

ANTONIO BENÍTEZ ROJO

# LA ISLA QUE SE REPITE

*el Caribe y la perspectiva posmoderna*

EDICIÓN AL CUIDADO DE  
RITA MOLINERO

Editorial Plaza Mayor

Prohibida la reproducción total  
o parcial de este libro, por cualquier medio,  
sin previo consentimiento escrito de su editor.

*La isla que se repite*

Edición: Rita Molinero

Producción editorial:

Marcos Pastrana

Eva Cruzová

Félix Joaquín Rivera

Fotografía de cubierta (Baile sobre botella):

Hilda Otaño Benítez

PRIMERA EDICIÓN REVISADA, 2010  
© ANTONIO BENÍTEZ ROJO, 2010  
© EDITORIAL PLAZA MAYOR, INC., 2010

Avenida Ponce de León #1500

Local 2, El Cinco

San Juan, Puerto Rico 00926

Apartado Postal 3148

Guaynabo, Puerto Rico 00970-3148

E-mail: [ventas@editorialplazamayor.com](mailto:ventas@editorialplazamayor.com)

[www.editorialplazamayor.com](http://www.editorialplazamayor.com)

ISBN 13: 978-1-56328-294-2

ISBN 10: 1-56328-294-1

Impreso por: Panamericana Formas e Impresos S.A.

Impreso en Colombia

Printed in Colombia

Dorado con el relato del hallazgo de El Dorado; o también, si se quiere, el discurso del mito con el discurso de la historia, o bien, el discurso de la resistencia con el discurso del poder. Destaqué las palabras “cierta manera” porque, si tomásemos como conexión de ambos subcontinentes el enchufe centroamericano, los resultados serían mucho menos productivos además de ajenos a este libro. En realidad, tal enchufe sólo adquiere importancia objetiva en los mapas de las geografías, de la geopolítica de las estrategias militares y financieras del momento. Son mapas de orden terrestre y pragmático que todos conocemos, que todos llevamos dentro, y que por lo tanto podemos referir a una primera lectura del mundo. Las palabras “cierta manera” son las huellas de mi intención de significar este texto como producto de “otra” lectura. En ésta, el enchufe que cuenta es el que hace la máquina Caribe, cuyo flujo, cuyo ruido, cuya complejidad atraviesan la cronología de las grandes contingencias de la historia universal, de los cambios magistrales del discurso económico, de los mayores choques de razas y culturas que ha visto la humanidad.

## De la máquina de Colón a la máquina azucarera

Seamos realistas: el Atlántico es hoy el Atlántico (con todas sus ciudades portuarias) porque alguna vez fue producto de la cópula de Europa —ese insaciable toro solar— con las costas del Caribe; el Atlántico es hoy el Atlántico —el ombligo del capitalismo— porque Europa, en su laboratorio mercantilista, concibió el proyecto de inseminar la matriz caribeña con la sangre de África; el Atlántico es hoy el Atlántico —NATO, World Bank, New York Stock Exchange, Mercado Común Europeo, etc.— porque fue el parto doloroso del Caribe, su vagina distendida entre ganchos continentales, entre la encomienda de los indios y la plantación esclavista, entre la servidumbre del *coolie* y la discriminación del criollo, entre el monopolio comercial y la piratería, entre el palenque y el palacio del gobernador; toda Europa tirando de los ganchos para ayudar al parto del Atlántico: Colón, Cabral, Cortés, de Soto, Hawkins, Drake, Hein, Surcouf... Después del flujo de sangre y de agua salada, enseguida coser los colgajos y aplicar la tintura antiséptica de la historia, la gasa y

el esparadrapo de las ideologías positivistas; entonces la espera febril por la cicatriz; supuración, siempre la supuración.

Sin proponérmelo he derivado hacia la retórica inculpadora y vertical de mis primeras lecturas del Caribe. No se repetirá. En todo caso, para terminar el asunto, hay que convenir en que a.C. (antes del Caribe) el Atlántico ni siquiera tenía nombre.

No obstante, el hecho de haber parido un océano de tanto prestigio universal no es la única razón por la cual el Caribe es un mar importante. Hay otras razones de semejante peso. Por ejemplo, es posible defender con éxito la hipótesis de que sin las entregas de la matriz caribeña la acumulación de capital en Occidente no hubiera bastado para, en poco más de un par de siglos, pasar de la llamada revolución mercantil a la revolución industrial. En realidad, la historia del Caribe es uno de los hilos principales de la historia del capitalismo mundial, y viceversa. Se dirá que esta conclusión es polémica, y quizá lo sea. Claro, éste no es el lugar para debatirla a fondo, pero siempre hay espacio para algunos comentarios.

La máquina que Cristóbal Colón armó a martillazos en La Española era una suerte de *bricolage*, algo así como un *vacuum cleaner* medieval. El plácido flujo de la naturaleza isleña fue interrumpido por la succión de su boca de fierro para ser redistribuido por la tubería trasatlántica y depositado en España. Cuando hablo de naturaleza isleña lo hago en términos integrales: indios con sus artesanías, pepitas de oro y muestras de otros minerales, especímenes autóctonos de la flora y la fauna, y también algunas palabras como tabaco, canoa y hamaca. Todo esto llegó muy deslucido y escaso a la corte española (sobre todo las palabras), de modo que nadie, salvo Colón, se hacía ilusiones con respecto al Nuevo Mundo. El mismo modelo de máquina (piénsese en una herrería llena de ruidos, chispas y hombres fornidos que llevan delantales de cuero), con algún crisol de más por aquí y algún fuelle nuevo por allá, fue instalada en Puerto Rico, en Jamaica, en Cuba y en algunos miserables establecimientos de Tierra Firme. Al llegar los años de las grandes conquistas —la caída irrecuperable de los altiplanos aztecas, incas y chibchas— la máquina de Colón fue remodelada con premura y, trasladada a lomos de indio por cordilleras y torrentes, fue puesta a funcionar enseguida en media docena de lugares. Es posible determinar la fecha de inauguración

de esta máquina. Ocurrió en la primavera del año 1523, cuando Hernán Cortés, al control de las palancas y pedales, fundió parte del tesoro de Tenochtitlán y seleccionó un conjunto de objetos suntuarios para ser enviado todo por la tubería trasatlántica. Pero este prototipo era tan defectuoso que la máquina auxiliar de transporte sufrió una irreparable ruptura a unas diez leguas del Cabo San Vicente, en Portugal. Los corsarios franceses capturaron dos de las tres inadecuadas carabelas que conducían el tesoro a España, y el emperador Carlos perdió toda su parte (20%) del negocio mexicano de aquel año. Aquello no podía volver a ocurrir. Era preciso perfeccionar la máquina.

A estas alturas pienso que debo aclarar que cuando hablo de máquina parto del concepto de Deleuze y Guattari; es decir, hablo de una máquina que debe verse como una cadena de máquinas acopladas —la máquina la máquina la máquina—, donde cada una de ellas interrumpe el flujo que provee la anterior. Se dirá, con razón, que una misma máquina puede verse tanto en términos de flujo como de interrupción, y en efecto así es. Tal noción, como se verá, es indispensable para esta relectura del Caribe, pues nos permitirá pasar a otra de importancia aún mayor.

En todo caso, en los años que siguieron al desastre de Cabo San Vicente, los españoles introdujeron cambios tecnológicos y ampliaciones sorprendentes en su máquina americana. Tanto es así que en la década de 1560 la pequeña y rudimentaria máquina de Colón había devenido en La Máquina Más Grande Del Mundo. Esto es absolutamente cierto. Lo prueban las estadísticas: en el primer siglo de la colonización española esta máquina produjo más de la tercera parte del oro producido en todo el mundo en esos años. La máquina no sólo producía oro; también producía enormes cantidades de barras de plata, esmeraldas, brillantes, topacios, perlas y cosas así. La cantidad de plata derretida que goteaba de la descomunal armazón era tal, que en la estación alimentadora del Potosí las familias vanidosas, después de cenar, tiraban por la ventana el servicio de plata junto con las sobras de comida. Estas fabulosas entregas de metales preciosos fueron resultado, como dije, de varias innovaciones, por ejemplo: garantizar la mano de obra barata necesaria en las minas a través del sistema llamado mita, utilizar la energía del viento y de las corrientes marinas para acelerar el flujo de transporte oceánico,

implantar sistemas de salvaguardia y medidas de control desde el estuario del Plata hasta el Guadalquivir, etc. Pero, sobre todo, la adopción del sistema llamado flotas. Sin el sistema de flotas, los españoles no hubieran podido depositar en los muelles de Sevilla más oro y más plata que el que cabía en sus bolsillos.

Se sabe quién puso a funcionar esta extraordinaria máquina: Pedro Menéndez de Avilés, un asturiano genial y cruel. Si este hombre, u otro, no hubiera diseñado la máquina flota, el Caribe seguiría estando ahí pero tal vez no sería un meta-archipiélago.

La máquina de Menéndez de Avilés era en extremo compleja y fuera de las posibilidades de cualquier otra nación que no fuera España. Era una máquina integrada por una máquina naval, una máquina militar, una máquina burocrática, una máquina comercial, una máquina extractiva, una máquina política, una máquina legal, una máquina religiosa; en fin, todo un descomunal parque de máquinas que no vale la pena continuar identificando. Lo único que importa aquí es que era una máquina caribeña; una máquina instalada en el mar Caribe y acoplada al Atlántico y al Pacífico. El modelo perfeccionado de esta máquina fue puesto a funcionar en 1565, aunque fue probado en un simulacro de operaciones un poco antes. En 1562 Pedro Menéndez de Avilés, al mando de 49 velas, zarpó de España con el sueño de taponear los salideros de oro y plata por concepto de naufragios y ataques de corsarios y piratas. Su plan era el siguiente: el tráfico entre las Indias y Sevilla se haría en convoyes compuestos por transportes, barcos de guerra y embarcaciones ligeras de reconocimiento y aviso; los embarques de oro y plata sólo se tomarían en fechas fijas del año y en un reducido número de puertos del Caribe (Cartagena, Nombre de Dios, San Juan de Ulúa y otros secundarios); se construirían fortalezas y se destacarían guarniciones militares no sólo en estos puertos, sino también en aquéllos que pudieran defender los pasos al Caribe (San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba y, en primer término, La Habana); todos estos puertos servirían de base a escuadrones de patrulla, cuya misión sería barrer de piratas, corsarios y contrabandistas las aguas y los cayos costeros, al tiempo que prestarían servicios de salvamento a las naves de los convoyes que sufrieran percances. (El plan fue aprobado; sus lineamientos eran tan sólidos que 375 años más tarde, en la segunda guerra mundial, los aliados lo

adoptaron en el Atlántico norte para defenderse de los ataques de submarinos, cruceros y aviones alemanes.)

En general se da el nombre de flotas a los convoyes que dos veces al año entraban en el Caribe para transportar a Sevilla las grandes riquezas de América. Pero esto no es del todo exacto. El sistema de flotas era, además de los convoyes, una máquina de puertos, fondeaderos, muelles, atalayas, arsenales, astilleros, fortalezas, murallas, guarniciones, milicias, armas, almacenes, depósitos, oficinas, talleres, hospitales, hospedajes, fondas, plazas, iglesias, palacios, calles y caminos, que se conectaban a los puertos mineros del Pacífico mediante un enchufe de trenes de mulas tendido a través del istmo de Panamá. Era una poderosa máquina articulada sabiamente a la geografía del Caribe y sus mecanismos estaban dispuestos de tal modo que pudieran usar a su favor la energía de las corrientes del Golfo y del régimen de vientos alisios propios de la región. La máquina flota generó todas las ciudades del Caribe hispánico, y las hizo ser, para bien o para mal, lo que son hoy, en particular, La Habana. Era allí donde ambas flotas (la de Cartagena y la de Veracruz) se reunían anualmente para hacer un imponente convoy de más de cien barcos y emprender el camino de regreso. En 1565 Menéndez de Avilés, tras degollar con helada serenidad a cerca de medio millar de hugonotes establecidos en la Florida, completó la red de ciudades fortificadas con la fundación de San Agustín, hoy la ciudad más antigua de Estados Unidos.

Cuando se habla con asombro de la inagotable riqueza de las minas de México y el Perú, éstas deben verse sólo como máquinas acopladas a otras máquinas; esto es, en términos de producción (flujo, e interrupción). Tales máquinas mineras, por sí solas, no hubieran servido de mucho a la acumulación de capital mercantil en Europa. Sin la gran máquina Caribe (desde el prototipo de Colón hasta el modelo de Menéndez de Avilés), los europeos se hubieran visto en la ridícula situación del jugador de máquinas de monedas que logra obtener el *jackpot* pero carece de sombrero.

Puede hablarse, sin embargo, de una máquina caribeña de tanta o más importancia que la máquina flota. Esa máquina, esa extraordinaria máquina, existe todavía; esto es, “se repite” sin cesar. Se llama: la plantación.