petit monde. Les réseaux grecs dans l'Antiquité. Paris : Les Belles Lettres.
- PIEDRAHITA, A. (2018). Inmersión y estereoscopia por la Barranquilla de comienzos del siglo XX. Cuaderno de música, artes visuales y artes escénicas 13 (2): 27-45.
- PADILLA, A., & MCELROY, J. L. (2007). Cuba and Caribbean tourism after Castro: *Annals of Tourism Research*, 34(3), 649-672.
- PALLINI, C. y RECALCATI, S. (2012). Città porto. Matrici, architetture, scenari. Milano: Libraccio.
- RECLUS, E. (1877). *Nouvelle géographie universelle* (Vol. 2). Hachette.
- SCHMITT, C. (2007). Tierra y mar. Madrid: Trotta.
- Simpósio "Consent not to be a single being: Worlding Through the Caribbean" tenido en Tate Modern, diciembre 1-3, 2021.
- SOREGHI D'MARES, A. (2010) « El Puerto de La Habana : de principal enclave del comercio indiano a cabecera de una economía de plantación ». Elías Caro, J. et Vidal Ortega, A. (Comp.), *Ciudades Portuarias en la Gran cuenca del Caribe: visión histórica*. Barranquilla: Universidad del Norte.
- SUTTON, A., & YINGLING, C. (2020). Projections of desire and design in early modern Caribbean maps. *In: The Historical Journal*, 63(4), 789-810.
- VAN DUZER, C. (2012). Waldseemüller's World Maps of 1507 and 1516: Sources and Development. *The Portolan*, 1, 8-20.
- VIGNAUD, H. (1901). La lettre et la carte de Toscanelli: sur la route des Indes par l'ouest adressées en 1474 au Portugais Fernam Martins et transmises plus tard à Christophe Colomb; étude critique sur l'authenticité et la valeur de ces documents et sur les sources des idées cosmographiques de Colomb, suivie des divers textes de la lettre de 1474 avec traductions, annotations et fac-similé (Vol. 18). Paris: P. Leroux.
- WALLERSTEIN, I. (1990). L'Occident, le capitalisme et le système-monde moderne. *Sociologie et sociétés*, 22(1), 15-52.