

EL TRASIEGO MERCANTIL DE LA REAL COMPAÑÍA DE COMERCIO DE LA HABANA POR EL PUERTO HABANERO EN EL SIGLO XVIII

Mercedes García Rodríguez

Afortunadamente existe, para los primeros siglos coloniales, otro pasado que no por desconocido es menos auténtico. Esta nueva historia que se está rescribiendo sobre los primeros siglos coloniales suma a corsarios y piratas, “misericordia” y contrabando, ganado y astillero, estudios micro históricos que paradójicamente pretenden ser la pauta para construir un conocimiento mucho más abarcador y rico del que hasta hoy se ha logrado. Entre estas investigaciones puntuales se inscribe la necesidad de un estudio sobre la Real Compañía de Comercio de La Habana. Esta empresa marítima aún espera por un estudio monográfico serio desde Cuba,¹ ya que a pesar de su importancia dentro del trasiego comercial de la isla entre 1740 y 1815, apenas suele mencionársele en algunas obras generales de historia.

Mi intervención por tanto no pretende suplir esa ausencia, sino incentivar el estudio puntual de esta compañía comercial, llamando la atención sobre la misma, ya que al ahondar en su voluminosa documentación, movida por el interés en lo que esta empresa representó para el comercio azucarero, pude descubrir una realidad que no solo había sido omitida casi totalmente por la historiografía positivista y desestimada injustamente por los historiadores contemporáneos, sino que toda esta información sistematizada desmontaría una serie de tesis equivocadas sobre nuestro pasado, tesis que a fuerza de repetirse han construido una historia muy alejada de la verdad. Un simple ejemplo que evidencia esta afirmación es la repetida idea de que la Real Compañía solo operó hasta 1762, cuando en verdad se mantuvo en activo hasta la segunda década del siglo XIX.

Ahora bien, por qué se hace importante incentivar los estudios comerciales y sus entornos portuarios. En primer lugar porque Cuba es una isla, y su economía siempre ha dependido de su comercio exterior, tanto para las importaciones como para las exportaciones. En la etapa colonial, España la convirtió en una colonia con función de *entrepôt*, es decir, con función de enclave marítimo entre dos continentes, es por ello que sus habitantes vivieron siempre mirando al mar. Los puertos y el transporte marítimo fueron entonces los puntos de contacto más importantes entre el Viejo y el Nuevo Mundo, y por ende las bahías y costas cubanas funcionaron como puertas de entrada a la modernidad, como puntos donde se adquiriría todo lo necesario y por donde se comerciaban los frutos de la tierra, origen de la riqueza de esta isla y de sus residentes. Los puertos fueron, por tanto, lugares de trasiego legal e ilegal, y sitios de encuentro entre culturas e identidades diversas.

El Puerto de La Habana, situado geoestratégicamente en la encrucijada del camino marino entre dos continentes, fue privilegiado desde 1561 con la condición de último puerto escala en la travesía atlántica de regreso a Europa. Al instaurarse el sistema de flotas, esto provocó el espectacular crecimiento económico de la región occidental, y sus marcadas diferencias con lo que entonces se conocía como tierras del interior (región Centro-Oriental). Desde entonces, el cabildo habanero trató de influir en la Corte española, a través de nombrar representantes en las mismas, para lograr aumentar el trasiego comercial con la Península y

con su entorno colonial americano, y disminuir los aranceles a sus frutos exportables, a pesar de que ya estos pagaban los fletes más bajos de América.²

El logro más trascendente de las presiones criollas en la Corte, en la primera mitad del Setecientos, con vistas a flexibilizar el monopolio comercial español, fue haberse agenciado la aprobación Real a su solicitud de fundar una empresa mercantil privada por acciones. Esta propuesta se sustentaba en la necesidad de dar una salida mucho más ágil a los tabacos habanos destinados a la fábrica de Sevilla, pues después del estanco impuesto a este fruto, su venta se retardaba por lo espaciado de la llegada de la flota al puerto habanero; sin embargo, el tiempo se encargaría de demostrar que la adquisición y transporte de tabaco a la metrópoli fue puro pretexto de los paladines de esta empresa. En solo unos años de existencia, los directores de la Compañía hicieron evidente que los principales móviles de la misma serían: facilitar a la oligarquía habanera la extracción de sus azúcares al mercado español y a otros territorios de América; y la introducción de alimentos, ropas y máquinas para los ingenios. Después de 1747, el azúcar protagonizó el giro mercantil de la Compañía, sustituyendo incluso la importancia que en este aspecto tuvo en sus años iniciales el tabaco. Así pues, "... entre 1747 y 1752 la Real Compañía extrajo de Cuba hacia España unas doce mil @ de azúcar entre blanca y quebrada cada año, que representaron el 68% de los productos coloniales sacados de la Isla. También las gestiones comerciales de la Compañía condujeron a un considerable aumento del precio del azúcar...".³ Puede afirmarse entonces que la Real Compañía de Comercio de La Habana, pese a su carácter exclusivista, supuso una solución reformadora del sistema mercantil colonial, y en sus primeros 30 años de existencia fue un elemento favorecedor de la economía azucarera de la región occidental de la isla.

Esta empresa comercial refrendada por el rey en 1739 y fundada en 1740 con el nombre de Real Compañía de Comercio de La Habana, también conocida como *La Habanera*, se diferenció de otras compañías contemporáneas, como La Guipuzcoana de Caracas, en que logró tener como sede de negociaciones el puerto de carenas y su entorno, ubicado en la ciudad colonial que le dio nombre a la empresa, a pesar de que la mitad de sus accionistas, incluyendo a los reyes, residían en la Península. Esto da la medida de que en esta sociedad marítima-comercial los intereses de los accionistas radicados en La Habana llevaban la voz cantante, y que su fundación bajo tales condiciones resultó, sin duda, un triunfo criollo, particularmente liderado por don Martín de Arostegui, su futuro presidente y representante de la oligarquía habanera de la cual formaba parte.

Ahora bien, por qué hemos afirmado que la fundación de la Real Compañía de Comercio de La Habana, a pesar de ser un monopolio exclusivista privado dentro de un monopolio comercial mayor, flexibilizó y agilizó el comercio de la isla y particularmente de La Habana con otras regiones. La respuesta tiene que ver con su infraestructura marítima, expresada en número de navíos y sus capacidades o tonelajes de transporte. La Compañía indiscutiblemente facilitó que un número mayor de embarcaciones se sumara al tráfico indiano, rompiendo así el estricto esquema anterior del sistema de flotas y galeones que hacía lento, insuficiente y arcaico el trasiego entre España y su mundo colonial. Solo para apoyar de manera factual esta afirmación diremos que entre 1720 y 1739, período de paz en Europa, solo arribaron al puerto habanero 8 registros españoles, mientras que de 1740 a 1746, 6 años de encarnizada guerra entre las potencias europeas, la Real Compañía logró llevar a La Habana 12 registros cargados de géneros diversos. Dichos barcos, a su vez, extrajeron por el puerto de carenas una gran cantidad de frutos, especialmente azúcares, tabaco y cueros.⁴

No es ocioso aclarar que, dentro del esquema del exclusivismo comercial hispánico, la fundación de compañías por acciones, siguiendo el modelo inglés, francés y holandés de mediados del siglo XVII, representaba un paso de avance, aunque tardío en el entorno europeo, pues a pesar de su carácter proteccionista y monopólico, en una época librecambista, la Compañía logró agilizar la salida de productos como el tabaco y el azúcar. La Habanera además fue pródiga en la introducción en Cuba de géneros textiles e instrumental técnico para los ingenios azucareros; y sobre todo, después de 1763, favoreció el comercio de negros esclavos y los créditos a los dueños de ingenios.

Esta empresa comercial sobrevivió al desafío que representó el reglamento de comercio libre de 1778, aunque evidentemente fue el inicio de su ocaso. Unos años antes se hizo evidente que dicha Compañía ya no poseía el tonelaje de transporte suficiente para lograr extraer de la isla el azúcar producido, cuyo volumen había aumentado considerablemente respecto a la década del '40 y '50. Esto puso en crisis el sostenimiento del monopolio comercial de La Habanera.

Pero si la Real Compañía tuvo una importancia relevante en la extracción de las producciones agrarias del país entre 1740 y 1762, mayor fue aún, a mi juicio, su trascendencia en las importaciones hacia la isla de todo un conjunto voluminoso de mercancías que en aquel entonces eran de primerísima necesidad pues, como se conoce, en la colonia muy poco se producía en materia industrial, y las clases altas no renunciaron jamás a sus hábitos y costumbres, tanto alimentarios como a sus gustos en el vestir, la decoración lujosa de sus casas, e increíblemente a su afición por la lectura.

En este último aspecto, la importancia que dieron los poderosos de La Habana a la adquisición de libros, tanto literarios como científicos, no ha sido ponderada aún en su justa medida por la historiografía, y muy poco se sabe al respecto. Sin embargo, este particular interés se trasluce en una carta enviada al Sr. Juan Francisco de Oliden, administrador general de la Compañía de Comercio de La Habana, por Andrés García, librero de la ciudad, en 1780. Este le expresa a Oliden que la Compañía debía importar muchos más libros de interés científico y modernamente escritos, y que de estos podían ser vendidos cada año entre 3.000 y 4.000 ejemplares,⁵ sugiriéndole además una larga lista de títulos que demandaban los oligarcas de La Habana y otros que no debía adquirir por hallarse desestimados en la ciudad. Por supuesto, no puede decirse que el hábito de la lectura alcanzara a toda la población de la villa, pues en su mayoría sus habitantes eran analfabetos y sin recursos suficientes para comprar libros, estimados como muy caros y por tanto considerados un lujo. No obstante, el trasiego de libros por el puerto habanero, comercializados a través de la Real Compañía, fue para la época de gran importancia y dice mucho del espíritu moderno e interés por la cultura de una parte de sus pobladores.

En cuanto a la alimentación, nos sorprenderá saber que los estamentos más acomodados de la población citadina tenían un gusto y dieta muy equilibrada; y aunque generalmente se ha afirmado en la literatura que los ricos hacendados desdeñaban cualquier manjar por un buen plato de ajiaco criollo, y que preferían las carnes y los frutos de la tierra a los productos europeos, esto no fue realmente así, siendo esta afirmación otra de las exuberancias tropicales de una historiografía interesada en ponderar lo cubano. Lo cierto es que estos poderosos hacendados solicitaban diferentes géneros a los comerciantes de la Real Compañía para que en sus mesas no faltara lo mejor, no solo de Cuba, sino del mundo, aunque especialmente seguían consumiendo los productos españoles, pues estos emigrantes a la colonia no se adaptaron con rapidez a las costumbres del país; en el siglo XVIII, solo algunos pocos se

aplataaron, voz cubana para significar que un extranjero adoptó con rapidez las costumbres de la tierra.

Después de agrupar numerosas evidencias de estas solicitudes o encargos realizados por las poderosas familias españolas asentadas en Cuba a la Real Compañía de Comercio de La Habana, estas muestran que casi todo lo que consumían a diario en sus casas era importado de sus regiones de orígenes. A continuación se exponen varios de estos objetos y alimentos que serán un buen ejemplo de nuestra afirmación.

En 1791, un grupo de hacendados solicita a los comerciantes de La Habana que la Real Compañía embarcara para la ciudad lo antes posible los alimentos siguientes: 20 sacos de avellanas, 20 barriles de almendra, 10 cajones de fideos bien finos y sin quebrar, 3 cajones de tallarines, 20 cajones de macarrones, 6 barriles de alcaparras en vinagre, 30 barriles de chorizos buenos de la Sierra de Huelva en manteca, 50 libras de azafrán seco y tostado, 52 quintales de jamones de algarrobilla de Extremadura o de la Sierra de Huelva, 30 cajones de nueces, 20 quintales de salchichón superior de Génova, 60 cajones de queso de Flandes que sean frescos, 50 libras de nuez moscada, 80 arrobas de aceite de oliva de Sevilla envasado en botijas chicas de cristal verde, 3 ralas de pimienta, 50 barriles de pasas de Málaga, 100 peruleras de aceitunas sevillanas y 50 barrilitos de mantequilla de Flandes.⁶

Por supuesto, a estos alimentos europeos, que entraron por el puerto de carenas y se distribuyeron entre los mercadillos y ferias de la ciudad, se le sumaban a la hora de consumirse los frutos, viandas y carnes del país, pero estos envíos nos hacen pensar que los españoles radicados en la villa y sus familias criollas no renunciaron a las recetas de la cocina española, e incluso incorporaron a esta lo mejor del arte culinario mundial, que combinaron muy acertadamente con los productos autóctonos de la isla y de América. Algo curioso es que las recetas y consumo de los dulces caseros españoles han llegado hasta hoy, en que se continúan consumiendo con abundancia y, al igual que entonces, son muy socorridas las torrijas, las natillas y el arroz con leche, los flanes; a pesar del calor cubano también se asimilaron los caldos o cocidos, hechos en sus variadas formas y según se ha transmitido desde las diferentes regiones de España ya que, como se conoce, hubo una emigración gallega muy fuerte que impuso el gusto por el conocido caldo gallego; los castellanos, asturianos y leoneses por ejemplo dejaron su sabrosa sopa de pan y ajo, y así cada región aportó a nuestra cocina, de aquel entonces y de hoy, sus alimentos más exquisitos que todavía son platos de nuestra dieta diaria. De Canarias nos llegó la costumbre de consumir el gofio, que hasta bien entrado el siglo XX se importaba a Cuba desde las Islas y se consumía mezclado con leche o caldos.

Esta rica y variada cocina que disfrutaron las clases medias y altas de la sociedad habanera del siglo XVIII y XIX contrasta con la limitada dieta de los sectores más pobres, que esencialmente consumían casabe, carne de tortuga, carne de cerdo, granos, miel, raspadura de caña, frutas y algún pescado fresco;⁷ el pan les resultaba muy caro, pues la harina había que importarla desde Castilla por un especial monopolio dado a aquella región, aunque de contrabando comenzó a importarse de los recién fundados Estados de la Unión y de algunas partes de México, donde se intercambiaba por azúcares y tabaco. Estas dificultades con los precios y transporte de la harina obligaron a que se importaran mayores cantidades de arroz, por lo relativamente barato de ese producto; también se hizo costumbre el consumo de tubérculos como el boniato, la yuca y la papa, además de los plátanos de vianda y fruta, cultivados en la propia isla. Estos productos de la tierra rápidamente fueron incluidos en la cesta alimentaria de cada cubano, lo cual se ha mantenido como costumbre hasta hoy.

En el ritual del vestir, la oligarquía habanera muy tempranamente tuvo sentido del buen gusto y de la orientación de la moda. Las clases altas y medias mantuvieron un cuidado extremo por su apariencia, sus ropas y joyas eran de las más caras y refinadas que se vendían en Europa, y sus inmuebles eran decorados con lujo y ostentación. Quizás todo este derroche en lo suntuario responda a ese escondido complejo de inferioridad que abrigó el ciudadano periférico de las colonias, siempre queriendo compararse e incluso superar el consumo y nivel de vida de la raigal nobleza peninsular. Es por ello que procuraban estar a la par de lo más avanzado del viejo continente, costase lo que costase, y por supuesto les costó el subdesarrollo porque estar a la par de las altas casas y familias europeas de abolengo significaba, entre otras cosas, invertir una fortuna en importar los objetos y tejidos producidos por las mejores fábricas de Inglaterra, Holanda y Francia, que dieron muy rápidamente sus nombres a las mercancías que elaboraban para que pudieran ser identificadas en el mercado, iniciándose así el interés preferencial por las marcas o nombres que eran desde entonces sinónimos de calidad.

La oligarquía habanera, de gustos y costumbres refinadas, rechazaba por ejemplo las bretañas angostas fabricadas en Barcelona por ser bastas, calurosas y baratas, y prefería los tejidos delicados y muy finos como los olanes, las sedas, los tafetanes producidos en Francia, los preferían lisos y de colores, casi siempre colores pasteles para que brillaran a la par del sol caribeño, sus tonalidades preferidas fueron el celeste, el verde esmeralda, los rosas y amarillos claros, tejidos y colores que resultaban extremadamente caros en la época, pero que se ajustaban muy bien al clima de la isla. Para los inviernos solicitaban a la Real Compañía conseguir bayetas de color verde esmeralda producidas en Barcelona, pues estas eran más finas que las inglesas, pero en su solicitudes de pedidos aclaran a los comerciantes de La Habanera que no les gustaban ni negras, ni verde claro; también les solicitaban terciopelos en azul añil y negro, además de mantas claras de lana de Málaga, y paño de Holanda para los trajes de los señores, todos de colores sobrios en el invierno como los grises y azules oscuros. Siempre aclaraban en sus pedidos que los preferían traídos de Holanda, pues allí lo fabricaban más fino y dócil que en Alemania o Rusia.

Para las señoras y señoritas de la villa, la Real Compañía habanera compraba los mejores encajes de Flandes y las sedas de colores claros producidas en Valencia, que entraban por el puerto habanero y eran vendidos en los almacenes de la Compañía, casi todos en el entorno de la bahía. Almacenes donde trabajaban muchos de los emigrantes catalanes, asturianos y vascos, familiares de los principales accionistas de La Habanera que eran traídos por sus ricos parientes para que les sirvieran de empleados de confianza, pues en España procedían de familias pobres y necesitaban ganar dinero para el retorno, muchas veces realizado en los propios barcos de la Compañía.⁸

Como complementos del vestir, las damas y caballeros de La Habana y otras villas de la isla encargan a la Real Compañía un sinfín de otros géneros menores, pero con advertencias muy precisas, pues no se aceptaría que fueran complementos de mala calidad. Así pues, las señoras solicitan medias de seda de la fábrica de Madrid, que estaba en esos momentos de moda y muchas venían decoradas con dibujos y piedrecillas de colores; o medias de seda de Francia, con cuchillo blanco en el talón y su perfil de diferentes colores y dibujos; también eran muy solicitados abanicos decorados con paisajes europeos pero dibujados al gusto moderno, no muy recargados, especialmente encargaban los elaborados por artesanos andaluces; además, anteojos para el teatro, hilos ingleses para bordar los refajos y bustos de los vestidos de las futuras novias o mamás, gasas negras de Francia para producir lencería, y lentejuelas y canutillos de Valencia o Barcelona para las casas de moda de La Habana, donde

costureras especializadas en la alta costura, casi todas de origen francés o español, elaboraban caros trajes para las fiestas y saraos. También solicitaban la compra de peines de marfil hechos a mano por artesanos ingleses, rosarios de azabaches menudos de Sevilla, y botones de cristal para puños y blusas.⁹

Los hombres, por su parte, también muy presumidos, solicitaban a la Real Compañía sombreros de castor, blancos y negros, de Chatelain, por entonces la mejor fábrica de sombreros de Francia; espadines de acero, dibujados en plata, con fundas doradas; puños de oro, de plata y marfil para bastones, todos de fino gusto y que estuviesen a la moda; medias de capullo para botines; hebillas grandes a la moda, que fueran doradas; espejuelos de abrazadera a las sienes, con armadura de oro o hueso, al gusto moderno de los franceses; cadenas de oro para relojes, con hechuras bonitas; alfileres ingleses de oro; botines negros de buena piel; y navajas francesas con cabos de tarro, decorados con gusto.¹⁰

Desgraciadamente, casi no existen evidencias de cómo era el vestir del resto del pueblo, pero por supuesto debía ser una indumentaria mucho más sencilla y de tejidos baratos. Los esclavos urbanos usaban tejidos frescos, que también eran encargados a la Real Compañía, casi siempre de fondos blancos, cremas y amarillo claro con listas de colores, y las mujeres usaban turbantes para protegerse del sol y la suciedad de las calles. Los caleseros vestían un traje elegante, de pantalón blanco o negro ajustado hasta la media pierna, chaqueta corta de color rojo, con bandas de escudos bordados, casi siempre el escudo de armas de la familia a quien pertenecía, como complemento del traje calzaba unas altas botas de piel negras, su vestimenta era sinónimo del abolengo de su amo y, por ello, los oligarcas se esmeraban en la selección del negro, que debía ser fuerte, hermoso y de modales refinados, con conocimientos del castellano, y en su atuendo se les incluían los más vistosos trajes y adornos. Los tejidos destinados al pueblo y a los esclavos, aunque menos finos y mucho más baratos, eran comercializados por los mercaderes de la Real Compañía, los que los almacenaban para su posterior venta en inmuebles alquilados muy cerca del puerto habanero, lo cual hizo que en el entorno portuario fuera floreciendo una importante zona de servicios no solo en comercios y almacenes, sino en posadas para los comerciantes y marinos de paso y en tabernas, casas de juego y prostitución, habitaciones llamadas accesorias destinadas al alquiler, fondas, y zaguanes para guardar coches y carretones, casi todas propiedades de negros, negras y mulatas libres, también de señores poderosos que, junto a sus negocios mayores en haciendas y comercios, establecían estas pulperías, tabernas y almacenes para compensar gastos y dispersar riesgos. Por supuesto estos negocios eran atendidos por alguno de sus administradores o albaceas.

La Real Compañía no solo practicó el comercio legal a través de los fundamentos de sus operaciones mercantiles recogidos en 39 acápite o capítulos que, desde su fundación, establecieron las obligaciones, derechos y privilegios de esta sociedad constituida por acciones, sino que, con un marcado interés por enriquecerse, sus accionistas de La Habana, entre los que destacan sus propios directores, practicaron de forma paralela el comercio de contrabando.

En referencia al enriquecimiento individual de sus principales accionistas de origen criollo, desde la propia década de 1740, al vincularse a las prácticas comerciales de *La Habanera* tanto legales como de contrabando, resultan esclarecedoras las denuncias realizadas contra ellos por varios accionistas peninsulares de la Real Compañía de Comercio entre 1752 y 1753. Estas ponen de manifiesto el desmesurado comercio ilícito que habían montado en la ciudad. En concreto estas denuncias planteaban:

(...) El gobernador de la Habana intenta con providencias universales remediar las introducciones de ropas y otros géneros y efectos, que en toda la Isla, el puerto de la Habana, y sus costas y surgideros se hacen frecuentemente y copiosamente, pero no logra conseguirlo por no tener en quien confiarse que no este viciado en la misma relajación (...) Las embarcaciones de la Compañía que retornan de la Veracruz al puerto de carenas, traen cuanto quieren y las que vienen de Santo Domingo y Cartagena vienen llenas de ropa francesa, esto sucede con tanta frecuencia, que por las calles de La Habana, en carretillas, se vende ropa de todas calidades, orígenes y precios. En este comercio están empapados y lo encabezan distintos testaferros de Don Marrero [Presidente interino de la Compañía]; (...) Hay establecidos en la ciudad, almacenes públicos de todos estos géneros en las casas de Don Juan de Justis, director interino de la Compañía, en la de Don Joseph de la Guardia, en la de Don Manuel García de la Barrera, en la de Don Domingo Lizundía, en la de Don Joseph Cipriano de la Luz y en la de otros que abiertamente mantienen comercio con el Guarico, donde los provee la Casa Granchan, bajo la inteligencia y coligación de un comerciante francés llamado Dublan, que hace varios años se mantiene en este negocio. El citado Cipriano de la Luz, con pretexto de unos rezagos de mercadería contratada (...) que apenas serían de unos 700 pesos, mantiene almacén de más de 1000 pesos y habiendo vendido más de otro tanto, nunca disminuye, porque siempre esta con las provisiones que le vienen del Guarico y que le envía desde allí, un francés nombrado Juan de Miralles, al que le dicen el valenciano, este ha vivido en La Habana como testaferro de Marrero, de La Guardia, de la Luz y de otros que le fomentan, y por haber quebrado recientemente en su empresa, le han enviado a la nueva dirección de la compañía a Jamaica a comprar negros, y con el pretexto de esperarlos allí, se ha pasado al Guarico, desde donde esta enviando ropas y otros artículos a la Isla, como se sabe y es notorio, y para disimular la situación escribe cartas a La Habana, con fechas y direcciones supuestas en Jamaica (...).

Por el Río de La Chorrera y otros puntos de las costas se sacan tabacos, cueros, azúcar y dinero para las colonias francesas, de manera que la Isla es de hecho una colonia abierta (...) Justis no permite que se fíe ningún genero de la Compañía a mercaderes acreditados, ni a los hacendados de la región, pero él fía a todos en sus casas comerciales y almacenes, pues sabe que si no es así no puede venderse; es por ello que el señor Justis es el peor enemigo de la Compañía, pero es también uno de los hombres más ricos y poderosos de La Habana(...).¹¹

Todos los nombrados en la cita anterior como accionistas de la compañía y a la vez connotados contrabandistas estaban entre los más acaudalados propietarios de ingenios de la ciudad y además practicaban la refacción, es decir, hacían función de acreedores, como fueron los casos del mencionado don Domingo Lizundía y su amigo Cipriano de la Luz. El crédito de carácter usurero fue otra de las prácticas de la Real Compañía, unida a la venta de esclavos, mercancía humana con la que también comerció.

Un negocio comercial muy importante que desarrolló la Real Compañía entre 1780 y 1800 fue el trasiego de piezas de repuesto, molinos y nueva tecnología entre Londres, Madrid y La Habana. Muchos hacendados desde los años de 1750, comenzaron a encargar a los comerciantes de La Habanera piezas de hierro y cobre batido para la fundación de ingenios, y también enormes planchas de hierro y cobre para la elaboración de tachos y calderas. Toda esta mercancía era transportada desde España o Londres a nombre de particulares y pagada en La Habana con dinero contante o con tabaco y azúcar, productos que más tarde vendían los

comerciantes en puertos europeos al doble o triple del valor por el que lo habían adquirido en la isla.

En 1755, don Ambrosio de Justis encargó a la Compañía 6 guijos nuevos y 18 tropos de hierro, que llegaron al puerto habanero en el navío *La Asunción*. Justis convino el pago de estos pedidos en mitad dinero y mitad azúcar de buena calidad, el pago de la zafra de su ingenio prevista para 1756.¹²

Por su parte, don Francisco de la Guardia, de visita en Cádiz en 1764, embarcó con permiso de la Real Compañía 30 piezas de hierro para su ingenio fundado en Managua, cuyo peso era de 27 quintales.¹³ Al año siguiente, todavía en Cádiz, De la Guardia pide un nuevo permiso a la Compañía para remitir a La Habana, en uno de los buques fletados por La Habanera, 4 guijos, 4 trompos y 2 dados, todo de hierro, fabricados en Vizcaya por encargo de un habanero propietario de ingenio; estas piezas tenían un peso de 12 quintales y 65 libras, y un valor de 157 pesos fuertes.¹⁴

Entre 1790 y 1820 comienza a introducirse en las islas azucareras del Caribe el molino de hierro horizontal de tres mazas, siendo Cuba una de las colonias punteras en adquirir estas novedosas máquinas. Desde antes de 1790, el administrador de la Real Compañía de Comercio de La Habana encargaba a sus diferentes abastecedores en España la compra de piezas de hierro y cobre para los trapiches habaneros. A finales del Setecientos, las solicitudes que los hacendados azucareros de la isla le hacían a la Real Compañía a través de su administrador principal, don Juan Francisco de Oviden y Arriola, esta se los transfería a la Compañía Monsagrati, hijos Montis y Cía. de origen italiano radicada en Cádiz, la cual comercializaba en ese puerto el azúcar procedente de la isla, y a la Compañía Vial e hijo, de Santander; ambas entidades, conocedoras de la tecnología azucarera y de los precios de su venta en el mercado, convenían los pedidos de los hacendados criollos con fabricantes ingleses de Bristol a partir de los modelos de trapiche elegidos por los azucareros de La Habana.

Por esta vía, en mayo de 1795, Arriola remitió a la Compañía en comandita Vial e hijo un pedido de 50 juegos de trapiches “modernos” y varias piezas sueltas de recambio para los que les habían enviado el año anterior, entre ellas 60 guijos, 100 dientes de cobre y 6 mazas para tambor; para ello envió a la compañía de Santander varios cajones conteniendo los modelos de molinos que los hacendados de La Habana solicitaban. En julio de ese año, Vial e hijo respondía a Arriola:

(...) Se están haciendo por nuestra parte todas las diligencias y aplicaremos toda nuestra atención para ejecutar los pedidos (...) pensábamos que los precios no serían tan crecidos, pero el que suban tanto consiste en que los dientes de los trapiches sean de cobre, lo cual acá es muy costoso. Los productores y comerciantes ingleses de las Indias Occidentales encargan los dientes de hierro para sus trapiches, hechos del mismo metal que hacen las mazas de los tambores y cuestan poco en comparación a los de cobre; se lo insinuamos a Ud. para que lo explique a sus amigos hacendados de La Habana, para si lo entienden a bien, los soliciten de hierro el próximo año, y como tienen en esa Isla maderas muy fuertes y duras como la caoba y el cedro, si pusieran un diente de hierro y otro de madera, alternativamente, nos han asegurado los fabricantes que obtendrían un buen efecto. Si se decidieran a experimentar mandaríamos en próximos envíos algunos dientes de hierro; en este los seguiremos mandado de cobre, según nos los han pedido.¹⁵

Días más tarde, Arriola recibe otra comunicación, ahora con costos más concretos y desglosados. En la misiva, la Compañía Vial e hijo le exponen:

Los fabricantes de Inglaterra a quienes enviamos los modelos que remitieron de La Habana (...) nos informan que ya quedaban trabajando en las piezas con arreglo a dichos modelos, pero advertimos de nuevo de su mucho costo, pues nos aclaran que sin incluir el premio al seguro marítimo, su precio ascenderá por lo menos a 9 500 ó 10 000 libras esterlinas, que hoy día sobrepasan los 75 000 pesos de los nuestros, en cuya atención y conociendo que dichos hacendados no quieren hacer desembolsos tan grandes, se lo pongo en conocimiento, para que nos avisen a tiempo si quieren moderar el pedido, y si el correo da lugar les enviaremos las cartas, traducidas por nuestro interprete, de los fabricantes ingleses y sus consejos. Nos parece que elaborar los dientes del trapiche de cobre es muy costoso, y sería mejor hacerlos de hierro; pero eso es algo que tienen que decidir ellos. En Bristol necesitan se les haga un crédito a través de Londres de 8 a 10 mil libras esterlinas como adelanto para la compra de materiales con vistas a la fabricación de los juegos de trapiche solicitados. Según cálculos precisos de los fabricantes ingleses, un juego de trapiche esta valorado en 169. 7 libras esterlinas, desglosado su valor de la siguiente forma:

3 mazas para tambor de hierro – 39.7 libras esterlinas
 2 guijos grandes y uno pequeño de hierro – 20 libras esterlinas
 42 dientes de cobre – 107 libras esterlinas
 50 cuñas mayores y 100 menores – 3 libras esterlinas.¹⁶

Todo parece indicar que el encargo de molinos y piezas fue cumplimentado tal y como lo habían solicitado los dueños de ingenios de La Habana, pues unos meses después Arriola recibía, de manos de un grupo de hacendados habaneros, una carta para entregar a la Compañía Vial e Hijo, agradeciéndole sus gestiones por el envío, que se había comportado tal y como ellos lo habían previsto.¹⁷

Todo lo anteriormente expuesto nos permite concluir que la tecnología del molino en los ingenios habaneros del Setecientos estuvo a la par de la empleada en las colonias azucareras americanas, tanto españolas como de otras potencias, gracias a las gestiones y labor comercial de la Real Compañía de La Habana y de sus concesionarias en España.

Para finalizar queremos recalcar que la bahía habanera y su puerto de carenas se convirtieron en testigos y a la vez actores principales de las transacciones comerciales que dieron vida y dinamismo a la villa. Y La Habana, animada por las naves de ida y vuelta de la Real Compañía de La Habana, comenzó a mirar más al mundo exterior que al interior de la propia isla. Quizás desde entonces su gente intenta colocarse en la avanzadilla de lo contemporáneo y trascender las fronteras marítimas de la isla.

NOTAS

- ¹ La Real Compañía de La Habana ha sido en años recientes objeto de la mirada cercana de la historiadora vasca GARATE, Montserrat, quien en 1993 publicó su libro titulado *Comercio Ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana*, Colección ilustración Vasca, t. VI, Donostia – San Sebastián, 1993.
- ² MORENO FRAGINALS, Manuel: *Cuba/España, España/Cuba: Historia Común*, Barcelona: Editorial Crítica, 1995, pp. 38-39.
- ³ GARATE, Montserrat: *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de Comercio de La Habana*, Colección e Ilustración Vasca, Donostia – San Sebastián, 1993.
Ahondando en la información sobre la Real Compañía de Comercio de La Habana, diremos que esta facilitó que un número mayor de embarcaciones se sumara al tráfico indiano, rompiendo así el estricto esquema anterior del sistema de convoyes, que hacía lento, insuficiente y arcaico el trasiego entre España y su mundo colonial. Solo para apoyar de manera factual esta afirmación diremos que entre 1720 y 1739, período de paz en Europa, solo arribaron al puerto habanero 8 registros españoles, mientras que de 1740 a 1746, 6 años de encarnizada guerra entre las potencias europeas, la Real Compañía llevó a La Habana 12 registros cargados de géneros diversos. Dichos barcos, a su vez, extrajeron de esa ciudad una gran cantidad de frutos, especialmente azúcares, tabaco y cueros (AGI. Sección: Ultramar, legajo 882).
No es ocioso aclarar que, dentro del esquema del exclusivismo comercial hispánico, la fundación de compañías por acciones, siguiendo el modelo inglés, francés y holandés de mediados del siglo XVII, representaba un paso de avance, aunque tardío en el entorno europeo, pues a pesar de su carácter proteccionista, en una época librecambista, la Compañía logró agilizar la salida de productos como el azúcar. La Habanera además fue pródiga en la introducción en Cuba de géneros textiles e instrumental técnico para los ingenios azucareros; y sobre todo, después de 1763, favoreció el comercio de negros esclavos y la refacción a los dueños de ingenios.
Esta empresa comercial sobrevivió al desafío que representó el reglamento de comercio libre de 1778, aunque evidentemente fue el inicio de su ocaso. Unos años antes se hizo evidente que dicha Compañía no poseía el tonelaje de transporte suficiente para lograr extraer de la isla el azúcar producido, cuyo volumen había aumentado considerablemente respecto a la década del '40 y '50. Esto no solo puso en crisis el sostenimiento del monopolio de La Habanera, sino el de todo el sistema de exclusivismo comercial español, cuya resultante, unida a otros factores internacionales, empujaron a Carlos III a aprobar el real decreto de 1765 y posteriormente el reglamento de comercio libre de 1778.
- ⁴ AGI. Sección: Ultramar, legajo 882.
- ⁵ AGI. Ultramar, legajo 987.
- ⁶ AGI. Ultramar, legajo 987.
- ⁷ AHMC. *Actas Capitulares de La Habana*. Libro19, folios 461 – 462.
- ⁸ AGI. Ultramar, legajo 987.
- ⁹ AGI. Ultramar, legajo 987.
- ¹⁰ AGI. Ultramar, legajo 987.
- ¹¹ AGI. Sección: Ultramar, legajo 882. *Noticias de La Habana que dan diversos interesados en la Real Compañía de Comercio a quienes duele ver y no pueden remediar el estado lamentable de sus dependencias. 1752 - 1753*. Expediente con carácter reservado.
- ¹² AGS. Sección: Ultramar, legajo 259.
- ¹³ *Idem*.
- ¹⁴ *Idem*.
- ¹⁵ AGI. Sección: Ultramar, legajo 806.

¹⁶ *Idem.*

¹⁷ *Idem.*