

Nota a la edición

ESTE VOLUMEN reúne textos de dos personalidades singulares en los que la protagonista es la isla de Cuba. Alexander von Humboldt [1769-1859] y Gertrudis Gómez de Avellaneda [1814-1873] representan perspectivas casi antitéticas de ese siglo variopinto y fascinante que fue el XIX: la visión masculina y la femenina, la óptica de un científico y la de una artista, el pensamiento ilustrado y la inspiración romántica, razón y emoción, miradas que se extienden sobre una tierra no menos singular, geografía mítica para muchos europeos, tierra de promisión, de esperanzas, pero también, uno de los últimos territorios en los que pervivió la esclavitud. Y es precisamente en este punto donde Humboldt y Avellaneda se dan de la mano, en la denuncia sin paliativos de una institución que ya en su época comenzaba a ser repudiada por buena parte de la intelectualidad.

El *Ensayo político sobre la isla de Cuba* fue publicado por primera vez en 1827. Para su composición, Humboldt reunió los datos obtenidos por él mismo y su compañero Aimé Bonpland durante su doble estancia en la isla —del 19 de diciembre de 1800 hasta el 15 de marzo de 1801, y del 19 de marzo hasta el 29 de abril de 1804—, a los que añadió distintos informes de todo tipo. Como buen científico ilustrado, el conde prusiano recopila, ordena y analiza todos los datos disponibles sobre su objeto de estudio, un proceder que le valdrá el ser considerado, con total merecimiento, como uno de los padres fundadores de la cien-

cia geográfica. Su afán investigador lo lleva a detallar con verdadero celo las cifras del comercio, de la economía, la geografía física y humana, la geomorfología, la botánica... En este sentido, el mismo Simón Bolívar llegó a asegurar que Alexander von Humboldt había sido el descubridor científico de América. Desde luego, el ensayo que aquí presentamos de forma fragmentaria, expurgado de buena parte de las listas, enumeraciones y descripciones más tediosas para el lector de hoy, fue en su momento la monografía más completa sobre Cuba. Pero no solo eso. Humboldt realiza aquí un análisis socioeconómico de la esclavitud en el que se destila todo el apasionamiento de sus ideas progresistas, de su confianza en el avance de la civilización y las ideas del humanismo, como buen heredero y, tal vez, último representante del pensamiento ilustrado.

La segunda parte de este libro contiene dos de los capítulos iniciales de *Sab*, la primera novela de la hispanocubana Gertrudis Gómez de Avellaneda, una obra considerada por muchos como la primera novela antiesclavista de la historia de la literatura, publicada originalmente en Madrid en 1841. Aunque la autora llegó a calificar esta obra temprana como un “pecado de juventud”, sin duda tiene el mérito de dar voz a la mujer de su época, consiguiendo, además, como señala Carlos Mayoral, “que la figura femenina vertebrase una historia que tiene que ver con los derechos del ser humano”. Desgraciadamente la Historia, casi siempre contada por hombres y para hombres, ha lanzado al olvido a esta mujer ejemplar que alcanzó gran renombre en el mundo de las letras, tanto en España como en Cuba. Merece la pena, pues, ofrecer un bosquejo de la literatura de Gómez de Avellaneda, un fresco del paisaje decimonónico de Cuba que contrasta, al menos formalmente, con la adusta visión del conde von Humboldt.

**ENSAYO POLÍTICO
SOBRE LA ISLA
DE CUBA**

ALEXANDER VON HUMBOLDT

Capítulo Primero

Consideraciones generales
acerca de la posición y del aspecto físico
de la isla de Cuba.

Observaciones astronómicas

LA IMPORTANCIA política de la isla de Cuba no consiste únicamente en la extensión de su superficie, aunque es doble mayor que la de Haití, ni en la admirable fertilidad de su suelo, ni en sus establecimientos de marina militar y la naturaleza de una población compuesta de tres quintas partes de hombres libres, sino que aun es más considerable por las ventajas que ofrece la posición geográfica de La Habana. La parte septentrional del mar de las Antillas, conocida con el nombre de golfo de México, forma una concha circular de más de 250 leguas de diámetro, una especie de mediterráneo con dos salidas cuyas costas, desde la punta de la Florida hasta el cabo Catoche de Yucatán, pertenecen exclusivamente en la actualidad a las confederaciones de los Estados Mexicanos y de América del Norte. La isla de Cuba, o por mejor decir su litoral, entre el cabo San Antonio y la ciudad de Matanzas, colocada en el desembocadero del Canal Viejo, cierra el golfo de Méjico, al sudeste, no dejando a la corriente oceánica, conocida con el nombre de *Gulf Stream*, más aberturas que hacia el sur, un estrecho entre el cabo San Antonio y el cabo Catoche; hacia el norte el canal de Bahama, entre Bahía Honda y los encalladeros de la Florida. Cerca de la salida septentrional, precisamente donde se cruzan, por decirlo así, una multitud de calzadas que sirven para el comercio de los pueblos, es donde se halla situado el hermoso puerto de La Habana, fortificado por la naturaleza y aun más por el arte. Las flotas que salen de aquel

puerto, construidas en parte de cedro y de caoba de la isla de Cuba, pueden combatir a la entrada del Mediterráneo mejicano, y amenazar las costas opuestas, lo mismo que las que salen de Cádiz pueden dominar el océano cerca de las columnas de Hércules. El golfo de México, el Canal Viejo y el canal de Bahama tienen su comunicación por el mediodía de La Habana. La dirección opuesta de las corrientes, y las violentas agitaciones de la atmósfera a la entrada del invierno particularmente, dan a estos parajes, en el límite extremo de la zona equinoccial, un carácter particular.

No solamente es la isla de Cuba la mayor de las Antillas (casi tan grande como Inglaterra propiamente dicha, sin comprender el país de Gales), sino que por su configuración estrecha y larga posee tantas costas que está contigua al mismo tiempo con Haití, Jamaica, la provincia más meridional de los Estados Unidos (Florida) y la provincia más oriental de la confederación mexicana (el Yucatán). Esta circunstancia merece ser considerada con la mayor atención; porque unos países, que comunican con solo una navegación de diez a doce días, tal como Jamaica, Haití, Cuba y las partes meridionales de los Estados Unidos (desde Luisiana hasta Virginia), cuentan cerca de dos millones ochocientos mil africanos. Desde que Santo Domingo, las Floridas y la Nueva España se han separado de la Metrópoli, la isla de Cuba no se asemeja a los países con quienes confina, sino por el culto, la lengua y las costumbres que son las mismas; cuyos países estuvieron, durante muchos siglos, sujetos a las mismas leyes.

La Florida forma el último eslabón de aquella larga cadena de repúblicas, cuyo extremo septentrional toca al fondo del río San Lorenzo, y se extiende desde la región de las palmas a la de los inviernos más rigurosos. El habitante de Nueva Inglaterra considera como un peligro público para ella el aumento progresivo de los negros, la preponderancia de los estados que los tienen, *Slave states*, y la predilección por el cultivo de géneros coloniales: desea

por consiguiente que no se pase el estrecho de la Florida, que es el límite actual de la gran confederación americana, sino con el objeto de un comercio libre que se establezca sobre la igualdad de derechos. Es cierto que teme cualquier suceso que haga caer La Habana en poder de una potencia europea más temible que la española; pero también lo es que apetece no menos el que queden rotos para siempre los vínculos que unían antes la Luisiana, Panzacola y San Agustín de la Florida a la isla de Cuba.

La vecindad de la Florida ha sido siempre de poca importancia para el comercio de La Habana, a causa de la suma esterilidad del suelo y la falta de habitantes y de cultivo; pero no es así respecto de las costas de Méjico que prolongándose en semicírculo desde los puertos muy frecuentados de Tampico, de Veracruz y de Alvarado hasta el cabo Catoche, tropiezan casi por la península de Yucatán con la parte occidental de la isla de Cuba. El comercio entre La Habana y el puerto de Campeche es muy activo, y se aumenta a pesar del nuevo gobierno de México, porque el comercio de contrabando, con una costa más distante, como la de Caracas o de Colombia, emplea solo un corto número de buques. La provisión de carne salada (tasajo) necesaria para la manutención de los esclavos se saca de Buenos Aires y de las llanuras de Mérida en tiempos tan difíciles con menos peligro que de las de Cumaná, de Barcelona y de Caracas. Es sabido que la isla de Cuba y el archipiélago de las Filipinas han tomado durante siglos de las cajas de Nueva España los auxilios necesarios para la administración interior, para la conservación de las fortificaciones, de los arsenales y de los astilleros (situados de atención marítima). El puerto militar de la Nueva España ha sido La Habana, según tenemos expuesto en otra obra, y recibía anualmente del tesoro de México hasta 1808 más de un mil y ochocientos mil pesos fuertes. Durante mucho tiempo estaban acostumbrados en el mismo Madrid a considerar la isla de Cuba y el archipiélago de las Filipinas como dependencias de Méjico, situadas a

distancias bien diferentes, al este y al oeste de Veracruz y de Aca-pulco; pero unidas a la metrópoli mexicana, que entonces era colonia de Europa, por todos los vínculos de comercio, de asistencia mutua y de los más antiguos afectos. El aumento de su propia riqueza ha hecho poco a poco innecesarios los auxilios que la isla de Cuba acostumbraba recibir del tesoro de Méjico. De todas las posesiones españolas, ella es la que más ha prosperado; y el puerto de La Habana, desde el trastorno de Santo Domingo, ha subido a la clase de las plazas de primer orden del mundo comerciante. Una concurrencia feliz de circunstancias políticas, la moderación de los empleados del gobierno, la conducta de los habitantes, que son agudos, prudentes y muy ocupados de sus intereses, han conservado a La Habana el goce continuado de la libertad de cambios con el extranjero. La renta de las aduanas ha crecido tan portentosamente que la isla de Cuba no solo puede cubrir sus propios gastos, sino que durante la guerra entre la metrópoli y las colonias del continente, ha suministrado cantidades considerables a los restos del ejército que había combatido en Venezuela, a la guarnición del castillo de San Juan de Ulúa y a los armamentos marítimos muy costosos, y las más veces inútiles, que se han hecho.

Dos veces he estado en la isla, la una tres meses, y la otra mes y medio, y he tenido la fortuna de gozar la confianza de personas que, por sus talentos y por su situación, como administradores, propietarios o comerciantes, podían darme noticias acerca del aumento de la prosperidad pública. Esta confianza era muy legítima por la protección particular con que me ha honrado el ministerio español; y me lisonjeo también haberla merecido, por la moderación de mis principios, por una conducta circunspecta y por la clase de mis pacíficas ocupaciones. El gobierno español no ha estorbado de treinta años a esta parte, aun en La Habana misma, la publicación de los documentos más preciosos de estadística sobre el estado del comercio, de la agricultura colonial y de las

rentas. Estos documentos los compulsé entonces; y las relaciones que he conservado con América desde mi regreso a Europa, me han proporcionado el completar los materiales que yo había recogido en ella. No he recorrido juntamente con Bonpland sino las cercanías de La Habana, el hermoso valle de Guines y la costa entre el Batabano y el puerto de la Trinidad. Después que describa sucintamente el aspecto del país y las modificaciones singulares de un clima tan diverso del de las otras Antillas, examinaré la población general de la isla, su área calculada conforme al diseño más exacto de las costas, los objetos de comercio y el estado de las rentas públicas.

La vista de La Habana, a la entrada del puerto, es una de las más alegres y pintorescas de que puede gozarse en el litoral de la América equinoccial, al norte del ecuador. Aquel sitio celebrado por los viajeros de todas las naciones, no tiene el lujo de vegetación que hermosea las orillas del Guayaquil, ni la majestad silvestre de las costas rocallosas del Río Janeiro, que son dos puertos del hemisferio austral; pero la gracia que en nuestros climas adorna las escenas de la naturaleza cultivada, se mezcla allí con la majestad de las formas vegetales, y con el vigor orgánico característico de la zona tórrida. El europeo que experimenta una mezcla de impresiones tan halagüeñas, olvida el peligro que le amenaza en medio de las ciudades populosas de las Antillas, trata de comprender los diferentes elementos de un país tan vasto, y de contemplar aquellas fortalezas que coronan las rocas al este del puerto, aquella concha interior de mar rodeada de pueblecillos y de cortijos, aquellas palmeras de una elevación prodigiosa, y aquella ciudad medio cubierta por un bosque de mástiles y de velas de embarcaciones. Al entrar en el puerto de La Habana, se pasa por entre el castillo del Morro (castillo de los Santos Reyes), y el fortín de San Salvador de la Punta: la abertura solo tiene de 170 a 200 toesas de ancho, y le conserva durante tres quintos de milla, saliendo de la boca





después de dejar al norte el hermoso castillo de San Carlos de la Cabaña, y la Casa Blanca, se entra en una concha en forma de trébol, cuyo grande eje, dirigiéndose desde el SSO al NNE, tiene dos millas y media de larga, y comunica con tres ensenadas, la de Regla, la de Guanabacoa y de Atarés, y en esta última hay algunas fuentes de agua dulce. La ciudad de La Habana, rodeada de murallas, forma un promontorio que tiene por límite, hacia el sur, el arsenal, y hacia el norte, el fortín de la Punta. Mas allá de los restos de algunos buques echados a fondo y del encalladero de la luz, no hay más que de ocho a diez, o por mejor decir de cinco a seis brazas de agua. Los castillos de Santo Domingo, de Atarés y de San Carlos del Príncipe, defienden la ciudad por el lado del poniente, y distan del muro interior por la parte de tierra, el uno 660, y el otro 1.240 toesas. El terreno intermedio lo ocupan los arrabales de Horcón, de Jesús María, de Guadalupe y Señor de la Salud, que cada año van estrechando más el Campo de Marte. Los grandes edificios de La Habana, a saber la catedral, la Casa del Gobierno, la del comandante, de la marina, el arsenal, la casa de correos y la fábrica de tabacos, son menos notables por su hermosura que por lo sólido de su construcción. Las calles son estrechas en lo general, y las más aún no están empedradas. Como las piedras las llevan de Veracruz, y el transportarlas es muy costoso, habían tenido, poco antes de mi viaje, la rara idea de suplir el empedrado por medio de la reunión de grandes troncos de árboles, como se hace en Alemania y en Rusia, cuando se construyen diques para atravesar parajes pantanosos. Bien pronto abandonaron este proyecto, y los viajeros que llegaban de nuevo, veían con sorpresa los más hermosos troncos de caoba sepultados en los barrancos de La Habana. Durante mi mansión en la América española, pocas ciudades de ella presentaban un aspecto más sucio que La Habana, por falta de una buena policía; porque se andaba en el barro hasta la rodilla; y la muchedumbre de calesas o volantas que

son los carruajes característicos de La Habana; los carros cargados de cajas de azúcar, y los conductores que daban codazos a los transeúntes, hacían enojosa y humillante la situación de los de a pie. El olor de la carne salada o del tasajo apestaba muchas veces las casas y aun las calles poco ventiladas. Se asegura que la policía ha remediado estos inconvenientes y que ha hecho en estos últimos tiempos mejoras muy conocidas en la limpieza de las calles. Las casas están más ventiladas y la calle de los mercaderes presenta una hermosa vista. Allí como en nuestras ciudades más antiguas de Europa, un plan de calles mal hecho no puede enmendarse sino muy lentamente.