



GLOBALIZACIÓN Y CIUDAD EN EL CARIBE (1750-1870)

Emilio José Luque Azcona
Editor

Globalización y ciudad en el Caribe (1750-1870)

Emilio José Luque Azcona
Editor

Colección Humanidades y Artes
Serie: Historia



Editorial
UNIMAGDALENA



connected worlds
THE CARIBBEAN FRONTIER OF THE MODERN WORLD

Catalogación en la publicación – Biblioteca Germán Bula Meyer

Globalización y ciudad en el Caribe (1750-1870) / Emilio José Luque Azcona; editor - Primera edición -- Santa Marta: Editorial Unimagdalena, 2023

1 recurso en línea : archivo de texto: PDF. – (Humanidades y Artes, Historia)

Incluye referencias bibliográficas al final de cada capítulo

ISBN 978-958-746-624-9 (pdf) -- 978-958-746-625-6 (epub)

1. Historia – Región Caribe (1750-1870) 2. Ciudades del Caribe – Historia - (1750-1870) 3. Economía - Región Caribe (1750-1870)

CDD: 909.098611

Primera edición, abril de 2023

2023 © Universidad del Magdalena. Derechos Reservados.

Editorial Unimagdalena

Carrera 32 n.º 22-08

Edificio de Innovación y Emprendimiento

(57 - 605) 4381000 Ext. 1888

Santa Marta D.T.C.H. - Colombia

editorial@unimagdalena.edu.co

<https://editorial.unimagdalena.edu.co/>

Colección Humanidades y Artes, serie: Historia

Rector: Pablo Vera Salazar

Vicerrector de Investigación: Jorge Enrique Elías-Caro

Diseño editorial: Luis Felipe Márquez Lora

Diagramación: Jeynner Kevin Páez Vélez

Diseño de portada: Orlando Javier Contreras Cantillo

Corrección de estilo: Juliana Javierre Londoño

Santa Marta, Colombia, 2023

ISBN: 978-958-746-624-9 (pdf)

ISBN: 978-958-746-625-6 (epub)

DOI: <https://doi.org/10.21676/9789587466249>

Hecho en Colombia - Made in Colombia

Este libro se inserta en el proyecto europeo *Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World*.

This project has received funding from the European Union Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement N° 823846. This project is directed by professor Consuelo Naranjo Orovio, Institute of History-CSIC.

La UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA, en su calidad de editora y titular de derechos patrimoniales de autor, y en su propósito de contribuir con la difusión y divulgación del conocimiento, la producción intelectual y la educación, dispone autorizar la reproducción impresa o digital del presente libro, de manera total o parcial, así como su distribución, difusión o comunicación pública (puesta a disposición) en medio impreso o digital de manera libre y gratuita, en tanto se mantenga la integridad del texto y se dé la correspondiente cita a sus autores y mención institucional. Queda prohibida la comercialización o venta a cualquier título de este material.



Las opiniones expresadas en esta obra son responsabilidad de los autores y no compromete al pensamiento institucional de la Universidad del Magdalena, ni genera responsabilidad frente a terceros.

Contenido

| | |
|--|-----------|
| Introducción..... | 8 |
| En el trajín de la venta de seres humanos. Las ciudades de la trata esclavista en el Caribe hispano, 1765-1830.... | 18 |
| <i>José Luis Belmonte Postigo</i> | |
| De cómo las experiencias de los cautivos moldean las políticas borbónicas..... | 23 |
| El largo camino para la introducción masiva de esclavizados..... | 29 |
| Todo por la caña. El gran fenómeno esclavista | 36 |
| Una mirada más cercana a la trata..... | 42 |
| La mercantilización de los cuerpos de los esclavizados..... | 46 |
| A modo de recapitulación..... | 56 |
| Referencias bibliográficas..... | 58 |
| Ciudades caribeñas en tiempos turbulentos: el impacto de los procesos revolucionarios de finales del siglo XVIII e inicios del XIX en la vida urbana de las islas francesas y colonias vecinas..... | 69 |
| <i>Johanna von Grafenstein</i> | |
| Introducción | 69 |

| | |
|--|-----|
| Las ciudades de Saint-Domingue y Santo Domingo durante los años revolucionarios | 76 |
| Las islas francesas de Barlovento y sus villas y ciudades, 1794-1802..... | 87 |
| Ciudades y villas de las colonias vecinas a las posesiones francesas: refugio y aislamiento..... | 94 |
| Conclusiones..... | 99 |
| Referencias bibliográficas..... | 103 |

Ciudades del conocimiento en el Caribe de plantación esclavista: una mirada desde Cuba..... 108

Leida Fernández Prieto

| | |
|---|-----|
| Conocimiento como mercancía y conectividad..... | 112 |
| Ciudad-industrial-dormitorio: el acueducto de Albear | 123 |
| Africanos emancipados: huellas y rostros en la expansión urbana de la capital | 129 |
| A modo de conclusión..... | 140 |
| Referencias bibliográficas..... | 143 |

¿Su merced es europeo o criollo? Modernidad, globalización y arquitectura 150

Pedro Manuel Luengo

| | |
|--|-----|
| Arquitectura moderna para una sociedad plural en Jamaica..... | 155 |
| Un espacio público francés para el Caribe..... | 159 |
| Las «cualidades de las principales ciudades de Europa» y su traslación caribeña..... | 163 |
| La Habana como capital de la modernidad..... | 171 |
| Conclusiones..... | 180 |
| Referencias bibliográficas..... | 181 |

Las ciudades del Caribe en policía: obras públicas y control de la población..... 184

Emilio José Luque Azcona

| | |
|--|-----|
| Introducción | 184 |
| Globalización, Ilustración y ciudad en el Caribe | 186 |
| San Juan de Puerto Rico | 203 |
| Reflexiones finales | 228 |
| Referencias bibliográficas..... | 233 |

Transformando la ciudad: el desarrollo técnico de infraestructura en La Habana (1772-1835) 242

Eduardo Azorín García

| | |
|---|-----|
| Una aproximación a la ciudad de La Habana..... | 242 |
| Los proyectos de pavimentación de calles | 245 |
| El alumbrado de la vía pública | 259 |
| La canalización de agua de la Zanja Real al Acueducto de Fernando VII | 264 |
| Conclusiones..... | 278 |
| Referencias bibliográficas..... | 280 |

Más allá de las ciudades. Asentamientos costeros, redes comerciales y conexiones en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII 284

Antonino Vidal Ortega

Raúl Román Romero

| | |
|---|-----|
| El territorio Mosquito, antecedentes y denominación | 289 |
| Los márgenes del Caribe occidental | 297 |
| William Pitt, la Costa de los Mosquitos y Black River | 306 |

| | |
|--|-----|
| Gentes, barcos y tierra de nadie en un largo siglo XVIII..... | 311 |
| Consideraciones finales..... | 314 |
| Referencias bibliográficas..... | 317 |

Introducción

Este libro tiene como objetivo principal de análisis el papel desempeñado por los principales centros urbanos del Caribe como motores de la economía, lugares de conectividad y de creatividad, en el contexto del proceso de globalización. Para ello, el marco cronológico de estudio abarca desde mediados del siglo XVIII hasta el inicio de la década de 1870, por la importancia que en esos momentos tuvo la mencionada región en la articulación del mundo moderno y en el desarrollo del capitalismo (Naranjo Orovio, 2014; Williams, 1944).

El interés de la temática propuesta responde a varios factores. Por una parte, la escasez de trabajos que plantean, desde una mirada global para el espacio caribeño, a las ciudades como principal objeto de estudio¹ o que analizan de forma comparada a algunos de sus centros urbanos². En este sentido, pensamos que el análisis desde la historia global y la historia transnacional es muy necesario como forma de romper los moldes de las historias nacionales y de ofrecer dimensiones nuevas, profundizando en el conocimiento de lo que Bartolomé Yun (2019) denomina «entrelazamientos y mutuas influencias entre

1. Algunos trabajos, en este sentido, son los de Cross (1979), Dehoorne, Cao e Ilies (2016), Jaffe (2008) o Potter (1989; 2017).

2. En este sentido, existen algunas publicaciones que centran su interés en el análisis de las ciudades portuarias caribeñas (Elías Caro y Vidal Ortega, 2010; Grafstein, 2006) o en las transformaciones experimentadas por algunas de ellas a nivel urbanístico (Dede-Acosta, 2019; Naranjo Orovio, 1992).

sociedades lejanas» (p. 9). Del mismo modo, la historia glocal, referida «a una historia regional, local o incluso una microhistoria que toma en cuenta las interacciones y los impactos globales», enfocada en relaciones y lugares que «reflejan encuentros, choques, diferencias y convergencias» (ARAM, 2019), supone también un enfoque metodológico de indudable interés para nuestro tema de estudio. Sobre todo, si tenemos en cuenta el impacto que diferentes procesos históricos de gran repercusión internacional tuvieron sobre la región durante el período seleccionado como objeto de estudio.

Una muestra de ello son las importantes transformaciones experimentadas por algunos de sus centros urbanos en el contexto de las revoluciones azucareras, entre mediados del siglo XVIII y mediados del XIX, aspecto que ha sido destacado por autores como Franklin W. Knight (2010), refiriéndose tanto a las consecuencias ambientales y demográficas como a la introducción de la revolución industrial en el Caribe durante el siglo XIX (pp. 26-29). Resulta por ello fundamental el estudio del importante papel que algunas ciudades caribeñas tuvieron en la generación y circulación del conocimiento científico y en los procesos de modernización y progreso propiciados en el contexto del auge azucarero y de otros cultivos de plantación. Unido a lo anterior está el crecimiento del impacto de la trata atlántica de esclavizados en algunas de las principales ciudades-puerto de la región, aspecto que requiere de análisis que visibilicen y pongan en valor los aportes de los esclavizados y afrodescendientes libres en el desarrollo de estos enclaves.

La circulación, el impacto y la reformulación de las ideas ilustradas en la región y, para el caso específico del Caribe hispano, la aplicación temprana de reformas impulsadas por la dinastía de los Borbones en centros urbanos como el de La Habana, con relación incluso a Madrid o a las principales

capitales virreinales de la América hispana, añaden nuevos elementos de análisis de indudable interés. Y es que el desarrollo de grandes obras para la fortificación de los centros urbanos más estratégicos de la región, como San Juan de Puerto Rico, La Habana o Cartagena de Indias, propició importantes transformaciones urbanísticas y arquitectónicas de la mano de ingenieros cualificados, que con sus conocimientos y experiencias contribuyeron a la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, así como a la construcción de una relevante infraestructura y equipamientos de servicios. Por otra parte, la circulación de ideas y prácticas relacionadas con la ciencia de policía, que tuvo un importante desarrollo en diferentes territorios de Europa a lo largo del siglo XVIII, impulsó actuaciones, en algunos casos de forma temprana, para la mejora de la infraestructura en algunos centros urbanos de la región. Otras disposiciones relacionadas con la Policía contribuyeron también al desarrollo de iniciativas orientadas a la mejora de la salubridad y del incremento del control sobre los habitantes. En este sentido, el estudio de los agentes que impulsaron este tipo de medidas, el alcance que tuvieron y las respuestas que generaron en los grupos a los que iban destinadas, son algunas de las cuestiones que precisan de análisis más profundos y concluyentes.

Otros de los acontecimientos históricos que tuvieron un impacto muy directo en las ciudades y en los pueblos del ámbito caribeño fueron los procesos revolucionarios de la última década del siglo XVIII y los primeros años del XIX. En el caso de las ciudades-puerto de las islas francesas, la guerra fue especialmente intensa durante la Revolución haitiana, si bien sus efectos pudieron advertirse en centros urbanos situados en islas vecinas, como la llegada de emigrados, entre los que se encontraron propietarios plantadores de Saint-Domingue.

Además, la Revolución de las Trece Colonias y las desarrolladas con posterioridad en diferentes territorios de la América hispana tuvieron un especial impacto en los centros urbanos caribeños, destacando en este sentido casos como el de Caracas, por su temprana radicalización, y en el extremo opuesto otros como La Habana y San Juan, que siguieron siendo centros de poder y control vinculados a la Corona de España hasta fines del siglo XIX.

En este libro participan especialistas de diferentes instituciones de Colombia, España, México y República Dominicana, algunos de ellos integrantes del proyecto *Conneccaribbean*, que dirige la Dra. Consuelo Naranjo Orovio, del Instituto de Historia del CSIC (España). El primer capítulo, titulado «En el trajín de la venta de seres humanos. Las ciudades de la trata esclavista en el Caribe hispano, 1765-1830», tiene como objeto de análisis el tema del tráfico atlántico de esclavizados y su impacto en algunos centros urbanos de la región. Para ello, José Luis Belmonte, profesor del Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla, realiza una interpretación del mundo de las ciudades vinculadas a la trata esclavista, reinterpretando a los actores sociales que las poblaron, superando para ello «patrones territoriales o insulares, donde las ciudades cobraron vida y sentido en función de sus habitantes y de los diversos aportes culturales que traían consigo». Con ello, se busca visibilizar que el desarrollo de los centros urbanos fuera en buena medida «deudor de los aportes de los cautivos y afrodescendientes libres», contribuciones, como menciona el autor, «que sólo fueron posibles por la existencia de la esclavitud y del tráfico esclavista del que fueron víctimas».

A continuación, en el segundo capítulo, Johanna von Grafenstein, investigadora del Instituto Mora (CONACYT) de México, nos ofrece un estudio centrado en el impacto que los

procesos revolucionarios de la última década del siglo XVIII y los primeros años del XIX tuvieron en la región caribeña, destacando, para casos como el de Cuba, la llegada a varios de sus centros urbanos, principalmente villas como Santiago y Baracoa, pero también La Habana, Matanzas, Puerto Príncipe y Trinidad, de propietarios-plantadores de Saint-Domingue e islas francesas de las Antillas menores. El capítulo lleva por título «Ciudades caribeñas en tiempos turbulentos: el impacto de los procesos revolucionarios de fines del siglo XVIII e inicios del XIX en la vida urbana de las islas francesas y colonias vecinas».

El tercer capítulo, realizado por Leida Fernández Prieto, investigadora del Instituto de Historia del CSIC, se titula «Ciudades del conocimiento en el Caribe de plantación esclavista: una mirada desde Cuba». En este trabajo, la autora explora el lugar del conocimiento agrocientífico e industrial en el desarrollo urbano de las ciudades del Caribe de plantación esclavista, interpretándolo como un proceso en el que intervinieron múltiples agentes y fuentes de saber institucionales y privados. Asimismo, lo analiza desde diferentes dimensiones (científica, tecnológica, ambiental...) en el contexto de la incipiente globalización. El marco especial seleccionado como objeto de estudio es el de la isla de Cuba, con el objetivo de ofrecer una visión de conjunto que descentre el énfasis en el desarrollo urbano de La Habana. Entre los objetivos de este capítulo se encuentra la puesta en valor de la participación clave que diferentes grupos de la población afrodescendiente tuvieron en la modernización y el crecimiento urbano. Asimismo, la de mujeres botánicas estadounidenses en la producción y circulación de conocimiento natural y científico en sitios, contextos y circuitos urbanos de esclavitud.

A continuación, el capítulo cuarto, realizado por Pedro Manuel Luengo Gutiérrez, profesor del Departamento de

Historia del Arte de la Universidad de Sevilla, con el título «¿Su merced es europeo o criollo? Modernidad, globalización y arquitectura», valora desde una perspectiva trasimperial cómo la arquitectura de puertos participó del fenómeno de la globalización con particularidades propias, contribuyendo a potenciar de forma dinámica unos discursos frente a otros, convirtiéndose incluso en tema de discusión social. Para ello, analiza casos como el de la Jamaica británica, la renovación de los puertos franceses o el movimiento de monumentalización experimentado en diferentes ciudades del Caribe hispano, principalmente La Habana, como «capital de la modernidad».

En el capítulo quinto, de mi autoría, se lleva a cabo un análisis sobre la forma en la que, en el contexto del proceso de globalización, circularon en la región y se aplicaron en algunos de sus centros urbanos ideas, prácticas y medidas relativas a la policía, entendida durante el siglo XVIII como una ciencia que englobaba no solo aspectos sobre la seguridad y el control de la población, sino también otros relativos a la mejora de infraestructura y la salubridad, entre otros asuntos del gobierno. Para ello, en un primer apartado se identifican algunos de los principales impulsores de estas medidas en diferentes centros urbanos de la región, como La Habana, Caracas y Cartagena de Indias. De igual forma, se destaca el alcance de algunas de las medidas planteadas y diferentes respuestas que se generaron desde lo local a la hora de implementarse. En un segundo apartado se trata el caso específico de la ciudad de San Juan, localizada en una isla en la que las ideas de la Ilustración se aplicaron con cierto retraso. Junto a las medidas dispuestas por la máxima autoridad de la isla sobre policía, se han utilizado como principal fuente de análisis las actas capitulares de la citada ciudad, con el objetivo de determinar la importancia del cabildo en la gestión de estas iniciativas, de manera

coordinada o no, con los gobernadores y capitanes generales, que a su vez actuaron como presidentes de esa institución de gobierno local.

Tras estos trabajos que ofrecen una perspectiva regional de los procesos analizados, se incluye uno que desde lo local contribuye a un mejor conocimiento de la historia global de la región. Nos referimos al capítulo titulado «Transformando la ciudad: el desarrollo técnico de infraestructura en La Habana (1772-1835)», en el que su autor, Eduardo Azorín García, del Instituto de Historia del CSIC, profundiza en una de las cuestiones tratadas en el capítulo anterior. Concretamente, la relativa al desarrollo de la infraestructura urbana, que analiza para el periodo comprendido entre los gobiernos del marqués De la Torre y el de Miguel Tacón, por ser precisamente entonces el momento en que la ciudad de La Habana asistió a una primera remodelación urbana que sentó las bases de los cambios que acontecieron en las décadas siguientes. De las numerosas intervenciones efectuadas en este periodo, el presente texto examina el plano técnico de la infraestructura referente a la pavimentación de calles, el alumbrado público y la canalización del surtimiento de aguas. Entre los aspectos que destaca se encuentra el cambio de concepción producido en esa etapa desde una perspectiva técnica, en el contexto de una incipiente globalización, en el que, como menciona el autor, «la circulación de conocimiento científico, tecnológico e industrial sobrepasa la norma convencional de los estados absolutistas».

Otro de los aspectos contemplados en esta publicación tiene que ver con las dinámicas que se establecieron en territorios del espacio caribeño en los que lo urbano tuvo un peso marginal. Este es el objetivo de estudio del último capítulo, titulado «Más allá de las ciudades. Asentamientos costeros, redes comerciales y conexiones en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII»,

realizado por Antonino Vidal Ortega, de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra de la República Dominicana, y Raúl Román Romero, de la Universidad Nacional de Colombia (sede Caribe). Para ello, en este trabajo se pone de relieve cómo la costa de Mosquitia, a pesar de no contar con centros urbanos relevantes, estableció con la Corona una relación altamente flexible y desarrolló reacciones rápidas ante nuevas circunstancias económicas y políticas, convirtiéndose por ello en catalizadora de desarrollo económico y en lugar de innovación, superando las rivalidades entre imperios e incluso la intolerancia religiosa a través de colaboraciones y sinergias de actores de diversas nacionalidades y confesiones.

Con el tratamiento de los diferentes temas mencionados y teniendo a los centros urbanos del Caribe como objeto de estudio, este libro pretende contribuir a un mejor conocimiento del proceso de globalización durante la segunda mitad del siglo XVIII y gran parte del siglo XIX. También, a la identificación y el análisis detallado de dinámicas locales que en el espacio caribeño se vieron en buena medida determinadas o influenciadas por el impacto de procesos globales.

Emilio José Luque Azcona

Profesor Titular

Departamento de Historia de América

Universidad de Sevilla

Referencias bibliográficas

- Aram, B. (2019). ¿Entre dos mares? Reflexiones a partir de la Historia Atlántica y hacia tres conceptos de la Historia Global. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*. <http://journals.openedition.org/nuevomundo/76702>
- Cross, M. (1979). *Urbanization and Urban Growth in the Caribbean: An Essay of Social Change in Dependent Societies*. Cambridge University Press.
- Dede-Acosta, H. (2019). La ciudad como dispositivo de modernidad en la cuenca del Caribe (1850-1930): trayectorias paralelas en procesos urbanos de La Habana y Barranquilla. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, n.º 11.
- Dehoorne, O., H. Cao, D. y Ilies, D. (2016). La ville caribéenne comme objet d'étude. En O. Dehoorne, D. H. Cao, D. Ilies (Dir.), *Brownfields, friches urbaines et recompositions territoriales. La durabilité en question* (pp. 193-225). Publibook.
- Elías Caro, J. E. y Vidal Ortega, A. (Eds.). (2010). *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica*. Ediciones Uninorte.
- Grafstein, J. Von. (2006). *El Golfo-Caribe y sus puertos*. Tomos I y II. Instituto Mora.
- Jaffe, R. (Ed.). (2008). *The Caribbean City*. Ian Randle Publishers/Leiden, KITLV Press.
- Knight, F. W. (2010). La construcción social de las ciudades portuarias del Caribe antes de 1850. En J. E. Elías Caro y A. Vidal Ortega (Eds.). *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica* (pp. 21-36). Ediciones Uninorte.
- Naranjo Orovio, C. (1992). Antillas Españolas (Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo). En M. L. Cerrillos (Coord.), *La ciudad ilustrada: análisis regionales (1750-1850), Historia Urbana de Iberoamérica* (pp. 455-478). Testimonio.

- Narajo Orovio, C. (2014). *Historia mínima de las Antillas hispanas y británicas*. El Colegio de México.
- Potter, R. B. (Ed.). (1989). *Urbanization, Planning and Development in the Caribbean*. Mansell.
- Potter, R. B. (2017). *The Urban Caribbean in an Era of Global Change*. Routledge [1.ª edición 2000].
- Williams, E. (1944) *Capitalism & Slavery*. Chapel Hill.
- Yun Casalilla, B. (2019). *Historia global, historia transnacional e historia de los imperios*. Instituto Fernando el Católico, Excma. Diputación de Zaragoza.

Las ciudades del Caribe en policía: obras públicas y control de la población⁵⁹

Emilio José Luque Azcona
Universidad de Sevilla

Introducción

La ciudad fue uno de los puntos centrales de referencia para las transformaciones de tipo social, político, económico, cultural e ideológico que se produjeron en el contexto de la Ilustración. En este capítulo se analizan la circulación y el impacto que las ideas relacionadas con la ciencia de policía, una disciplina con antecedentes gestada en el contexto de las monarquías autoritarias y de las ideas ilustradas, tuvieron en diferentes centros urbanos del Caribe hispano durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX. Con ello pretendemos determinar en qué medida, y en el marco de un espacio como el caribeño, caracterizado por la presencia en el mismo de imperios en competencia y la circulación de personas, mercancías e ideas procedentes de diferentes territorios, las medidas ilustradas relacionadas con la policía se aplicaron

59. Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World. This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement n.º 823846. Dirigido por Consuelo Naranjo Orovio desde el Instituto de Historia-CSIC.

de forma paralela o no con relación a otros territorios de la América hispana.

Partiendo de la idea de que hubo zonas que recibieron una influencia más temprana de las ideas de la Ilustración que otras, hemos dividido este capítulo en dos apartados. En el primero se destacan algunos aspectos relacionados con la aplicación de las medidas orientadas a la mejora de infraestructura, la salubridad y el control de la población en algunos de los principales centros urbanos de la región, como La Habana, Caracas o Cartagena de Indias, contextualizándolos con lo sucedido en otros territorios de la España peninsular y americana. A continuación, en el segundo apartado se analiza con mayor profundidad un caso concreto, el de San Juan de Puerto Rico, localizado en una isla en la que las ideas de la Ilustración llegaron con cierto retraso. Junto a las medidas dispuestas por la máxima autoridad de la isla sobre policía, nos ha parecido importante utilizar como principal fuente de análisis las actas capitulares, con el objetivo de determinar la importancia del cabildo en la gestión de estas iniciativas, de manera coordinada o no, con los gobernadores y capitanes generales, que a su vez actuaron como presidentes de esa institución de gobierno local.

¿En qué medida el impacto de la globalización se dio a diferentes velocidades con relación a la propuesta y discusión de medidas relacionadas con la ciencia de policía en el Caribe?, ¿qué papel desempeñaron cabildos como el de San Juan de Puerto Rico en esta materia? Estos son algunos de los principales interrogantes a los que pretendemos responder con esta investigación y con la que queremos hacer un aporte al debate generado en el marco del interés creciente por el análisis de los efectos de la globalización en el espacio americano y caribeño (Yun *et. al.*, 2022, p. 1). Asimismo, complementar la

labor desarrollada por el programa CIRSAP que, a cargo de la Agence Nationale de la Recherche (Francia) entre los años 2006 y 2009, se encargó del estudio y análisis de la circulación y construcción de conocimientos sobre policía en la Europa del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, identificando formas de actuar, técnicas y competencias en diferentes cortes y centros urbanos, a través de la circulación de ideas, experiencias, y la movilidad de diplomáticos, militares y altos funcionarios (Marin, 2012, p. 19). Igualmente, continuar con el desarrollo de estudios que permitan una mejor comprensión de la gestión de lo urbano a nivel local en la América hispana, que ya hemos trabajado con temáticas relativas a la construcción de infraestructura urbana (sistemas defensivos, alamedas y paseos), la aplicación de bandos de buen gobierno o la gestión a desastres derivados de fenómenos climatológicos adversos, para diferentes centros urbanos de la región.

Globalización, Ilustración y ciudad en el Caribe

La adopción de iniciativas orientadas a la mejora de los aspectos materiales de la organización urbana y al orden y control de sus habitantes, fue una respuesta común en centros urbanos de Europa y América a lo largo del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX. Este tipo de medidas se englobaban en el marco de la ciencia de policía, una disciplina gestada en el contexto de las monarquías autoritarias y de las ideas ilustradas, con la que las autoridades buscaban un gobierno eficaz y una colectividad disciplinada y menos conflictiva. Su desarrollo se produce en unos momentos para los que las principales capitales europeas constituían ya símbolos «de las grandes monarquías» y eran al mismo tiempo «una considerable fuente de problemas», como consecuencia de un acelerado

crecimiento demográfico que, entre otras cosas, se tradujo en un incremento de los problemas de inseguridad e insalubridad (Foucault, 2006, p. 357; Fraile, 1997, pp. 11-14).

Como respuesta a esta situación, las autoridades de diferentes ciudades pusieron en marcha acciones para la transformación del paisaje urbano, de la sociedad y de las mentalidades, imponiendo y tratando de modificar para ello pautas de conducta a la población. Estas medidas se tradujeron, por una parte, en la división policial de la ciudad ilustrada en cuarteles y barrios, así como en la creación de nuevos oficios públicos responsables de la labor de policía: el síndico personero y el alcalde de barrio (Anguita Cantero, 1997, pp. 117-128). Los segundos contaron con una jurisdicción llamada «pedánea», que les permitía arrestar y efectuar instrucciones sumarias en los casos urgentes, antes de que el asunto fuera llevado al alcalde de cuartel. Eran responsables de la vigilancia de los vagabundos, del registro del vecindario de su respectivo barrio, de apuntar las entradas y salidas, de la policía, del alumbrado y limpieza públicos... (Marin, 2012, pp. 22-24). Esta medida se hizo efectiva en Madrid mediante la Instrucción del 21 de octubre de 1768. Al año siguiente se adoptaría en todas las ciudades peninsulares que eran sede de cancellerías o audiencias, comenzando a partir de entonces las autoridades locales de diferentes ciudades americanas a implementarlo o a reglamentar nuevamente sus funciones, tomando como referencia lo dispuesto para Madrid (Mariluz Urquijo, 1951, p. 4).

El cambio de interpretación que se produjo durante la Edad Moderna, con relación a la pobreza y la mendicidad —que, de ser vistos como valores relacionados con la resignación y la austeridad predicados por el cristianismo, pasaron a identificarse como manifestaciones «propias del vicio, la delincuencia y la depravación moral, que suponían un peligro para la

sociedad y requerían la acción de las autoridades» (Ramos Vázquez, 2009, p. 218)—, es otro aspecto fundamental a tener en cuenta a la hora de contextualizar la propuesta e implementación de este tipo de iniciativas. Es por ello por lo que durante ese periodo se aprobaron toda una serie de medidas para la regulación de la mendicidad y la vagancia, con el objetivo de poner al servicio de la comunidad a los considerados vagos y «malentretidos», mediante su empleo en ocupaciones forzadas, al ver los ilustrados, en este colectivo, uno de los principales obstáculos para el ansiado progreso. Para Isabel Ramos Vázquez (2009), medidas como la promulgación de la Real Ordenanza de Vagos de 1745, con la que se pretendió centralizar la policía de vagos en la figura del gobernador del Consejo y fortalecer con su aplicación tanto al Ejército como a la Marina, continuadas con instrucciones como las de 1751 y 1759 (con suplemento en 1765), aunque tuvieron una influencia decisiva en la metrópoli y en los territorios ultramarinos, se vieron en buena medida frustradas por varias razones. Entre ellas se encontraban tanto la escasa colaboración para su cumplimiento, como la ambigüedad de los términos «vago» y «malentretido», lo que dificultaba la toma de decisiones en relación con su castigo o las dificultades existentes para su recogimiento y mantenimiento (pp. 218, 233-234).

Otro elemento importante que incentivó el desarrollo de la ciencia de policía durante la segunda mitad del siglo XVIII tuvo que ver con el interés de una rama del saber médico-social por todo lo relacionado con el organismo humano y por la adecuada configuración y gestión de los espacios urbanos, con el objetivo de erradicar núcleos focales de enfermedades y controlar los procesos de circulación del agua y del aire. Con este fin, se propusieron y aplicaron medidas orientadas tanto al traslado de cementerios a la periferia urbana como al incremento de la

superficie de espacios libres, la construcción de hospitales, hospicios y cárceles, y el abastecimiento y la evacuación de aguas (Jori, 2013). También, la materialización de infraestructura relativa al abastecimiento de agua para el consumo personal, el desarrollo de las actividades comerciales y artesanales o el riego de huertas y granjas de las periferias urbanas. Asimismo, otros de los temas recurrentes fueron, en este sentido, los que tienen que ver con la limpieza, la recogida de basuras o el empedrado y alumbrado de calles y plazas. Estos aspectos venían siendo tratados ya por fueros y ordenanzas municipales desde el Medievo, pero fue durante el siglo XVIII cuando se produjeron avances importantes, en algunos casos como consecuencia de la gestión desarrollada por corregidores e intendentes ilustrados en esta materia (Lozano Bartolozzi, 2011, pp. 126-158).

Esta situación generó un «sistema de relaciones asimétrico» en la gestión urbana por el conflicto de intereses que se produjo entre el poder central y local en la toma de decisiones y el control de las medidas adoptadas, hecho que llevó en muchos casos «a la vigilancia mutua, el recelo, cuando no al conflicto abierto». Así lo destaca Josefina Gómez Mendoza para el caso de Madrid, ciudad en la que ramos como el de Paseos y arbolado fue especialmente sensible (Gómez Mendoza, 2003, pp. 19, 40 y 45). Situaciones similares han sido puestas de relieve para otros centros urbanos de la América hispana, por los conflictos surgidos entre diferentes autoridades de gobierno regionales (virreyes, intendentes, gobernadores y capitanes generales) con órganos de poder local o cabildos.

Para casos como el del virreinato de Nueva España, Esteban Sánchez de Tagle ha destacado el papel desempeñado por algunos virreyes en la aplicación de este tipo de medidas orientadas al embellecimiento de las ciudades, la mejora de la salubridad y el control de la población, a pesar «de la oposición del

sistema burocrático de los gobiernos municipales», más por un afán de boato que por un verdadero interés por materializar los ideales ilustrados (Sánchez de Tagle, 2000, pp. 9-10, 17-18). Si bien es cierto que con la aplicación de la Ordenanza de Intendentes de 1786 los virreyes tuvieron que ceder algunas de sus funciones y cuotas de poder a los intendentes, a inicios del año 1788 los virreyes recuperaron su papel de autoridad suprema de Nueva España al ejercer como superintendentes y constituir de ordinario los verdaderos intendentes de la primera provincia del virreinato, hecho que les permitió contar con atribuciones de policía urbanística que en las restantes provincias eran desempeñadas por los intendentes provinciales (Navarro García, 1991, p. 20; Navarro García, 2009, pp. 32 y 35). En otros territorios, como el del virreinato peruano, los virreyes también desempeñaron un papel destacado en esta materia, sobre todo durante periodos en los que los cabildos contaban con escasos medios técnicos y económicos, hasta que a inicios del siglo XIX recobraron su importancia política y representativa (Rivasplata, 2014, p. 271).

Un aspecto para destacar es que las resistencias y oposiciones a determinadas medidas relacionadas con la ciencia de policía no se dieron únicamente por el conflicto mantenido entre los distintos órganos implicados en la gestión de las mismas, sino por la falta de comprensión y acatamiento de sectores de la población hacia los que estaban dirigidas, aunque implicaran mejoras para el bien público (Molero, 2014, p. 29), o por la negativa al pago de obligaciones, como sucedió con las destinadas a financiar obras para el empedrado de calles y plazas (Sánchez de Tagle, 2000, p. 10). Un interesante ejemplo en este sentido lo constituye el conjunto de medidas adoptadas en diferentes centros urbanos de la época para la recogida de basuras, que en casos como el de la Ciudad de México

constituía una práctica incomprensible para la gran mayoría (Rodríguez, 2000). Hubo ocasiones en las que estas resistencias desembocaron en motines, siendo uno de los más destacados el sucedido en Madrid contra el ministro Esquilache, en el año 1766, pudiéndose encontrar entre las múltiples causas del mismo el encarecimiento de los alquileres producido como consecuencia de las mejoras realizadas en alcantarillado y empedrado de calles, o la subida del aceite y el agotamiento de las velas de sebo por la construcción del alumbrado nocturno, en un momento de crisis de subsistencia para amplios sectores de la población (López García, 2016, p. 43).

Ciñéndonos al ámbito del Caribe, diferentes aspectos propiciaron que algunos de sus centros urbanos fueran pioneros en la propuesta y aplicación de medidas relacionadas con la ciencia de policía, con relación incluso a otros centros urbanos de la España peninsular o de la América hispana. En este hecho influyeron factores de índole estratégica y la gestión desempeñada en este sentido por algunos gobernadores y capitanes generales. Con relación a los primeros, la toma de La Habana por los ingleses en 1762 se tradujo, tras su recuperación, en la aplicación de una serie de medidas orientadas al refuerzo de la defensa de las Indias, el incremento de los ingresos fiscales y el estímulo del desarrollo del comercio transatlántico (Céspedes del Castillo, 1983, p. 119). Entre ellas estuvo la reorganización político-territorial con la creación de la Intendencia General del Ejército y Hacienda de la Isla de Cuba en 1764, iniciativa que se extendería después, a lo largo de las décadas de 1770 y 1780, a otros territorios americanos, propiciándose con ello la renovación urbanística de las ciudades seleccionadas como capitales de intendencia (Vega Janino, 1989, pp. 240-242).

Otra de las medidas impulsada tras la recuperación de La Habana fue la adopción, en dicha ciudad, a propuesta del conde

de Rica (1763-1765) tras analizarlo con el ayuntamiento de la ciudad en junta de policía, de la figura de «comisarios de barrio» y su división en cuatro cuarteles en 1763, antes incluso que la ya mencionada de los alcaldes de barrio en Madrid del año 1768. Esta medida se concretaría durante la década de 1770 en ciudades como Santa Fe de Bogotá (1774), Caracas (1775), Buenos Aires (1777) o Santiago de Chile (1778); en la de los ochenta en Ciudad de México (1782), Lima (1785) (Apolaza-Llorente, 2015, pp. 4-9) y en algunas ciudades de menor rango, como por ejemplo las de Salta, Córdoba y San Juan para el interior del virreinato del Río de la Plata (Mariluz Urquijo, 1951, p. 5). Esta iniciativa continuaría aplicándose durante los años noventa, destacando en este sentido ejemplos como el de Nueva Guatemala (1791) (Dym, 2010, pp. 196-229) o el de la ciudad novohispana de Oaxaca (1796).

Mapa 1. Centros urbanos del Caribe hispano referidos en este capítulo



Fuente: Elaboración propia.

Para el ámbito americano, estas iniciativas respondieron en buena medida al crecimiento demográfico y a la presencia cada vez más significativa, en sus principales centros urbanos, de grupos que eran vistos como una amenaza para el orden que quería imponerse. Así, en el caso de México, la división de la ciudad en ocho cuarteles mayores y la redacción del reglamento relativo a las funciones de los alcaldes de barrio correspondieron al virrey Martín de Mayorga (1770-1783), poco antes de la aplicación de las Ordenanzas de Intendentes de 1786, justificándose por el crecimiento de la población flotante y la expansión física urbana que, a su parecer, impedían el mantenimiento del orden y el bien público (Gortari Rabiela, 2002, pp. 123-124). En el caso concreto de La Habana, si su población, incluyendo los arrabales más inmediatos, rondaba los casi 54 mil habitantes a mediados del siglo XVIII (Apaolaza Llorente, 2016, p. 122), hacia el año 1810 Alexander von Humboldt la fijaba en casi 97 mil, destacando la particular densidad de la población de origen africano en la capital y su área más inmediata (Le Riverend Brusone, 1992, p. 132). Asimismo, el aumento de la población considerada vaga o malentendida contribuiría también a una mayor conflictividad social, de forma especialmente significativa durante gobiernos como el de Dionisio Vives (1823-1832) (Apaolaza Llorente, 2016, p. 136). En Caracas, una ciudad de menor tamaño, que apenas superaba los 30 mil habitantes hacia el año 1800, sin contar el extrarradio (Lucena Giraldo, 1992, p. 520), la división en barrios para «justicia y vigilancia», con un alcalde a su frente, se produjo durante el gobierno de José Carlos de Agüero (1772-1777), quien justificó esta medida por la necesidad de controlar mejor el comportamiento de los habitantes de la ciudad, especialmente los que se encontraban en las zonas más alejadas del centro (Salazar Bravo, 2008, p. 25).

Es cierto que la preocupación de las autoridades por el incremento de estos sectores de la población no fue exclusiva de la región caribeña, pero el estallido de la Revolución francesa en 1789, y de la de Haití en 1791, tuvieron en ella una repercusión directa que explica la aplicación temprana de medidas para el mantenimiento del orden y la disciplina, sobre todo por el temor a posibles revueltas de población esclavizada (González-Ripoll y Naranjo Orovio, 2005). A todo ello habría que unir el desarrollo de movimientos independentistas tras la crisis de la monarquía española desatada en 1808, situación que llevó, a partir de entonces, a la adopción de iniciativas para impedir que los procesos revolucionarios que triunfaban en el continente lo hicieran también en las islas que, como Cuba y Puerto Rico, siguieron siendo fieles a la Corona⁶⁰. De hecho, políticas en materia de obras públicas y gestión frente a desastres provocados por huracanes, desarrolladas por los gobernadores Miguel Tacón en Cuba y Miguel de la Torre en Puerto Rico, han sido interpretadas por Stuart B. Schwartz como parte de un plan para exaltar las ventajas de la lealtad a la Corona española, en el contexto de las revueltas revolucionarias que tuvieron lugar en Hispanoamérica durante las primeras décadas del siglo XIX (Schwartz, 2018, pp. 145-46).

Junto a la creación de los comisarios o alcaldes de barrio y la división de las ciudades en cuarteles, los bandos de buen gobierno desempeñaron un papel destacado como instru-

60. Para una profundización del contexto y la situación vivida en las Antillas, especialmente en Cuba, en el contexto de la independencia de la América española, consultar: Sevilla Soler, 1986; Kuethe, 1998; Piqueras Arenas, 2005; Vázquez Cienfuegos, 2008; Amores Carredano, 2016. Para el caso específico de Puerto Rico consultar: Lalinde Abadía, 1980; Navarro García, 1991; Espinosa Fernández, 2015; Altgracia Espada, 2013.

mentos para el control de la población. En este sentido, fueron documentos en los que las principales autoridades políticas, a modo de ordenanza, dictaban una serie de disposiciones sobre la policía o el buen gobierno de las ciudades (Escobedo Mansilla, 1995, pp. 473-496). Para ello, incluyeron una serie de «normas orientadas al ámbito prioritariamente urbano promulgadas por los gobernantes americanos para atender problemas locales» (Tau Anzoátegui, 1983, p. 25). En casos como el de Cuba, Dorleta Apaolaza (2018) destaca que los que tenían competencia de justicia y policía eran, junto a los gobernadores de La Habana y Santiago de Cuba, los tenientes de gobernador nombrados por ellos y los alcaldes ordinarios de las villas, siempre que respetaran el de su superior político. De igual forma, que cada uno de los gobernadores del periodo comprendido entre 1763 y 1830 dictó el suyo propio, con el objetivo de asegurar el control social y regular los aspectos más diversos de la vida cotidiana de la ciudad (pp. 175 y 176). Julio Le Riverend Brusone (1992) destaca que «nada dejaron en el olvido», al incluir disposiciones que tenían que ver tanto con costumbres, como con:

fiestas populares, juegos de envite y azar, ferias de Guanabacoa y Regla, interdicción de casas de guano o yagua en el recinto, alcabalas, ventas de esclavos, libros prohibidos, regulación de las milicias de blancos, pardos y morenos, matrimonios, uso de armas y capas por negros y mulatos, moneda macuquina, valor de la moneda de oro en España, indulto de desertores, exclusión del consumo de aguardiente de caña [salvo para usos medicinales, entre otras cuestiones] (p. 124).

Además de los aspectos que tienen que ver con el control y la seguridad, los bandos de policía y buen gobierno trata-

ron también una serie de iniciativas orientadas a la mejora de los aspectos materiales de la organización urbana, como la higiene, la iluminación, el empedrado y trazado de calles, el emplazamiento de hospitales, cárceles y cementerios. Su aplicación dependió, por lo general, de una coyuntura económica favorable que permitiera la puesta en marcha de obras e intervenciones, para la materialización de las medidas planteadas.

En el caso de México, la ciudad más poblada de la América hispana, durante las últimas décadas del siglo XVIII se produjeron importantes mejoras en sus infraestructura y servicios, destacando, en este sentido, los relativos al abastecimiento de agua, empedrado y alumbrado de calles, recogida de basuras, construcción de paseos y organización del comercio ambulante en cajones (Hernández Franyuti, 1997, pp. 49, 50 55 y 73; Luque Azcona, 2017; Solano, 1990, pp. 147-153). Con relación al empedrado, los numerosos problemas técnicos no impidieron que para el año 1776 una parte importante de la ciudad estuviera empedrada, gracias a la colaboración de varias instituciones durante el gobierno del virrey Antonio María de Bucareli y Ursua (1771-1779). El interés de este proyecto respondió no solo a intereses estéticos o de comodidad, al contemplar aspectos relacionados con la salud, para «prevenir contagios de pestes y epidemias a que son propensos los lugares populosos...» (Moncada Maya, 2006). Al menos de forma aparente, ya que, para autores como Esteban Sánchez de Tagle (2000), las cuestiones relacionadas con la salubridad fueron en esos momentos argumentos más justificativos que reales (p. 16). De todas formas, lo cierto es que los trabajos para el empedrado de calles, continuado en las décadas siguientes, provocaron cambios apreciables, según se desprende de testimonios como el del ingeniero Miguel Constanzó, al referirse en el año 1796 a los logros alcanzados en la ciudad

durante la gestión del virrey Juan Vicente de Güemes, II conde de Revillagigedo (1789-1794). En este sentido, destacó cómo antes de su gobierno:

[...] se miraban casi siempre las calles de México descuidadas y sucias... no había quien pudiese tolerar, sin violencia el hedor y fetidez que exhalaban, dificultábase el tránsito de ellas, particularmente en tiempos de lluvia, por entre montones de basura y charcos de inmundicia, de suerte que una persona decentemente vestida no podía andar a pie una sola cuadra de las calles principales, sin exponerse a ver sus vestidos y calzado manchados o salpicados por las caballerías, recuas y carruajes, con un lodo pestilente y asqueroso (Moncada Maya, 2006).

En lo que al ámbito del Caribe se refiere, la transformación de algunas ciudades puerto en plazas fortificadas durante el siglo XVIII, propiciaría la presencia en ellas de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de las obras de fortificación, que con sus conocimientos y experiencias contribuyeron a la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos en la construcción de nueva infraestructura y equipamientos de servicios. La llegada de recursos del exterior para el reforzamiento de las defensas y el mantenimiento de guarniciones militares y mandos de tropa contribuiría al estímulo de las economías locales. Este hecho, unido a una coyuntura económica favorable, propiciaría en los centros urbanos más dinámicos del Caribe la puesta en marcha de algunas obras de infraestructura a nivel urbanístico, primero en el contexto del crecimiento sostenido de las economías de plantación, por el incremento de la demanda europea de productos tropicales, principalmente azúcar, y a partir de inicios del ochocientos, por una integración más acelerada

de las exportaciones en la economía mundial, en un contexto más globalizado, impulsado por «la maduración de la revolución industrial» y de los transportes (Gelman, 2014). Uno de los casos más significativos en este sentido fue el de la isla de Cuba, que entre las décadas de 1740 y 1790 experimentó un importante crecimiento económico y demográfico al consolidarse como primer exportador mundial de azúcar, situación que propiciaría el desarrollo de un activo periodo constructivo en La Habana, con el que se intentó dotar a la ciudad de mejor infraestructura, importantes edificios civiles y espacios públicos urbanizados (Le Riverend Brusone, 1992, pp. 119-120; Santa María García, 2011, p. 150).

Entre los gobernadores que destacaron a la hora de impulsar en La Habana medidas relativas a la policía, se encontraron Felipe de Fonsdeviela, marqués de la Torre (1771-1777), Luis de Casas (1790-1796) y, ya entrando el siglo XIX, Miguel Tacón (1834-1838) (Apaolaza Llorente, 2016, pp. 127, 132 y 140). Como veremos en el capítulo de este libro dedicado al desarrollo técnico de la infraestructura en esa ciudad, realizado por Eduardo Azorín, el primero de ellos «dirigió una política ilustrada basada en la ciencia de policía por la cual fomentó la higiene del espacio público, incorporó equipamiento urbano, favoreció la proliferación de edificaciones civiles y conformó nuevos lugares de esparcimiento». Durante su gobierno, entre otras medidas, se creó la primera alameda, el primer teatro o Coliseo, se inició el empedrado de las calles, se diseñó la plaza mayor, se construyeron puentes y se arreglaron caminos. También se adoptaron medidas para combatir el comercio ambulante y acabar así, como en otros centros urbanos del periodo, con «una imagen inconfundible de ese desorden» que los ilustrados querían erradicar (Amores Carredano, 2019, pp. 107 y 115). En las últimas décadas del siglo

XVIII se llevaron a cabo en dicha ciudad una serie de medidas orientadas a la instauración de un sistema de alumbrado y de recogida de basuras, pudiéndose encontrar, en este sentido, bandos particulares de policía como los emitidos por el gobernador José Manuel de Ezpeleta, entre los años 1786 y 1787 (Azorín, 2021, p. 182)⁶¹.

Dentro de la región caribeña, entre los centros urbanos que experimentaron importantes avances en materia de infraestructura y salubridad durante las últimas décadas del siglo XVIII, estuvo la ciudad de Caracas, con algunas intervenciones que podemos considerar tempranas con relación a otros núcleos de población de la América hispana (Luque Azcona, 2017). De manera similar a lo sucedido en La Habana, en este caso gran parte de las intervenciones pudieron proyectarse y materializarse en el contexto de una coyuntura política y económica favorable durante la segunda mitad del siglo XVIII, que para el caso venezolano se debió, en el plano político-administrativo, a la unificación de territorios hasta entonces dispersos en la Capitanía General de Venezuela (1777) y a la creación de la Intendencia (1776), la Audiencia (1786), el Consulado de Caracas (1793) y el Arzobispado (1803); también, en el plano económico, al importante dinamismo experimentado como consecuencia, entre otras cosas, de la creación en 1728 de la Real Compañía Guipuzcoana, encargada de dirigir y fomentar la expansión económica de la provincia, en buena medida gracias a la producción de cacao. Todo ello propiciaría, a su vez, un importante crecimiento demográfico en algunas zonas del territorio venezolano (Navarro García,

61. La evolución urbana y arquitectónica de La Habana durante ese periodo ha sido tratada, además de por los autores mencionados, por otros como Chateloin (1989), Naranjo Orovio (1992) y Scarpaci *et. al.* (2002).

1991, pp. 96-99, 206-207), así como la expansión y la consolidación de la red urbana de Venezuela y la consagración de la capitalidad de la ciudad de Santiago de León de Caracas (Lucena Giraldo, 1992, p. 519).

Entre las actuaciones desarrolladas en el mencionado núcleo urbano a nivel de infraestructura, destacan algunas, como la remodelación de la plaza mayor con la construcción de fuentes, escalinatas, locales y pórticos en la fachada sur y oeste y la conformación de un incipiente sistema de alumbrado durante el gobierno de Felipe Ricardos (1751-1757) (Ladera de Díez, 1990, p. 204; Salazar Bravo, 2008a, pp. 201-211). En esos años el mencionado gobernador impulsó, junto al cabildo de la ciudad, medidas para mantener el orden de la retícula, la forma de las calles y su empedrado (Salazar Bravo, 2012, p. 43). En las décadas de 1770 y 1780 se produjeron, asimismo, algunas intervenciones destacadas, como la construcción de los puentes de La Trinidad (1775) y el de Carlos III (1777), que posibilitaron la extensión de la trama urbana al norte y al este de la ciudad, durante el gobierno de José Carlos de Agüero (1772-1777) (Salazar Bravo, 2008b, p. 83), o la construcción de un corral de comedias y una alameda llamada de la Trinidad, por el capitán general Manuel González y Torres de Navarra (1782-1786) (Lucena Giraldo, 2013, p. 154). La similar configuración de esta alameda con la del Paseo del Prado de Madrid pudo deberse, según José Enrique Blondet Serfaty, al hecho de que González y Torres hubiera residido en la capital del reino antes de su traslado a Caracas, pudiendo conocer de primera mano algunas de las actuaciones impulsadas por el monarca Carlos III en esa ciudad (Blondet Serfaty, 2008, pp. 70-72).

De manera parecida a lo sucedido en otros centros urbanos de la época, las nociones ilustradas de higiene y salubri-

dad llevaron a algunos gobernadores a impulsar en Caracas medidas para la limpieza pública (Salazar Bravo, 2012, p. 79). Entre los bandos relacionados con este asunto se encuentran algunos, como el del gobernador Martín de Lardizábal y Elorza (1732-1747) del año 1737, que incluía una resolución relativa a la gestión del agua; el de José Solano y Bote (1763-1771), del año 1769, que tenía varias disposiciones sobre diferentes aspectos de la vida caraqueña, algunas relacionadas con el aseo y mantenimiento de calles y caminos (Índice Histórico Español, p. 421); o el de Pedro Carbonell Pinto Vigo y Correa (1792-1799), del año 1795, que contenía prohibiciones como la de no arrojar a las quebradas de la población o en sus contornos «ropas y muebles de los enfermos, basura ni otra inmundicia alguna» (Archila, 1961, pp. 349-350). También se construyeron hospitales especializados, como el de San Lázaro para enfermos de lepra, del año 1752, y la Casa de la Misericordia, en el año 1789 (Salazar Bravo, 2013, p. 9). Otra iniciativa, como la relativa a la construcción de un cementerio, no se concretaría en Caracas hasta inicios del siglo XIX; concretamente, a partir del año 1816 (Alzate Echeverri, 2007, p. 209).

Con relación a otros núcleos urbanos del espacio caribeño, sabemos del impulso que algunas autoridades dieron a la aplicación de iniciativas relacionadas con la ciencia de policía durante las últimas décadas del siglo XVIII. En el caso de la ciudad de Cartagena de Indias, fueron varios los dirigentes que durante la segunda mitad del siglo XVIII manifestaron en diferentes ocasiones que el presupuesto de la provincia se destinaba en su mayoría al sostenimiento del aparato militar defensivo y no a su progreso material. En este sentido, una de las medidas llevadas a cabo por orden del gobernador José de Sobremonte (1761-1766), fue la del adoquinado de las calles

para la defensa (Munive, 2004, p. 188). Entre los factores que pudieron influir en un cierto retraso, con relación a otros centros urbanos de la región, en la mejora de la infraestructura urbana de Cartagena, estuvieron, por una parte, la priorización dada en esos momentos a los trabajos destinados al reforzamiento de sus defensas y al mantenimiento de una guarnición militar y mandos de tropa; por otra, al hecho de que en el virreinato de Nueva Granada no se produjera una renovación generalizada del gobierno por medio de las intendencias y a la coyuntura generada con la revuelta protagonizada por los nuevos centros productivos de Socorro a inicios de la década 1780 (Ruiz Rivera, 2019, pp. 553-554).

A pesar de todo ello, hubo durante las últimas décadas del siglo XVIII gobernadores que propusieron y aplicaron medidas relativas a la policía para la ciudad, destacando en este sentido Joaquín de Cañaveral y Ponce (1789-1796), quien propuso un proyecto de empedrado de las calles que para el año 1790 se encontraba avanzado en su ejecución, al tiempo que contribuyó a la realización de cuatro obras de gran relevancia para la ciudad: la construcción del muelle nuevo, la segunda puerta del puente de Getsemaní, el Hospital Real y del cuartel para el Regimiento Fijo. Entre las acciones destacadas por algunos de los miembros del cabildo favorables a su gestión, estuvo la de haber limpiado a «la ciudad de vagos, ociosos y mal entretenidos que corrompían con sus torpes vicios y su escandalosa vida, a los que metía en las obras de fortificación o en las milicias para convertirlos en vecinos útiles» (Ruiz Rivera, 2019, pp. 561 y 567). Durante su gobierno, se aprobaron una serie de medidas para el mantenimiento del buen orden respecto a la salud, relativas a la administración y distribución del agua, la limpieza, el abasto de alimentos o el control de las basuras y enfermedades (Munive, 2004, p. 180).

Concretamente, el bando de buen gobierno del año 1789; el de cinco años más tarde, con el que intentó contrarrestar el acaparamiento y la especulación con la carne de cerdo; o el del año 1796, por el que se multaba a toda aquella persona que revendiera «los mantenimientos» destinados al abasto de la plaza (Solano D., 2018, pp. 549-588).

Otros centros urbanos relevantes del espacio caribeño para el periodo analizado fueron San Juan de Puerto Rico, que será tratado con mayor detenimiento en el siguiente apartado, o Santo Domingo, ciudad esta última para la que es preciso realizar estudios más específicos sobre la forma en la que las diferentes autoridades implicadas en la gestión de su centro urbano propusieron y aplicaron medidas relacionadas con la ciencia de policía durante la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX.

San Juan de Puerto Rico

Las ideas de la Ilustración llegaron a Puerto Rico con cierto retraso en relación con otros territorios de la América hispana (Gutiérrez del Arroyo, 1950). No obstante, es posible encontrar algunos precedentes en la isla de este movimiento filosófico y cultural, tanto en algunas de las medidas desarrolladas durante las últimas décadas del siglo XVIII, por capitanes generales destinados en la isla (Castro Arroyo, 1984, p. 22), como en las ideas ilustradas y propuestas llevadas a cabo por otros representantes de la Corona, miembros destacados de la Iglesia, militares, hacendados, la élite intelectual criolla y los representantes del gobierno local, relativas al ordenamiento del territorio para la producción, la regulación de la fuerza laboral, el comercio y la educación (Cortés Zavala 2009-2010, pp. 110-11). En este sentido, María de los Ángeles Castro ha

identificado al periodo de gobierno de Miguel de la Torre (1823-1837) como el del máximo apogeo de las ideas ilustradas en la isla (Castro Arroyo, 1984, p. 22). Fue precisamente entonces, a partir de la segunda década del siglo XIX, cuando los cambios en la estructura socioeconómica de la isla se hicieron más evidentes, si bien es cierto que habían comenzado a producirse durante las últimas décadas del XVIII (Navarro García, 1991, p. 17).

De manera parecida a lo sucedido en otros enclaves de gran valor estratégico del ámbito caribeño, la presencia en San Juan de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de las obras de fortificación influyó en la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, así como en la construcción de infraestructura y equipamientos de servicios (Sepúlveda Rivera, 1989, p. 125). En este sentido, destaca la llegada a Puerto Rico del mariscal de campo irlandés Alejandro O'Reilly, en abril de 1765, autor del proyecto defensivo, cuyas obras comenzaron el 1 de enero del año siguiente bajo la dirección del ingeniero jefe de las Reales Obras de Fortificación de la isla, Thomas O'Daly, quien trabajó en ella desde 1762 hasta el 19 de enero de 1781. Con el objetivo de hacer el enclave inexpugnable, el monarca Carlos III dispondría además el envío de «700 penados y reos del comercio ilícito», procedentes de España, Nueva Granada y Venezuela, para el trabajo en las obras proyectadas por O'Reilly, el refuerzo de la guarnición de la isla con soldados del Regimiento de León y varias tropas de Ceuta y Orán, y la asignación a Puerto Rico de un situado de 100 mil pesos anuales procedentes del Real Erario del virreinato de Nueva España (Hinarejos Martín, 2020, pp. 109 y 113).

Figura 1. Gobernador don Miguel Antonio de Ustáriz. José Campeche y Jordán. 1789-1792, óleo sobre madera



Fuente: Colección Instituto de Cultura Puertorriqueña.

Otro aspecto destacable para el caso de Puerto Rico es el papel activo desempeñado por algunos de los gobernadores y capitanes generales a la hora de presidir el cabildo, en aspectos relativos a la administración de la ciudad y en la propuesta y aprobación de medidas relacionadas con la policía. Reflejo del interés de estos últimos por el ordenamiento de la vida pública de la isla son los diferentes bandos de policía y buen gobierno. Algunos de ellos han sido analizados por María Teresa Cortés Zavala, concretamente los que fueron emitidos entre el gobierno de Miguel Antonio de Ustáriz (1789-1792) y el de Juan Manuel González de la Pezuela (1849-1851), destacando el papel tan importante que desempeñaron para unos momentos en los que la seguridad era vista como uno de los factores claves para el aumento del cultivo de productos agrícolas de exportación (Cortés Zavala, 2017, pp. 29-56). María de los Ángeles Castro distingue en ellos tres tipos de reglamentaciones: el primero, el que se refiere a la organización y el embellecimiento de la ciudad a través del trazado urbano de las calles, la regulación de las construcciones, la remodelación y alineación de las casas y edificios; el segundo, el relativo a la conservación y limpieza de las calles, plazas y paseos; y el tercero, el que tiene que ver con la seguridad de los habitantes de la ciudad y la estabilidad del gobierno. También destaca que los bandos del siglo XIX fueron más explícitos que los anteriores al referirse a estos aspectos (Castro Arroyo, 1984, pp. 15 y 16).

Antes de pasar a analizar las diferentes disposiciones que sobre estas cuestiones se adoptaron en la ciudad de San Juan de Puerto Rico durante el siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX, nos parece importante destacar el papel activo que los miembros del cabildo tuvieron en la propuesta, discusión y aprobación de esas medidas. En este sentido, las actas capitulares ponen de relieve que desde esa institución se realiza-

ron periódicas peticiones de ordenanzas, que partieron por lo general del procurador general. También se discutieron y propusieron modificaciones a determinados bandos, por lo que podemos afirmar que la propuesta de medidas relativas a la policía partió tanto de reales órdenes, como de la iniciativa de gobernadores y capitanes generales y de propuestas realizadas desde el órgano del poder local.

Organización y embellecimiento de la ciudad

El interés del Gobierno por las obras de utilidad pública en su sentido moderno puede advertirse en Puerto Rico con el inicio del siglo XIX, pudiéndose con anterioridad encontrar alguna excepción, caso de las obras para el empedrado de las calles de la capital (Gutiérrez del Arroyo, 1950, p. 133). Adolfo de Hostos destaca el «notorio» abandono que tenían las calles y plazas de la ciudad de San Juan durante la segunda mitad del siglo XVIII, a pesar de haberse aprobado diferentes impuestos para su composición. También menciona el inicio de las obras de empedrado en el año 1784, con «chinos o cantos rodados, dejándose el arroyo al centro revestido con losas del país» (Hostos, 1948, pp. 427-428). Según aparece descrito en el acta capitular del 2 de junio de ese año, por real orden del 28 de febrero anterior, se había proveído al gobernador de Puerto Rico que celebrara un cabildo abierto «en que se trate sobre el empedrado de las calles y se propongan los arbitrios menos gravosos para llevar a efecto la obra», en respuesta a una carta anterior en la que el ingeniero comandante había expuesto el problema existente con «la disminución progresiva» que había ido teniendo el «fondo de este puerto», las causas «de este daño y medios de repararlo». La misma preocupación con relación al calado del fondeadero de la bahía existía en esos mo-

mentos en la ciudad de La Habana, como describe Eduardo Azorín más adelante, en su ya mencionado capítulo sobre el desarrollo técnico de la infraestructura en esa ciudad.

Al mencionado cabildo abierto debían asistir los ingenieros de la plaza y algunos de los principales vecinos de la población. En la sesión celebrada el 16 de agosto siguiente, el comandante de ingenieros, don Juan Francisco Mestre, estimó en unos 20.174 pesos, 6 reales y 25 maravedíes el costo del empedrado de las calles:

situadas de Norte a Sur de la ciudad, que son las más precisas para el uso del público por lo pendiente de ellas, y cuyo derrame precipita los terrenos simples conduciéndolos a la bahía que la perjudica en el todo y hace ofensa al puerto y su entrada.

Con el objetivo de financiar la obra, en la misma sesión se solicitó real aprobación para «imponer una pensión equitativa sobre los frutos comestibles que exportan y venden las embarcaciones de Europa y de esta América» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1781-1785*, 1966, pp. 154, 155 y 162). El asunto volvería a tratarse en un cabildo extraordinario el 18 de mayo de 1785, con motivo de haber llegado la real aprobación de lo solicitado (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1785-1789*, 1966, pp. 4-5).

Los trabajos para el empedrado continuaron durante el gobierno de Ramón de Castro (1795-1804). Se dotaron a las calles principales con aceras conformadas por ladrillos puestos de canto, si bien no sería hasta inicios de la década de 1830, durante el gobierno de Miguel de la Torre, cuando los trabajos experimentaron mayores avances, hasta su casi completa conclusión en el año 1840 (Hostos, 1948, p. 428). No obstante, en las décadas siguientes un buen número de calles conti-

nuaron sin estar pavimentadas, siendo uno de los objetivos del ayuntamiento de San Juan su arreglo, incluso para fechas tan avanzadas como el último cuarto de siglo (Castro Arroyo, 1984, pp. 198-199).

Junto a las del empedrado, otra de las obras que centró el interés de gobernadores y el cabildo de San Juan fue la de la reparación de los puentes de San Antonio y Martín Peña, por la importancia que tenían para la comunicación y la introducción de víveres y frutos en el núcleo intramuros, siendo frecuentes las alusiones al estado de ruina que presentaban. Así lo reflejan varias actas capitulares a lo largo de los años 1732, 1738, 1739, 1741, 1744, 1745, 1746, 1749, 1752, 1753, 1756, 1757, 1766, 1767, 1768, 1774, 1776, 1778, 1782, 1806, 1820... (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1730-1750*, 1949, pp. 28, 31, 35, 145-148, 151, 179, 217, 229-230, 268, 271; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1751-1760*, 1950, pp. 31, 55, 123, 137; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1761-1767*, 1954, pp. 139, 140, 145; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771*, 1965, p. 30; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, pp. 73, 160, 182; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1777-1781*, 1966, p. 28; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1781-1785*, 1966, p. 49; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, p. 268; *Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, p. 20).

Durante el gobierno de Castro también se reedificó la Casa Consistorial y se construyó el Real Arsenal. Con su sucesor, Toribio Montes (1804-1809), se reedificó la Catedral y se realizaron trabajos de limpieza en La Puntilla, un terreno pantanoso lleno de manglares adyacente a la muralla del recinto sur

(Gutiérrez del Arroyo, 1950, p. 134). El programa de obras públicas experimentaría un importante impulso con el gobierno de Salvador Meléndez (1809-1820), al llevarse a cabo durante su mandato tanto la reconstrucción del puente de Martín Peña como la construcción de la Fuente de Miraflores, de la cárcel de la Capital y de una torre con reloj en la Casa Consistorial. Su sucesor, Juan Vasco y Pascual (1820), estableció el sistema de alumbrado de San Juan (Gutiérrez del Arroyo, 1950, pp. 135-136). En el acta capitular del 17 de abril de 1820, se menciona precisamente que el «señor gobernador presidente manifestó a esta corporación que desde el día siguiente de su llegada notó la necesidad de que se dispusiese un alumbrado respecto a la oscuridad en que se observan de noche las calles», proponiendo para este fin el establecimiento:

de una pequeña contribución pagadera por los dueños de casas, según la más o menos clase de éstas, que es lo que generalmente se practica en semejantes establecimientos tan necesarios para el adorno y policía de una ciudad y como ésta que debe considerarse del primer rango.

En el acta del 25 de abril siguiente, el procurador general informó favorablemente sobre el proyecto de alumbrado, solicitando al cabildo la provisión de los fondos requeridos para su establecimiento y sostenimiento. Meses después, concretamente en la reunión del cabildo del 16 de octubre, se trata el asunto relativo al contrato de abastecimiento de aceite de ballena para alumbrado, haciendo presente el diputado de alumbrado que «el americano conocido de esta ciudad Benjamín Grey se obliga a traerlo al precio de diez reales el galón, pagadero en moneda corriente macuquina», acordándose «que el mismo señor diputado formalice con seguridad la contrata

que cumplirá esta corporación» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, pp. 26-27, 29, 108). Según menciona Hostos, citando a Coll y Toste, el sistema de alumbrado en esos momentos estuvo conformado por faroles con depósitos de aceite que «pendían de cuerdas atravesadas en las calles, de una casa a la otra de enfrente» (Hostos, 1948, pp. 425-426; Hostos, 1966, pp. 482-483).

En un reciente estudio sobre este aspecto destacamos cómo el retraso en la llegada a la isla de las ideas ilustradas y la escala reducida del núcleo urbano pudieron contribuir al retraso en la concreción del alumbrado público que, una vez materializado, contó con numerosas deficiencias en el servicio; asimismo, que durante la década de 1830, coincidiendo con el gobierno de Miguel de la Torre en la isla, se produjeron las primeras propuestas para la introducción del gas en la iluminación pública de la ciudad, tras la inauguración en Madrid de algunas luminarias por gas en la plaza de Oriente y por los contactos mantenidos desde Puerto Rico con particulares y empresas de Estados Unidos. Esta circunstancia la interpretamos como una manifestación más de los efectos de la globalización sobre la región, al detectarse un proceso similar en otros centros urbanos del Caribe, que propició la llegada de nuevas ideas y adelantos técnicos (Luque Azcona, 2021, pp. 26-28). De hecho, entre inicios de la década de 1820 y el año 1898, se emplearon en la ciudad de San Juan diferentes sistemas de iluminación de forma simultánea, añadiéndose, a los ya mencionados faroles con depósitos de aceite, los faroles de gas y, a partir de mediados de la década de 1850, los faroles de reverbero tras la introducción del petróleo como iluminante (Hostos, 1948, p. 426). A pesar de todo lo expuesto, el principal centro urbano de Puerto Rico continuaría, a finales del siglo XIX, con un importante atraso en la prestación de ser-

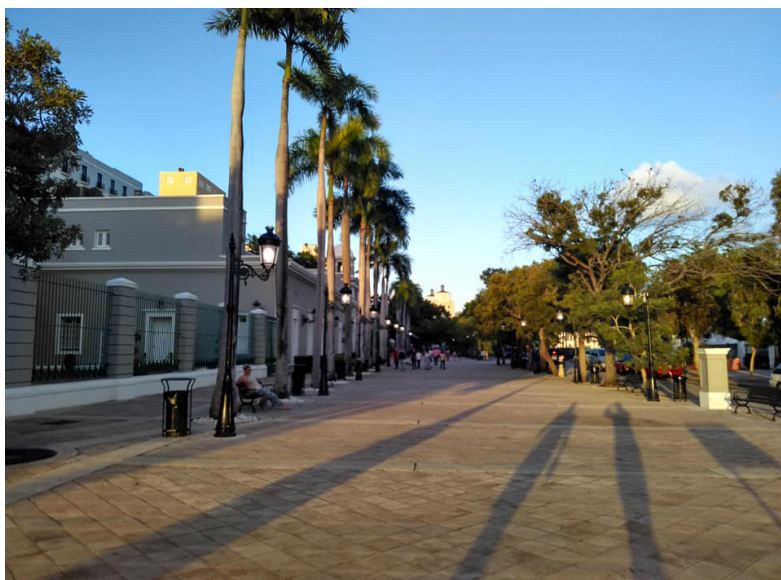
vicios públicos, con sistemas de alumbrado a gas y eléctrico que no respondían a las necesidades de la época (Trías Monge, 1980, p. 5).

En el año 1824 y bajo el gobierno de Miguel de la Torre, se puso la primera piedra de una obra de gran transcendencia para la ciudad, la del Teatro Municipal de San Juan, muy pronto convertido en sede de la vida artística y social (Castro Arroyo, 1984, pp. 170-175). Tres años después se iniciaron los trabajos para la construcción del Seminario Conciliar. Inaugurado en el año 1832, por sus aulas pasaron figuras destacadas de la vida intelectual y política del siglo XIX puertorriqueño (Castro Arroyo, 1984, pp. 175-183; Gutiérrez del Arroyo, 1950, pp. 166-171).

Durante la primera mitad del siglo XIX se intervinieron también algunos de los espacios públicos de la ciudad. Fue el caso de la plaza de Armas, que permaneció con suelo de tierra hasta que el ayuntamiento propuso su afirmado en noviembre de 1840. Para ello fue necesario el traslado del mercado que en ella se celebraba a la plazuela de San Francisco, no siendo hasta inicios de la década siguiente cuando se llevó a cabo su arreglo mediante la construcción de un paseo público por impulso del gobernador Juan de la Pezuela y Cevallos (1848-1851) (Castro Arroyo, 1984, p. 204). Con el objetivo de arreglar los alrededores del Teatro Municipal, se intervino la plaza de Santiago, pavimentándose su área central con hormigón, incluyéndose asientos de granito y plantándose almendros en los alrededores. Como consecuencia de ello, este lugar se convirtió en espacio de encuentro de diferentes sectores sociales durante los domingos, recibiendo el nombre del Prado, como el famoso paseo madrileño (Castro Arroyo, 1984, p. 143). Se constituyó en la cabecera del primer paseo que tuvo la ciudad de San Juan, el paseo de Puerta de Tierra, diseñado a finales

de la década de 1830 y conformado por una línea recta y tres glorietas equidistantes (Castro Arroyo, 1984, pp. 202-203; Sepúlveda Rivera, 1989, p. 219). A inicios de la década de 1850, se dotaría a la ciudad de un segundo paseo, el llamado Paseo de la Princesa que, conformado por una avenida central flanqueada por una arboleda con una glorieta central en su punto medio (Hostos, 1948, p. 429), constituiría otro lugar de esparcimiento para la población. Entre el segundo paseo y la muralla sur se construyó, a modo de prolongación del mismo, un jardín botánico, cuyo establecimiento había sido propuesto años antes por el gobernador Miguel de la Torre con un proyecto de la Sociedad Económica de Amigos del País (Castro Arroyo, 1984, pp. 203-204).

Figura 2. Vista actual del Paseo de la Princesa



Autor: Emilio José Luque Azcona.

De forma paralela a estas intervenciones, se fueron aplicando medidas orientadas a la regulación de construcciones, la remodelación y alineación de las casas. Si bien planos como el del año 1772 ponen de relieve la existencia para esos momentos de una cantidad importante de bohíos en el interior de la ciudad, sobre todo en el sector noreste, así como en el exterior a ambos lados de la carretera de Puerta de Tierra, no fue hasta el siglo XIX cuando las autoridades prestaron una especial atención a este asunto (Sepúlveda Rivera, 1989, p. 144). Así, por ejemplo, en el bando de policía y buen gobierno promulgado por el gobernador Miguel de la Torre en 1823, se requería licencia expresa del Gobierno con este fin, «con arreglo a lo dispuesto en varias Reales órdenes», al tiempo que se prohibía «la fabricación de bohíos techados de paja o yaguas». Según destaca Adolfo de Hostos (1948), el Ayuntamiento adoptaría una medida más drástica en este punto, al ordenar la destrucción o la reconstrucción, mediante ladrillos, de los bohíos localizados en el espacio intramuros de la ciudad (p. 80). El mismo autor se refiere a la apertura de un expediente por parte del Concejo Municipal en 1836, para la numeración de las casas, así como a la aprobación de la ordenanza en 1842, por la que se disponía la prohibición de obras de madera y la demolición de las existentes dentro de la ciudad en un plazo máximo de seis años (p. 80).

A nivel de infraestructura, y de manera similar a lo sucedido en otros núcleos de población de la época, el abastecimiento de agua fue uno de los principales motivos de preocupación. Sobre este punto, Hostos menciona que San Juan dependió, durante el periodo colonial, de manantiales y pozos, aljibes y «receptáculos portátiles» para recoger las aguas de lluvia, y de las aguas envasadas que se transportaban desde ríos cercanos. También, que ninguno de los tres manantiales, el del Aguilar, Tejar y Miraflores, estaba en la zona intramuros

(pp. 421-422). El reparo de las fuentes es, por ello, otro de los aspectos que aparece tratado de forma reiterada en las actas capitulares, junto con las respuestas dadas a los problemas originados como consecuencia de las lluvias torrenciales, tan frecuentes en la región⁶². Relacionado con la gestión del agua, estuvo la construcción de un sistema de alcantarillado a partir del año 1844, con el que se trató de sustituir los «cauces de desagüe natural del solar de la ciudad» utilizados hasta entonces (pp. 428-429). Con anterioridad, el acta capitular del 16 de octubre de 1820 incluyó un oficio del gobernador dirigido al ayuntamiento con el presupuesto «del costo a que ascenderá la construcción de dos alcantarillas para el paseo de Puerta de Tierra, formado por el señor comandante de ingenieros», estimado en 202 pesos (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, p. 106).

Otra novedad importante relacionada con la dotación de nueva infraestructura, aunque con las preocupaciones higiénicas originadas en el siglo XVIII, tuvo que ver con la construcción de cementerios fuera de poblado, que para el caso de Puerto Rico fue, según menciona Isabel Gutiérrez del Arroyo (1950), significativa «en cuanto a sus resultados efectivos y a la preocupación manifestada por las autoridades gubernativas» (p. 158). En la sesión del cabildo del 21 de enero de 1805, el procurador general se refirió al expediente sobre cementerios fuera de poblados remitido por el gobernador al ayuntamiento. En este punto, el cabildo informaría, a principios de abril siguiente, que no contaba con los fondos necesarios para la

62. Este aspecto lo analizamos en un artículo publicado en el dossier coordinado por Rogelio Altez e Inmaculada Simón, titulado «El agua como amenaza» (Luque Azcona, 2023). El asunto relativo a los problemas para el abastecimiento de agua potable, en el caso de San Juan de Puerto Rico, ha sido tratado de forma específica por Crowe (2012).

construcción del cementerio extramuros de la ciudad, «por hallarse muy grabados los fondos de los propios con gastos eventuales». Al año siguiente, en la sesión del 24 de marzo, se dio parte del expediente sobre el legado de cuatro mil pesos, hecho por Juan del Castillo, para la construcción de un cementerio, otorgado en la Ciudad de México a favor del cabildo de San Juan de Puerto Rico (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, pp. 130, 149, 212).

A pesar de ello, el asunto del cementerio no volvería a retomarse hasta varios años después, cuando en la sesión del 14 de enero de 1813, en el informe que el cabildo elevó al gobernador sobre obras de utilidad y ornato iniciadas y que «convenga emprender en esta isla», se instaba a la construcción de un cementerio extramuros, «a sotavento de la ciudad, que podría establecerse en el campo que media entre los baluartes de Santo Tomás y San José, o en la altura del de San Agustín». Sobre la financiación de la obra, en esa ocasión se especificó que su costo, «no siendo por ahora más que el de sus muros de división y osario, reservando la construcción de capilla para mejores tiempos, y a cargo de las corporaciones y otras personas egregias, o particulares, la de sepulcros o panteones, que los estimen convenientes», no requería de la creación de un nuevo arbitrio, por lo que podría cubrirse «con los fondos de Propios o con los sobrantes de otros». Unos meses después, según consta en el acta del 12 de julio del mismo año, en el cabildo se leyó un oficio del gobernador, que iba acompañado del expediente formado para la construcción del cementerio fuera del poblado, recomendando lo mandado por real cédula de 19 de mayo de 1804 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, pp. 57 y 129).

Figura 3. Vista actual del Cementerio Santa María Magdalena de Pazzis



Autor: Emilio José Luque Azcona.

El tema volvería a ser tratado en la sesión del 18 de marzo de 1814, en la que se adoptaron disposiciones con urgencia para la realización del proyecto del cementerio municipal, que, según se menciona, se encontraba sin llevarse a efecto por «falta de fondos y arbitrios». Una de ellas fue la convocatoria de un cabildo extraordinario y otra el nombramiento de una comisión para el señalamiento del sitio del cementerio provisional y su repartimiento. Poco después, en el cabildo extraordinario del 22 de abril siguiente, se ordenaría cerrar dicho cementerio

de una cerca de tablas y solicitar su bendición. El reglamento del cementerio se aprobaría en la sesión del 1 de junio (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1814*, 1968, pp. 40-41, 54-56, 75). Finalmente, esta medida pudo finalmente concretarse en la construcción de un cementerio en el espacio extramuros comprendido entre los baluartes de San Antonio, Santa Rosa y la orilla del mar, en el frente norte del campo del Morro, que sería inaugurado en el año 1818 bajo la advocación de Santa María Magdalena de Pazzis. Años después, en 1868, el Ayuntamiento construiría la capilla circular y la pared de cerca de la parte antigua del cementerio (Castro Arroyo, 1984, pp. 162-169; Hostos, 1948, pp. 441-442).

Conservación y limpieza de espacios urbanos

Con relación al segundo de los aspectos tratados en los bandos de policía y buen gobierno, el relativo a la conservación y limpieza de las calles, plazas y paseos, una de las referencias más tempranas que hemos localizado en las actas capitulares, a partir de la década de 1730, es la realizada por el procurador general en la sesión del 1 de junio de 1767, en la que hizo representación del daño que causaban las basuras y los escombros que se echaban de las casas a las calles en la bahía (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1761-1767*, 1954, pp. 161-162). Unos años después, en diciembre de 1770, se encargó la limpieza de la plaza a los «negros cargadores» durante los lunes, miércoles y sábados de cada semana, con motivo de haber huido «el verdugo que lo ejecutaba». Con relación a este punto, resulta interesante el hecho de que se requiriera a los señores doctor don Francisco Manuel de Acosta y don José Mariano Ramos «para que escriban al ayuntamiento de La Habana para que se sirva informar los

estilos y costumbres que allí se observan» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771*, 1965, p. 174).

Las actas capitulares reflejan otras actuaciones puntuales para impedir la acumulación de basuras, como la realizada en la calle de la Caleta, por ocasionar las que allí se acumulaban el cegamiento del puerto, en agosto de 1776 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, p. 191), y el nombramiento de comisarios para el cuidado de la limpieza, como sucedió en la sesión del 30 de enero de 1775, a la que nos referiremos con posterioridad por el tratamiento de otros asuntos relativos a la policía. En esa ocasión, en concreto, se responsabilizó al regidor Bernardino de Aponte y al procurador general, don Miguel Xiorro, para que vigilaran la limpieza de las calles, basureros, escombros, haciéndose mención del proyecto de construcción de una cañería o alcantari-lla, «común y pública, para que por ella se conduzcan las inmundicias» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, p. 99). En la sesión del 17 de abril de 1780, el alguacil mayor, don Félix de la Cruz, volvería a poner de relieve la falta de aseo en las calles y la práctica de algunos vecinos de cerrar los callejones públicos (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1777-1781*, 1966, p. 117).

Con el inicio del nuevo siglo, aparecen reflejadas en las actas capitulares algunas propuestas de mayor alcance, como la realizada por el gobernador para la formación de los padrones que faltaban de los propietarios de las casas para el establecimiento de carros con los que recoger la basura del vecindario, según consta en el acta capitular del 9 de septiembre de 1805 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, p. 174). En 1813, el cabildo trató el asunto relativo a la falta de cumplimiento, por parte de don Manuel Padilla, de la contrata por la que se comprome-

tía a hacer la limpieza dos veces a la semana de cada barrio, situación que no se había «verificado nunca sino sólo una vez» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, p. 55). Al año siguiente, el regidor Pizarro denunciaría de nuevo «la situación intolerable de salubridad pública debida a la falta de cumplimiento del encargado de la limpieza», el contratista de los carros de la limpieza, José Mayo. Según expuso, para esos momentos «los recintos de la ciudad, alto de Santa Bárbara y de San Sebastián» se encontraban cubiertos de basura, «porque como falta el carro que debe exportarla se aprovechan de la oscuridad de la noche muchos desconsiderados vecinos y la arrojan a semejantes sitios, con perjuicio de la fortificación». También hizo referencia al mal estado en el que se encontraban los carros por tenerlos siempre a la intemperie y a aspectos relacionados con la salud pública. Según menciona, «los vecinos pudientes que ven pasar los treinta y cuarenta días sin parecer el carro, alquilan quien les exporte sus basuras, pagando muchos de ellos tres y cuatro reales por semana...». En cambio:

[...] el vecino que carece de medios para sacar de casa sus basuras, las deposita en el patio, las que, corrompidas, exhalan su fetidez insufrible, que perjudica la salud pública, y tal vez podrá ser ésta la causa de varias enfermedades que se experimentan desde que Mayo arrendó el ramo de limpieza.

Según su parecer, en «los arrendamientos de Manuel Padilla, y cuando la ciudad los tuvo por administración de su mayordomo, jamás se notaron las faltas que hoy». Como consecuencia de todo lo expuesto, el ayuntamiento acordó que el contratista Mayo cumpliera con la extracción de basuras que «perjudican a las fortificaciones y murallas»

y ante las quejas de los vecinos, se le multaría con 60 pesos. El mencionado contratista solicitaría poco después que se le exonerara de la contrata de limpieza «por tener que atender a sus haciendas de campo» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1814*, 1968, pp. 119, 120, 122, 124, 138 y 141).

Varios años después, el asunto relativo a la recogida de basuras volvería a centrar el interés de los miembros del cabildo. Primero, por el cese del servicio de la limpieza pública proveído por el ayuntamiento a finales de abril de 1818, situación que llevó a que se estipulase que «cada vecino sin contar con los carros proporcione a sus expensas o por medio de sus sirvientes la de su propia casa, haciendo conducir las basuras a la cantera del Morro». Meses después, en octubre, el gobernador expuso al cabildo «la utilidad de que se conduzcan las basuras al lugar destinado para ello», con el fin de evitar que se arrojen a la calle y que «con las continuas lluvias que hay corren al puerto y lo ciegan, de lo que ha de provenir forzosamente cegarse la bahía en pocos años y siendo inútil perderá la plaza su comercio y cuantas más ventajas son de inferirse». Para evitar esta situación, el cabildo acordó que «la limpia de la ciudad se verifique en mulas a fin de que el empedrado no se acabe de descomponer y también porque los carros son más costosos al ayuntamiento en sus composiciones». Pocos días después, sería aceptada la contrata presentada por don Miguel Fuertes para efectuar la limpieza de la ciudad utilizando mulas por un periodo de dos años (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1817-1819*, 1977, pp. 79, 110-111, 114).

En 1820, el gobernador y capitán general instó al ayuntamiento a tomar acciones respecto a la limpieza de las murallas, por «el poco aseo» que había observado en la muralla

por las basuras e inmundicias que en ellas se arrojaban. Una vez más, la preocupación por el cegamiento de la bahía por la acumulación de desperdicios es la principal preocupación al tratar este asunto. Por ello, instó al ayuntamiento para que adaptase medidas para el mantenimiento de los parajes públicos de la ciudad «con el aseo correspondiente». En respuesta a su solicitud, el ayuntamiento acordó:

[...] que se fijen celudones en los parajes públicos a fin de que los vecinos de esta ciudad barran diariamente las calles, no arrojen echen basuras a ellas cuando llueve y que los que habitan en la inmediación de las murallas no arrojen por ellas cosa alguna, respecto a que semanalmente se hace la limpieza sin falta alguna.

Poco tiempo después, el comandante de ingenieros se manifestaría sobre este asunto, indicando cómo los escombros y las basuras afectaban a las fortificaciones (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821*, 1978, pp. 67 y 96).

El mal olor no aparece mencionado de forma explícita a la hora de referirse al problema de la acumulación de basuras, aunque sí fue motivo de queja en alguna ocasión, en concreto, en la realizada por vecinos del barrio de Campeche con relación a las letrinas de la tropa que estaba acuartelada en las casas obispales, para lo que pedían remedio «porque puede contaminarse en la ciudad y apestarla». El ayuntamiento trató este asunto en el cabildo del 27 de mayo de 1771, acordando requerir al gobernador y capitán general providencia para remediar «este daño» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771*, 1965, p. 222).

En materia de salubridad, fueron importantes las medidas relacionadas con la reglamentación de los mercados

públicos, acordada para el caso de San Juan en el año 1822, con la que el cabildo trató de suprimir los puestos de verdura existentes en la plaza Mayor mediante la conformación de un espacio específico para ellos. Tras el intento fallido de instalar una plaza del mercado detrás del bastión de Ánimas en el barrio de Santo Domingo, se construiría el primer edificio para mercado en el solar del antiguo cementerio de la Catedral, un año después de haberse subastado la construcción del edificio de la Pescadería en el barrio de la Marina (Hostos, 1948, p. 432). Estas medidas siguieron a las aplicadas en la década de 1770, concretamente en el año 1775, para la colocación, por indicaciones del gobernador, de cajones en la plaza pública para la venta de comestibles, y de otro «para la venta de pescado en el espacio que media entre la Puerta de San Justo y la calle de los Cuarteles». Con esta medida, más que aspectos relacionados con la salubridad, lo que se buscaba era «asegurar la venta pública de los víveres y demás mantenimientos que entran diariamente en esta capital» y corregir «los excesos que, en la confusión del despacho de lo que se conducía a esta plaza, podrían resultar por los regatones» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, p. 112).

Importantes fueron las acciones encaminadas al control de enfermedades y epidemias en la ciudad. Entre los hospitales fundados en los siglos XVI y XVII, se encontraban el hospitalillo de la Concepción y el hospital del Rey, el segundo dedicado al cuidado de los soldados de la Plaza (Castro Arroyo, 1980, p. 63). Este último se convertiría, según Hostos, por Real Orden de 28 de junio de 1766, en el real hospital de Santiago (Castro Arroyo, 1980, p. 64; Hostos, 1948, p. 408). Una de las mayores obras civiles llevadas a cabo en la ciudad durante el siglo XVIII fue la del Hospital de la Cari-

dad, llamado de la Concepción el Grande para diferenciarlo del anterior, gracias a la labor desempeñada por el obispo Fr. Jiménez Pérez (1770-1781), con el objetivo de mejorar los medios de hospitalización existentes para la población civil de escasos recursos, que no eran admitidos en el hospital militar. A pesar de los conflictos mantenidos con el gobernador José Dufresne por este asunto, el traslado de los primeros enfermos al mencionado hospital se produjo en 1780, si bien la declaración de la guerra entre España e Inglaterra propiciaría que dicho hospital quedara en manos de las autoridades militares (Castro Arroyo, 1980, pp. 72-74; Hostos, 1948, p. 409).

En el informe sobre obras de utilidad y ornato «que haya principiadas y convenga emprender en esta isla de nuevo», que el cabildo elevó al gobernador según consta en acta del 14 de enero de 1813, en respuesta a la orden de la Regencia del Reino del 13 de septiembre de 1812, se recomendó, entre otras medidas, la ampliación del Hospital de la Caridad, por el aumento considerable experimentado por la población, y la erección de un «lazareto para reducir a un degredo los enfermos de este contagioso mal» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, pp. 56 y 57).

Las actas capitulares reflejan de forma reiterada el interés de las autoridades por el control y seguimiento de las personas enfermas, principalmente de lepra (años de 1731, 1732, 1734, 1745, 1749, 1765, 1767, 1770, 1771, 1797, 1812, 1813, ...) y viruela (1732, 1747, 1776, 1786, 1793, 1794, 1801, 1803, 1804, 1818...). También, medidas de carácter más puntual, como la contemplada en el acta del 29 de octubre de 1776, a propuesta del gobernador, para el reconocimiento de los medicamentos en la botica de la ciudad (*Actas de Cabildo de San Juan Bautis-*

ta de Puerto Rico, 1774-1777, 1966, p. 201), o las relativas a las disposiciones dadas por el gobernador sobre enterramiento de cadáveres y quema de ropas pertenecientes a fallecidos, para «evitar en lo posible la propagación de las enfermedades que se padecen en esta ciudad», tratada en el acta del 23 de agosto de 1819 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1817-1819*, 1977, pp. 159-160).

Seguridad de los habitantes y estabilidad del Gobierno

El auto y bando del gobernador para la delineación de la ciudad en cuatro cuarteles o manzanas fue tratado en las reuniones del cabildo del 30 de enero y 6 de febrero de 1775. Para este fin, entre las medidas dispuestas, se nombró a dos responsables encargados de «la delineación de la ciudad en cuatro cuarteles o manzanas, con los nombres de las calles en cada esquina y número de las casas», para el posterior nombramiento por parte del cabildo de alcaldes de barrios o diputados «de cuyo cargo quede el barrio». Se trató, asimismo, en la misma sesión, el asunto relativo al nombramiento de diputados para el examen de vagos, averiguaciones de los solares baldíos y la matanza de «perros, cerdos y otros animales realengos» que anduviesen sueltos por las calles. También de comisarios «para el señalamiento del lugar donde ha de venderse el pescado y demás comestibles» y el ya mencionado para el cuidado de la limpieza y libre tránsito de las calles. El plan para la división de la ciudad en cuatro cuarteles o manzanas sería aprobado por el ayuntamiento en la sesión del 13 de marzo siguiente (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777*, 1966, pp. 99, 101, 107).

Para una mejor organización y control de la población residente, los gobernadores encargaron al ayuntamiento diferentes medidas. Entre ellas estuvo la numeración de todas las casas por barrios o cuarteles, asunto que fue tratado en diferentes sesiones entre julio y septiembre de 1809 (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1809-1810*, 1968, p. 64); y la provisión de listados sobre determinados grupos de personas, que por la coyuntura existente debían ser identificados. Así sucedió, por ejemplo, en febrero de 1806, cuando se solicitó una «relación completa y separada de los extranjeros y gente de color residentes en la ciudad», con el objetivo de averiguar sobre los primeros «las circunstancias de su entrada, admisión, licencia, ocupación y creencia, tiempo de residencia en ella, casas en que viven, ejercicio en que se ocupan y religión que profesan» y, sobre los segundos, también extranjeros, «de ambos sexos, con distinción de los que pasan por esclavos sin serlo y al contrario los que han venido fugitivos, explicando de dónde proceden y los que verdaderamente son libres, informándose de su vida y ocupación» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809*, 1970, p. 203). Asimismo, los gobernadores consultaron al ayuntamiento sobre determinadas disposiciones, para su ratificación o modificación, como las expedidas respecto a los esclavos en enero de 1812, para «refrenar, contener y corregir provisionalmente y por pronta providencia... las noticias que se han propagado entre los esclavos, pardos y morenos, de su libertad y evitar toda la conmoción en esta casta de gentes...» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1810-1812*, 1968, p. 189).

En el ya mencionado informe sobre obras de utilidad y ornato «que haya principiadas y convenga emprender en esta isla de nuevo», que el cabildo elevó al gobernador se-

gún consta en acta del 14 de enero de 1813, en respuesta a la orden de la Regencia del Reino del 13 de septiembre de 1812, se recomendó, junto con las medidas relacionadas con la atención a enfermos, la de la creación de un hospicio o casa de beneficencia para la educación de «los huérfanos desamparados», de una Casa de Misericordia para la recogida de «los verdaderos pobres mendigos» y de una «casa de recogidas» para las consideradas como «malas mujeres» (*Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814*, 1968, pp. 58-60).

Entre las disposiciones relacionadas con el control de la población, encontramos para fechas posteriores otras iniciativas destacadas por Hostos. Una de ellas, la organización de las Milicias Urbanas por el reglamento publicado en el año 1817 por el gobernador Meléndez, en compañía de 100 hombres, mandados por un capitán y dotados de dos tenientes, tres sargentos y ocho cabos. Tenían obligación de servir todos los hombres de 16 a 60 años, salvo los que gozaran de fuero militar (Hostos, 1948, pp. 138-139). Igualmente, un cuerpo de Serenos entre los años 1837 y 1875, que a partir de las diez de la noche rondaban las calles «con un capote de color oscuro al hombro, un chuzo en una mano, un farolillo en la otra» y «pistola al cinto» (Hostos, 1948, p. 117).

Otra medida relacionada con la seguridad a la que nos referimos en el primer apartado fue la regulación de la mendicidad y la vagancia. Isabel Gutiérrez, tras enumerar ejemplos de órdenes circulares que mencionaban o incluían providencias sobre este asunto, concretamente las de los años 1824, 1825 y 1826 del gobernador Miguel de la Torre, considera que en Puerto Rico hubo «un estado de opinión alerta al mal social de la vagancia» (Gutiérrez del Arroyo, 1950, p. 179). Este problema subsistiría a lo largo del siglo, pudiéndose encontrar

circulares, como la del gobernador López de Baños remitida al Ayuntamiento de San Juan en junio de 1838, para que se citara a los vagos o mal entretenidos del municipio con el fin de que se les asignara un trabajo de utilidad pública. En el caso de los delincuentes, el alcalde debía sumariarlos y ponerlos a disposición del juez de primera instancia del partido (Hostos, 1948, p. 118-119).

Otra iniciativa en este sentido, orientada en su caso a acoger, además de a ancianos, a personas imposibilitadas y pobres de solemnidad, a «mujeres descarriadas» y jóvenes «malentrenidos», obligándoles al trabajo, fue la de la construcción de un hospicio o casa de beneficencia. El proyecto, de inicios de la década de 1810, experimentó varias vicisitudes, siendo en el año 1838, 16 años después de haberse publicado en España el Reglamento nacional de beneficencia pública, cuando el gobernador López Baños propuso al Ayuntamiento de la capital su emplazamiento en el Cuartel de Caballería de las Milicias, por entonces en estado ruinoso. Su sucesor, el gobernador Santiago Méndez de Vigo (1841-1844), nombraría en 1841 una Junta provincial de beneficencia para la erección del edificio (Castro Arroyo, 1984, p. 215; Hostos, 1948, p. 414).

Reflexiones finales

Los principales centros urbanos del Caribe no fueron ajenos a las importantes transformaciones impulsadas como consecuencia de la circulación de ideas y prácticas relativas a la ciencia de policía durante gran parte de los siglos XVIII y XIX. Estos cambios afectaron a sus respectivos paisajes urbanos y arquitectónicos, como consecuencia del desarrollo de obras públicas y la construcción de importantes complejos arquitectónicos con diferentes fines, al tiempo que supusieron la

propuesta y aplicación de un conjunto de medidas orientadas a la mejora de la salubridad y el control de la población.

Si bien es cierto que este tipo de medidas fueron frecuentes en numerosos centros urbanos europeos y americanos, hubo una serie de factores que contribuyeron a una temprana discusión y aplicación de estas en el ámbito del Caribe. Por una parte, influyó en este sentido el proceso de transformación de algunas ciudades puerto en plazas fortificadas durante el siglo XVIII, aspecto que propició la presencia en ellas de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de obras de fortificación, que con sus conocimientos y experiencias contribuyeron a la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, y en la construcción de nueva infraestructura y equipamientos. Asimismo, el estímulo de las economías locales por la llegada de recursos del exterior para el financiamiento de las obras defensivas y una coyuntura económica favorable, sobre todo en el contexto del crecimiento sostenido de las economías de plantación, permitió la disposición de recursos para el desarrollo de algunas de las obras públicas proyectadas, que en las regiones menos dinámicas se dieron con cierto retraso.

El valor estratégico de la región caribeña para la Corona española propició la aplicación de algunas iniciativas tempranas, como la creación de la Intendencia General del Ejército y Hacienda de la Isla de Cuba o de la figura de los comisarios de barrio en La Habana, unos cinco años antes que la de los alcaldes de barrio de Madrid. Por otra parte, la repercusión directa en la región de la Revolución francesa y de la Revolución de Haití justificó la aplicación temprana de medidas para el mantenimiento del orden y la disciplina, con el fin de evitar posibles revueltas en una región que contaba con una población esclavizada significativamente numerosa. Otro factor

que propiciaría poco después la aplicación de nuevas medidas de control fue el conjunto de disposiciones adoptadas por las autoridades para impedir la circulación y llegada de las ideas revolucionarias que triunfaban en el continente a las islas de Cuba y Puerto Rico, que se mantuvieron fieles a la Corona.

Entre las ciudades en las que hemos identificado la aplicación de algunas medidas tempranas relacionadas con la ciencia de policía se encuentran La Habana y Caracas, sobre todo en lo que tiene que ver con propuestas relativas a acciones para el control de la población, con la creación de la figura de comisarios de barrio, en 1763, y la de alcaldes de barrio, en 1775, respectivamente. De igual forma, con el desarrollo de obras públicas, de forma significativa para el caso de La Habana durante el gobierno de Felipe de Fonsdeviela, marqués de la Torre, en la década de 1770, y para el de Caracas, con el de Felipe Ricardos durante la década de 1750. Iniciativas de este tipo no estuvieron ausentes en otros centros urbanos de la región, destacando en este sentido casos como el de Cartagena de Indias, centro urbano portuario en el que las inversiones en defensa fueron especialmente cuantiosas y en las que algunos gobernadores impulsaron algunas acciones en materia de policía, con medidas orientadas al desarrollo de la mejora de la infraestructura urbana, el abastecimiento de agua o la salubridad, sobre todo durante las últimas décadas del siglo XVIII.

Con el caso específico de estudio, el de San Juan de Puerto Rico, hemos sacado varias conclusiones que nos parecen importantes y que contribuyen a un mejor conocimiento sobre la circulación de ideas y prácticas relativas a la ciencia de policía en áreas geográficas en las que las ideas ilustradas o una coyuntura económica favorable llegaron con cierto retraso. Aquí, de manera parecida a lo sucedido en otros enclaves de gran valor estratégico del ámbito caribeño, la presencia

de ingenieros y personal militar altamente calificado para el desarrollo de las obras de fortificación influyó en la toma de conciencia y aplicación de nuevos reglamentos, así como en la construcción de infraestructura y equipamientos de servicios durante el siglo XVIII. A pesar de ello, la coyuntura económica de la isla, junto a otros factores, entre los que aparentemente no estuvieron los de tipo burocráticos derivados de enfrentamientos entre instituciones por la gestión, contribuyeron a que iniciativas que en centros urbanos de mayor tamaño y población a los que nos hemos referido, como los de Ciudad de México, La Habana o Caracas, se aplicaran a lo largo de la segunda mitad de ese siglo, en su caso, lo hicieron a lo largo de la primera mitad del XIX. La conformación de un sistema de alumbrado público, por ejemplo, no se concretó hasta el año 1820. Las obras para el empedrado de calles no obtuvieron resultados más visibles hasta la década de 1830, siendo entonces cuando se dotó a la ciudad de su primer paseo, el de Puerta de Tierra, muy posterior a los diseñados y construidos en centros urbanos como los ya mencionados a lo largo del XVIII. En este último siglo, sí hemos constatado, en cambio, los esfuerzos realizados por gobernadores y miembros del cabildo en materia de infraestructura para la reparación y el mantenimiento de puentes y las fuentes que abastecían de agua a la ciudad, si bien un aspecto como la construcción de un sistema de alcantarillado no se contemplaría hasta la década de 1840. En lo que a la construcción de un cementerio extramuros se refiere, los retrasos en su materialización fueron habituales en numerosos centros urbanos del periodo, por factores de tipo económico y por las resistencias de diferentes colectivos del periodo a su implementación.

En materia de seguridad y control de la población, las medidas propuestas y adoptadas por gobernadores y el cabildo

de San Juan de Puerto Rico fueron similares a las existentes en otros centros urbanos del periodo. En este sentido, el auto y bando del gobernador para la delineación de la ciudad de San Juan de Puerto Rico en cuatro cuarteles fue tratado por el cabildo para su aplicación, a inicios del año 1775, antes que en muchos otros de mayor relevancia de la América hispana. Los bandos de buen gobierno reflejan también, para el caso de Puerto Rico, el interés de los gobernadores por mantener el control y la seguridad de la población en un contexto de importantes cambios, que afectaron de forma directa al ámbito caribeño. En este punto hemos podido constatar la colaboración de diferentes miembros del cabildo en la aprobación y propuesta de las medidas contempladas, que en materia de seguridad tuvieron que ver con el control de población extranjera, personas esclavizadas, o con los considerados vagos y malentretenidos.

Con relación a los argumentos tan extendidos con las ideas ilustradas sobre salud pública, salvo en lo que se refiere al control de enfermedades contagiosas y epidemias, para lo que hemos encontrado referencias abundantes en las actas capitulares para todo el periodo analizado, no aparecen argumentos de este tipo a la hora de justificar medidas, como la realizada por el gobernador en 1775 para el reordenamiento del comercio de la plaza, mediante el establecimiento de cajones para la venta de comestibles, que interesa más por el deseo de ordenar y controlar a los vendedores. Tampoco a la hora de tratar el problema de la acumulación de basuras que, de manera parecida al asunto del empedrado de calles, preocupa principalmente por sus efectos sobre el calado de la bahía.

En definitiva, podemos apreciar cómo las ideas relativas a la ciencia de policía circularon por los principales centros urbanos del Caribe durante el siglo XVIII, siendo este hecho

una manifestación del impacto que el proceso de globalización tuvo sobre la región. En líneas generales, pueden observarse dos velocidades en este proceso, puesto que en casos como el de San Juan de Puerto Rico, si bien estas ideas estuvieron presentes durante las últimas décadas del setecientos, fue durante la primera mitad del XIX cuando tuvieron un mayor impacto y alcance. En este sentido, entre los factores que contribuyeron a su propuesta e implementación estuvieron no solo las reales órdenes que llegaban desde Madrid o el interés de determinados gobernadores y capitanes generales por llevarlas a cabo. Al menos para casos como el de San Juan de Puerto Rico, el papel de los miembros del cabildo fue determinante.

Referencias bibliográficas

- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1730-1750.*
(1949). Administración General de Suministros.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1751-1760.*
(1950). Departamento de Hacienda.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1761-1767.*
(1954). Publicación Oficial del Gobierno de la Capital.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1767-1771.*
(1965). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1774-1777.*
(1966). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1777-1781.*
(1966). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1781-1785.*
(1966). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1792-1798.*
(1967). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1803-1809.*
(1970). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.

- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1809-1810.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1810-1812.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1812-1814.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1814.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1815-1817.* (1968). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1817-1819.* (1977). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Actas de Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1820-1821.* (1978). Publicación Oficial del Municipio de San Juan.
- Altagracia Espada, C. D. (2013). *La utopía del territorio perfectamente gobernado. Miedo y poder en la época de Miguel de la Torre. Puerto Rico 1822-1837.* S. N.
- Alzate Echeverri, A. M. (2007). *Suciedad y orden: reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810.* Universidad del Rosario.
- Amores Carredano, J. B. (2016). La Habana en la crisis del Imperio español en América: una visión comparada. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 62, 1-18.
- Amores Carredano, J. B. (2019). La «Instrucción política» del marqués de la Torre: una mirada crítica de la sociedad habanera del siglo XVIII. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 25.1, 103-133.
- Anguita Cantero, R. (1997). *Ordenanza y Policía Urbana: los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900).* Universidad de Granada; Junta de Andalucía.
- Apaolaza-Llorente, D. (2015). En busca de un orden de policía: los comisarios de barrio y las ordenanzas o reglamento de policía de La Habana de 1763. *Temas Americanistas*, 34, 1-24.

- Apaolaza-Llorente, D. (2016). *Los bandos de buen gobierno en Cuba: la norma y la práctica (1730-1830)*. Universidad del País Vasco.
- Apaolaza-Llorente, D. (2018). «El primer objeto de la policía»: religión y orden público en los bandos de buen gobierno de Cuba (1763-1830). *Anuario de Historia de la Iglesia*, 27, 175-198.
- Archila, R. (1961). *Historia de la Medicina en Venezuela. Época colonial*. Tip. Vargas S. A.
- Azorín García, E. (2021). Alumbrado, limpieza y recogida de basuras en La Habana de Ezpeleta: bandos y reglamento (1786-1787). *Revista de Humanidades*, 43, 175-195.
- Blondet Serfaty, J. E. (2008). A la sombra de la Alameda. *Revista de Indias*, 68(244), 69-84.
- Castro Arroyo, M.^a de los Á. (1980). *Arquitectura en San Juan de Puerto Rico (siglo XIX)*. Editorial Universitaria, Universidad de Puerto Rico.
- Castro Arroyo, M.^a de los Á. (1984). Los moldes imperiales: ordenamiento urbano en los bandos de policía y buen gobierno. *Cuaderno de la Facultad de Humanidades. Universidad de Puerto Rico*, 12, 11-34.
- Céspedes del Castillo, G. (1983). *América hispánica, 1492-1898*. Ed. Labor.
- Chateloin F. (1989). *La Habana de Tacón*. Editorial Letras Cubanas.
- Cortés Zavala, M^a T. (2009-2010). Los Bandos de Policía y Buen Gobierno en Puerto Rico. El ordenamiento urbano y la protección de la salud y la higiene en el siglo XIX. *Revista del Centro de Investigaciones Históricas*, 19, 107-142.
- Crowe, M. L. (2012). *Rise of Public Works and Sanitation in San Juan, Puerto Rico, 1765-1823* [Tesis de maestría, Universidad Internacional de Florida]. FIU Electronic Theses and Dissertations. <https://digitalcommons.fiu.edu/etd/592>.
- Dym, J. (2010). El poder en la Nueva Guatemala: la disputa sobre alcaldes de barrio, 1761-1821. *Cuadernos de literatura*, 14(28), 196-229.

- Escobedo Mansilla, R. (1995). «El Bando de Buen Gobierno, instrumento de la Ilustración». En *Memoria del X Congreso del Instituto de Historia del Derecho Indiano* (pp. 473-496). Universidad Autónoma de México.
- Espinosa Fernández, J. M. (2015). *Elites y política colonial en los márgenes del imperio. Puerto Rico, 1765-1815*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad del Norte, Oficina del Historiador Oficial de Puerto Rico, Asociación Cultural La otra Andalucía.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio, población*. Fondo de Cultura Económica.
- Fraile, P. (1997). *La otra ciudad del rey. Ciencia de policía y organización urbana en España*. Celeste.
- Gelman, J. (2014). Los cambios en la economía atlántica entre los siglos XVIII y XIX: Desarrollo capitalista, globalización y desigualdad en América Latina. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.66288>
- Gómez Mendoza, J. (2003). *El gobierno de la Naturaleza en la ciudad. Ornato y ambientalismo en el Madrid decimonónico*. Imprenta Taravilla.
- González-Ripoll Navarro, M. D. (2000). *Cuba, la isla de los ensayos: cultura y sociedad (1790-1815)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- González-Ripoll Navarro, M. D. y Naranjo Orovio, C. (2005). *El rumor de Haití en Cuba: temor, raza y rebeldía, 1789-1844*. Editorial CSIC, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Gortari Rabiela, H. (2002). La Ciudad de México de finales del siglo XVIII: un diagnóstico desde la «Ciencia de la Política». *Historia Contemporánea*, (24), 115-135.
- Gutiérrez del Arroyo, I. (1950). El reformismo ilustrado en Puerto Rico [Tesis doctoral, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM. https://repositorio.unam.mx/contenidos/el-reformismo-ilustrado-en-puerto-rico-78593?c=QzkJed&d=false&q=*&i=1&v=1&t=search_0&as=0

- Hernández Franyuti, R. (1997). *Ignacio de Castera, arquitecto y urbanista de la Ciudad de México*. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Hinarejos Martín, N. (2020). El plan de defensa de Puerto Rico: Las propuestas de Alejandro O'Reilly y su desarrollo por Thomas O'Daly. *Boletín Americanista*, año LXX, 2(81), 109-134.
- Hostos, A. de. (1948). *Ciudad Murada. Ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico. 1521-1898*. Editorial Lex.
- Hostos, A. de. (1966). *Historia de San Juan, ciudad murada: ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1521-1898*. Instituto de Cultura Puertorriqueña.
- Índice Histórico Español. Publicación cuatrimestral del Centro de Estudios Históricos Internacionales*. (1978, enero-diciembre). Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, XXIV(81-83).
- Jori, G. (2013, 1 de marzo). La ciudad como objeto de intervención médica. El desarrollo de la medicina urbana en España durante el siglo XVIII. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVII(341).
- Kuethé, A. J. (1998). La fidelidad cubana durante la edad de las revoluciones. *Anuario de estudios americanos*, 55(1), 209-220.
- Ladera de Díez, E. (1990). *Contribución al estudio de la «aristocracia territorial» en Venezuela colonial: la familia Xerez de Aristeguieta, siglo XVIII*. Academia Nacional de la Historia de Venezuela.
- Lalinde Abadía, J. (1980). *La administración española en el siglo XIX puertorriqueño*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Le Riverend Brusone, J. (1992). *La Habana, espacio y vida*. Editorial Mapfre.

- López García, J. M. (2016). Protesta popular en el Madrid moderno: las lógicas del motín. En M. Marín Corbera, X. Domènech Sampere y R. Martínez i Muntada (Eds.), *III International Conference Strikes and Social Conflicts: Combined historical approaches to conflict. Proceedings* (pp. 41-54). CEFID-UAB.
- Lozano Bartolozzi, M. del M. (2011). *Historia del Urbanismo en España II, siglos XVI, XVII y XVIII*. Ediciones Cátedra.
- Lucena Giraldo, M. (1992). Venezuela. En M. L. Cerrillos (Coord.), *Historia Urbana de Iberoamérica* (pp. 519-539). Testimonio, tomo III-2.
- Lucena Giraldo, M. (2013). *A los cuatro vientos: las ciudades de la América Hispánica*. Marcial Pons Ediciones de Historia.
- Luque Azcona, E. J. (2017) Ilustración y urbanismo en el virreinato de Nueva España y la Capitanía General de Venezuela. *Boletín de la Academia Nacional de la Historia, n.º 400, tomo C, octubre-diciembre*, 22-63.
- Luque Azcona, E. J. (2021). Policía urbana, revolución industrial y alumbrado público. Análisis y contextualización del caso de la ciudad de San Juan de Puerto Rico (1780-1850). En B. Cruz Sotomayor y F. R. Huertas González, *Visiones transversales de Puerto Rico y el Caribe* (pp. 9-34). Universidad Ana G. Méndez.
- Luque Azcona, E. J. (2023) Análisis y contextualización de las respuestas articuladas en San Juan de Puerto Rico contra los efectos de lluvias torrenciales (1750-1850). *Agua y Territorio (Water and Landscape)*, Universidad de Jaén, 22, Julio-Diciembre, 29-42.
- Mariluz Urquijo, J. M. (1951). *La creación de los Alcaldes de Barrio de Salta*. Rómulo D. Uva.
- Marin, B. (2012). Los alcaldes de barrio en Madrid y otras ciudades de España en el siglo XVIII: funciones de policía y territorialidades. *Antropología. Revista Interdisciplinaria Del INAH*, (94), 19-31.
- Molero, V. (2014). Crisis y orden público en el Madrid ilustrado de Carlos III. La figura del alcalde de barrio. *Revue Hispanismes*, 4, 26-45.

- Moncada Maya, O. (2006). La Ciudad de México a finales del siglo XVIII. Una descripción por el ingeniero Miguel Constanzó. *Biblio 3W, Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XI(692).
- Moya Pons, F. (2008). *Historia del Caribe*. Ediciones Ferilibro.
- Munive, M. (2004). Por el buen orden: el diario vivir en Cartagena y Mompox colonial. *Historia Crítica*, (28), 177-200.
- Naranjo Orovio, C. y González-Ripoll Navarro, M. D. (1992). Perfiles del crecimiento de una ciudad: La Habana a finales del siglo XVIII. *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 5(1), 229-248.
- Navarro García, J. R. (1991) *Control social y actitudes políticas en Puerto Rico (1823-1837)*. Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla.
- Navarro García, L. (1991) *Hispanoamérica en el siglo XVIII* (2.^a edición). Universidad de Sevilla, Manuales Universitarios.
- Navarro García, L. (2009) *Servidores del Rey. Los intendentes de Nueva España*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Piqueras Arenas, J. A. (Coord.) (2005). *Las Antillas en la era de las luces y la revolución. Siglo XXI de España*.
- Ramos Vázquez, I. (2009) Policía de vagos para las ciudades españolas del siglo XVIII. *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos, Ediciones Universitarias de Valparaíso*, XXXI, 217-258.
- Rivasplata, P. E. (2014). Salud pública impulsada por el Cabildo de Lima durante la Colonia. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 41(1), 239-273.
- Rodríguez, M. E. (2000). *Contaminación e insalubridad en la Ciudad de México en el siglo XVIII*. Departamento de Historia y Filosofía de la Medicina, Facultad de Medicina, UNAM.
- Ruiz Rivera, J. B. (2019). El gobernador Joaquín de Cañaveral frente al comercio, la modernización, las obras públicas y la corrupción en Cartagena de Indias a finales del siglo XVIII. En A. Martínez Riaza y M. Luque Talaván (Eds.), *América: problemas y posibilidades* (vol. 2, pp. 553-577). Universidad Complutense de Madrid, Ediciones Complutense.

- Salazar Bravo, R. (2008a). *El comercio diario en la Caracas del siglo XVIII. Una aproximación a la historia urbana*. Fundación para la Cultura Urbana.
- Salazar Bravo, R. (2008b, julio-diciembre). Los arrabales. Aproximación a la periferia de Caracas a fines del siglo XVIII. *Argos*, 25(49), 73-84.
- Salazar Bravo, R. (2012). *Caracas, 1753-1810. Morfología y funciones urbanas desde la cotidianidad* [Tesis doctoral, Universidad Central de Venezuela]. Saber UVC. caelum.ucv.ve/bits-tream/10872/4101/1/T026800006385-0-Completo_Salazar-000.pdf
- Salazar Bravo, R. (2013). De hospitales e intercambios urbanos cotidianos. Caracas en el siglo XVIII. *Tecnología y construcción*, 29(1), 6-19.
- Sánchez de Tagle, E. (2000). La remodelación urbana de la Ciudad de México en el siglo XVIII. Una crítica de supuestos. *Tiempos de América*, 5-6, 9-19.
- Santa María García, A. (2011). Las islas españolas del azúcar (1760-1898). *Grandes debates en perspectiva comparada y caribeña. América Latina en la Historia Económica*, 18(1), 147-176.
- Scarpaci, J. L.; Segre, R. y Coyula, M. (2002). *Havana: two Faces of the Antillean Metropolis*. University of North Carolina Press.
- Schwartz, S. B. (2018) *Mar de Tormentas. Una historia de los huracanes en el Gran Caribe desde Colón hasta María*. Ediciones Callejón.
- Sepúlveda Rivera, A. (1989) *San Juan. Historia ilustrada de su desarrollo urbano. 1508-1898*. Carimar.
- Sevilla Soler, M. R. (1986). *Las Antillas y la independencia de la América española (1808-1826)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Solano, F. (1990) *Ciudades Hispanoamericanas y pueblos de indios*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

- Solano D., S. P. (2018). Trabajadores, jornales, carestía y crisis política en Cartagena de Indias, 1750-1810. *Historia (Santiago)*, 51(2), 549-588.
- Tau Anzoátegui, V. (1983). Los bandos de gobierno de Buenos Aires en la época hispánica. En *Justicia, sociedad y economía en la América española, siglos XVI, XVII, XVIII: trabajos del VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano en homenaje al Dr. Alfonso García-Gallo* (pp. 91-146). Casa-Museo Colón.
- Trías Monge, J. (1980). *Historia Constitucional de Puerto Rico* (vol. 1). Editorial de la Universidad de Puerto Rico.
- Vázquez Cienfuegos, S. (2008). *Tan difíciles tiempos para Cuba. El gobierno del Marqués de Someruelos (1799-1812)*. Universidad de Sevilla.
- Vega Janino, J. (1989). Las reformas borbónicas y la ciudad americana. En F. de Terán (Dir.), *La ciudad hispanoamericana: El sueño de un orden* (pp. 240-244). Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo CEHOPU; Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- Yun-Casalilla, B.; Berti, I. y Svriz-Wucherer, O. (2022). *American Globalization, 1492-1850. Trans-cultural consumption in Spanish Latin America*. Routledge.