

La máquina que Cristóbal Colón armó a martillazos en la Española era una suerte de *bricolage*, algo así como un *vacuum cleaner* medieval. El flujo de la naturaleza isleña fue interrumpido por la succión de su boca de fierro para ser re-distribuido por la tubería trans-atlántica y depositado en España. Cuando hablo de naturaleza isleña lo hago en términos integrales: indios y 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, hamaca, etc. 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 pavesas), con algún perno de más por aquí y algún fuelle por allá, fue instalada en Puerto Rico, en Jamaica, en Cuba y en algunos miserables establecimientos de Tierra Firme. Al llegar los tiempos de las grandes conquistas —la caída de los altiplanos aztecas, incas y chibchas— la máquina de Colón fue re-modelada con premura y, trasladada a lomo de indio por las cordilleras, fue puesta a funcionar en media docena de lugares. Es posible determinar la fecha de inauguración de esta máquina. Ocurrió en la primavera del año 1523, cuando Cortés, al control de las palancas y pedales, fundió parte del tesoro de Tenochtitlán y seleccionó un muestrario de objetos de lujo para ser enviado por la tubería trans-atlántica. Pero este proto-tipo era tan defectuoso, que la máquina de transportación —la tubería— 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 V perdió toda su parte (20%) del negocio mexicano de aquel año. Aquello no podía volver a ocurrir. Era preciso perfeccionar la máquina.

A esta altura pienso que debo aclarar que cuando hablo de máquina, hablo de máquina de máquinas, concretamente de la máquina la máquina la máquina; es decir, toda máquina es una cadena de máquinas acopladas, y cada una de estas máquinas interrumpe el flujo que provee la máquina precedente; se dirá, con razón, que una misma máquina puede verse alternativamente en términos de flujo y de interrupción, y en efecto, así es. Tal noción, como se verá, es fundamental para esta re-lectura del Caribe, pues nos permitirá pasar a otra todavía más fundamental.

En todo caso, en los años próximos los españoles introdujeron cambios tecnológicos mayores y ampliaciones sorprendentes. Tanto es así que, hacia 1566, 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 por todo el mundo en esos años. La máquina no sólo producía oro; también producía plata, esmeraldas, brillantes, topacios, perlas y cosas así. La cantidad de plata derretida que goteaba de la enorme armazón era tal, que en la estación del Potosí las familias vanidosas, luego de cenar, tiraban por la ventana el servicio de plata junto con las sobras de comida. Estas fabulosas entregas de metales preciosos fueron resultado de varias innovaciones; implantación de un excelente sistema de itinerarios; implantación de un sistema auxiliar de tracción (el tren de mulas); utilización de la energía del viento y de las corrientes marinas para acelerar el flujo de producción; implantación de un costoso sistema de salvaguardia y de medidas de control; implantación de un sistema

de estaciones de bombeo y re-alimentación; pero, sobre todo, la implantación del sistema de flotas. Sin el sistema de flotas los españoles no habrían podido depositar en los muelles de Sevilla más oro y plata que el que cabía en sus bolsillos. Se sabe quién perfeccionó este extraordinario sistema (máquina acoplada a máquina acoplada a máquina, etc.): Pedro Menéndez de Avilés, un asturiano genial y cruel. Si este hombre, u otro, no hubiera inventado 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 tan 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 territorial, una máquina geo-política, una máquina burocrática, una máquina comercial, en fin, por todo un descomunal parque de máquinas que no vale la pena continuar identificando. Lo único que importa hasta aquí es que era una máquina caribeña, una máquina instalada en el mar Caribe y acoplada al Atlántico y al Pacífico. Esta máquina fue puesta a funcionar en 1565, aunque fue probada en un simulacro de operaciones en 1562. Ese año Pedro Menéndez de Avilés, al mando de 49 velas (incluyendo seis galeones de guerra), 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: en lo adelante la navegación entre las Indias y Sevilla (el único puerto autorizado para el comercio transatlántico) se haría en convoyes compuestos por transportes, barcos de guerra y embarcaciones ligeras de reconocimiento y aviso; los cargamentos 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, la costa oriental de la Florida y, en primer término, La Habana); todos estos puertos servirían de base a escuadrones de guardacostas y patrulleros, cuya misión sería barrer de piratas, corsarios y contrabandistas las aguas caribeñas, al tiempo que prestarían servicios de salvamento a las naves de los convoyes que sufrieran algún percance. (El plan fue aprobado).

Generalmente 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 las Américas. Pero esto no es del todo correcto. El sistema de flotas era, además una máquina de puertos, fondeaderos, muelles, atalayas, fortalezas, guarniciones, milicias, astilleros, almacenes, depósitos, oficinas, talleres, hospitales, hospedajes, fondas, plazas, iglesias, palacios, calles y caminos, que se conectaba a los puertos mineros del Pacífico mediante un enchufe de trenes de mulas tendido a través del istmo de Panamá. Era un sistema articulado sabiamente a la geografía del Caribe, y sus máquinas estaban dispuestas de modo tal que pudieran utilizar a su favor la energía de la gran Corriente del Golfo y del régimen de vientos alisios propios de la región. El sistema de flotas 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 para hacer un imponente convoy de más de cien barcos y emprender juntas el camino de regreso. En 1565 Pedro Menéndez de Avilés, luego de degollar

con helada serenidad a medio millar de hugonotes establecidos en la Florida, completó la red de ciudades fortificadas con la fundación de San Agustín.

Cuando se habla con asombro de la inagotable riqueza de las minas de México y el Perú, éstas deben verse 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 máquina Caribe (desde el proto-tipo 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 *jack-pot* pero carece de sombrero.

Hubo, sin embargo, una máquina caribeña infinitamente más útil y productiva que la máquina flota. Esa máquina, esa extraordinaria máquina, existe todavía. Se llama: la plantación.

Sus proto-tipos nacieron en el Levante, después de la época de las Cruzadas, y se extendieron hacia el occidente. En el siglo XV los portugueses instalaron su propio modelo en las islas de Cabo Verde y en las Maderas, con éxito asombroso. Hubo ciertos hombres de empresa —como el judío Cristóbal de Ponte y el Jarife de Berbería— que intentaron construir modelos de esta familia de máquinas en las Canarias y en la costa marroquí, pero el negocio era demasiado grande para un solo hombre. En realidad, hacía falta todo un reino, una monarquía mercantilista, para impulsar en grande los engranajes, ruedas y molinos de esta poderosa máquina. Quiero llegar al hecho de que, a fin de cuentas, los europeos controlaron la fabricación, el mantenimiento, la tecnología y la re-producción de las máquinas plantaciones, sobre todo en lo que respecta al modelo de producir azúcar. (Esta familia de máquinas produce casi siempre azúcar de caña, café, cacao, algodón, índigo, te, bananas, piñas, fibras y otras mercancías cuya producción es imposible o no es rentable en las zonas de clima templado).

Pero de todo esto se ha escrito tanto que no vale la pena bosquejar siquiera la increíble y triste historia de esta máquina. No obstante, habrá que decir algo, un mínimo de cosas, por ejemplo, lo singular de esta máquina es que produjo, también no menos de diez millones de esclavos africanos y millares de *coolies* (de la India, de la China, de la Malasia). Todo esto, sin embargo, es aún poco: las máquinas plantaciones produjeron capitalismo mercantil, capitalismo industrial, (ver, Eric Williams, *Capitalism and Slavery*), subdesarrollo africano (ver. Walter Rodney, *How Europe Underdeveloped Africa*), población caribeña (ver, Ramiro Guerra, *Azúcar y población en las Antillas*), produjeron imperialismo, guerras, bloques coloniales, rebeliones, represiones, *sugar islands*, alianzas, intervenciones, *banana-republics*, dictaduras, revoluciones, e, incluso, socialismo totalitario.

Se dirá que este catálogo es innecesario, que todo este asunto es archi-conocido. Pero, ¿cómo dejar establecido que el Caribe no es un simple mar o un grupo de islas divididas por distintas lenguas y por las categorías de Antillas Mayores y Menores, de Islas de Barlovento y de Sotavento? En fin, ¿cómo dejar establecido de una vez por todas que el Caribe es un meta-archipiélago? Si esto ha quedado claro no hay por qué seguir hojeando las páginas amarillas de la historia, esa guía de teléfonos que hace posible la comunicación más allá del tiempo y del espacio, pero que nunca nos da la certidumbre de la «presencia». Hablemos entonces del Caribe que se puede ver, tocar,