



LAS DISTINTAS FUNCIONES DEL PUERTO DE LA HABANA EN EL LARGO PLAZO: DEL TABACO AL AZÚCAR, 1700-1850

THE DIFFERENT FUNCTIONS OF HAVANA PORT ON THE LONG TERM: FROM TOBACCO TO SUGAR, 1700-1850

M^a Montserrat Gárate Ojanguren*

Cómo citar este artículo/Citation: Gárate Ojanguren, M^a. M. (2017). Las distintas funciones del puerto de La Habana en el largo plazo: del tabaco al azúcar, 1700-1850. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-030. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9976>

Resumen: La historia del puerto habanero está muy ligada al tabaco, ya que este fruto fue el más importante desde el punto de vista económico y estratégico dentro del imperio. Sin embargo, el mantenimiento del monopolio bajo el cual se configuró la producción y comercialización del tabaco cubano, iba a cambiar radicalmente a comienzos del XIX. Los motivos fueron fundamentalmente dos: a) el cese del estanco tabaquero y b) la irrupción del azúcar cubano como principal producto exportador de la Isla.

El trabajo que hoy se propone pretende analizar el papel de La Habana como punto de partida de un tabaco destinado al abastecimiento, no solo de la metrópoli sino del imperio hispánico y reinos extranjeros, y los cambios en estas relaciones por la abolición del monopolio tabaquero en 1817. De ahí el periodo cronológico elegido, ya que comprende una parte del funcionamiento bajo el sistema monopolístico y, a partir de 1817, bajo un sistema libre.

Palabras clave: historia tabaco, estanco, azúcar cubano

Abstract: Havana harbor history is closely linked to snuff, as the Cuban tobacco was the most important in the Spanish Empire from the point of view of economical and strategical position. However, maintenance of monopoly under which the production and marketing of Cuban snuff been set, would change radically in the early nineteenth. The reasons were basically two: a) the cessation of the tobacco monopoly and b) the emergence of Cuban sugar as the main export product of the island.

The work now intends to analyze the role of Havana as a starting point of a snuff for the supply, not only in the metropolis but the Spanish Empire and foreign markets, and the changes in these relations owing to the abolition of the tobacco monopoly 1817. Hence the chronological period chosen, and comprising a part of the operation under the monopoly system and, from 1817, under a free system.

Keywords: tobacco history, monopoly, Cuban sugar

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS¹

Los estudios sobre las funciones de las ciudades portuarias han sido foco de interés para los historiadores. Gracias a los intercambios a los que tuvieron acceso, algunas de estas ciudades se configuraron como centros económicos muy activos. Si por añadidura, esos puertos contaron con una comunicación con el interior del territorio a través de un río, pudieron potenciar aún más el intercambio y la actividad económica de un entorno más amplio. La propia dinámica generada por un puerto ha tenido un efecto multiplicador en otros sectores, además del puramente comercial. De hecho, el estudio de la actividad de la

* Catedrática de Universidad de Historia e Instituciones Económicas. Profesora Emérita. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Plaza Oñati, 1. 20018. Donostia-San Sebastián. España. Correo electrónico: mariamontserrat.garate@ehu.eus

¹ Este trabajo forma parte del proyecto de investigación: La configuración de los espacios atlánticos ibéricos. De políticas imperiales a políticas nacionales en torno al tabaco (siglos XVII-XIX) (HAR2015-66142-R).



actividad portuaria debe entenderse como elemento que abarca en su conjunto las relaciones que se establecen en los ámbitos económicos, sociales y culturales en torno a áquel².

En el caso de La Habana, su localización en pleno Caribe, como paso entre la metrópoli y Nueva España y como puerta también de acceso a otras colonias de Tierra Firme, fue determinante para hacer de la ciudad un centro en el que los intercambios fueran algo habitual y necesario. La Habana fue una ciudad marítima por excelencia, aunque no gozara de las ventajas de aquellas villas fluvio-marítimas³, al modo de otras ciudades portuarias que precisamente, gracias a esa combinación: mar y ríos, ejercieron un efecto positivo en el interior con el que estaban comunicadas a través del río. Pero La Habana sí gozó de una situación geográfica muy especial como ruta de los intercambios entre España y América. De ahí que su puerto se convirtió en el paso, casi obligado, entre una orilla y otra del Atlántico. Además, La Habana concentró en torno a sí la mayor parte de los intercambios de la Isla, eclipsando incluso el crecimiento de otras ciudades portuarias, como Santiago de Cuba, lo que suscitó repetidas quejas de esta ciudad del departamento Oriental de la Isla⁴.

En las líneas siguientes y desde un punto de vista global nos proponemos analizar la actividad que tuvo lugar en el puerto habanero en el largo plazo, destacando sus efectos, tanto desde el punto de vista comercial como de la propia sociedad -aspecto este clave- que creció y se configuró de una forma particular, gracias a las oportunidades que se dieron en la ciudad. Por otro lado, es de advertir que la situación del puerto de La Habana como puente entre la metrópoli y Nueva España, no nos debe llevar a pensar que su comercio fuera meramente de paso y que sus gentes fueran meros espectadores. El comercio desde esta ciudad se mostró muy activo y sus agentes⁵ demostraron, cuando así se lo permitió su entorno, ser protagonistas de un desarrollo mercantil que fue la antesala de un gran crecimiento urbano y del florecimiento de un grupo dirigente con una gran capacidad económica.

LAS FUNCIONES DEL PUERTO DE LA HABANA EN EL XVIII

Dada la posición que ocupaba la Isla en medio del Caribe, la funcionalidad de su puerto tiene una lectura muy particular. No obstante, su imagen fue cambiando a lo largo del XVIII. Si la primera función de La Habana, incluso de Cuba, fue la de defensa del imperio español⁶, la geografía y la naturaleza se unieron para hacer de La Habana un lugar idóneo para la construcción de bajeles. Por añadidura, también se configuraría como puerto comercial receptor de mercancías y hombres, además de exportador de géneros propios. Ahora bien, el puerto habanero también fue un centro redistribuidor, no sólo dentro del Caribe sino más allá de aquellos límites. Así pues, la defensa, la industria naval y el comercio se conjugaron en aquel lugar, originando un crecimiento económico y urbano y favoreciendo el auge de una clase social muy particular. No obstante, unas y otras funciones tuvieron un protagonismo muy distinto en el periodo 1700-1850.

² PUERTA (2001), p. 45. Para esta autora, el estudio de la economía marítima desde el punto de vista del puerto, debe serlo como elemento globalizador.

³ SAUPIN (2008), p. 20. SAUPIN (2006), p. 18.

⁴ En 24 de febrero de 1757, el Cabildo de Santiago de Cuba dirigía un Memorial al Monarca en el que manifestaba que la falta de crecimiento de su puerto se debía a La Habana. Nota recogida por WARD (1783), pp. 166-7. También RIVERA (1973); PORTUONDO ZÚÑIGA (1986).

⁵ SAUPIN (2008), p. 21.

⁶ JOHNSON (2011), p. 9.

LA FUNCIÓN DEFENSIVA DE LA HABANA

Desde los primeros años de la colonia, Cuba y particularmente La Habana, tuvieron por necesidad, una función defensiva. Con razón se denominó a Cuba, “llave del Nuevo Mundo”⁷. Las incursiones de franceses, holandeses e ingleses en la zona entre 1550-60, llevaron a España a establecer una línea de fortificaciones con el fin de evitar el dominio extranjero⁸. Mas, pasado un tiempo, la construcción defensiva de su puerto fue insuficiente. Por ejemplo, la toma de La Habana por los ingleses en el verano de 1762, y sobre todo la facilidad con que lo lograron, llevó a las autoridades a plantear la necesidad de reforzar las defensas. A partir de entonces se llevaron a cabo obras con el fin de proteger mejor la bahía de La Habana. Para costear las obras de las nuevas construcciones, la Corona recurrió a cuantos medios fueron necesarios. Por un lado, estableció un *situado* que, procedente de Nueva España, fuera destinado a cubrir el elevado coste que se originó⁹. También destinó otras cantidades al mismo fin. Así, parte del *situado* que también desde Nueva España, debía ir a la Real Factoría de Tabacos para la compra del fruto de la Isla, se desvió para costear las obras de fortificación. Como resultado, se elevó la seguridad del puerto habanero, pero el dispendio tan elevado provocó la queja por parte de las elites novohispanas y el desajuste financiero de la Real Factoría de Tabacos, casi al mismo tiempo que echaba a andar.

Desde el punto de vista de la rentabilidad de estas obras, hay que destacar dos: la mayor seguridad de su puerto y el impulso que las obras tuvieron en la economía de la Isla. También su comercio a través de La Habana sería en adelante más seguro contra la incursión de extranjeros, aunque este punto habría que matizarlo.

LOS ASTILLEROS DE LA HABANA

La Habana contaba con maderas de calidad para la construcción naval. Y lo que necesitaba para completar las labores en sus radas, como herrajes, clavazón, etc., fueron exportados a la Isla, a través de asientos que la Real Hacienda estableció, primero con la Compañía Guipuzcoana de Caracas y luego con la Compañía de La Habana. La regularidad de estos envíos, aseguró, no solo la construcción de nuevas unidades navales, sino el carenaje de numerosas embarcaciones que ya fuera en tiempo de guerra o de paz, arribaban al puerto de La Habana para ser reparadas. La afluencia de navíos para ser carenados en aquel puerto fue especialmente numerosa durante la guerra contra Inglaterra, de 1739.

Por otra parte, la necesidad de fortalecimiento de la Armada del imperio tuvo en Cuba una gran oportunidad. Como consecuencia del plan del Marqués de la Ensenada sobre el fomento de la Real Armada, se establecieron unos astilleros reales en La Habana. Por esta razón, entre 1741-1751, se encargaron a la Real Compañía de La Habana la construcción de varias unidades de gran porte. En la contrata celebrada en 4 de junio de 1741, se establecía que la Compañía durante diez años debía encargarse anualmente de la construcción de “tres o cuatro bajeles del porte que S.M. prescribiese (...) recibiendo en tres plazos la paga de 75.000 pesos por uno de 70 cañones; de 66.000 por el de 66 cañones; 60.000 por el de 60 cañones; por la

⁷ ARRATE (1964). En esta obra destaca el autor el papel de la Isla como paso a las colonias de Tierra Firme.

⁸ HOFFMAN (1980).

⁹ KUETHE (1999), p. 24. KUETHE (1986). Para este autor, los caudales detraídos de Nueva España con destino a cubrir las necesidades hacendísticas en La Habana provocaron el descontento de las elites novohispanas. En el mismo sentido se manifiestan MARICHAL y SOUTO MANTECÓN (1994), p. 604. Ni qué decir tiene el desajuste financiero que tuvo lugar en la Real Factoría de Tabacos de La Habana, en GÁRATE OJANGUREN (en prensa).

fragata de 56 cañones, 49.000 pesos; por la de 46 cañones, 36.000 pesos; por la de 40 cañones, 26.000 pesos y por la de 30, 19.000 pesos”¹⁰.

No obstante, las peticiones del Monarca fueron más allá de la tipología de barcos que se contempló en el asiento. En 1747, después de haberse concluido la construcción de un navío, *El Tigre*, de 70 cañones, solicitaba la fábrica de otro de 80. Por otra parte, los retrasos en la llegada de herrajes entre 1745-6, había paralizado la conclusión de otras embarcaciones, lo que el responsable del astillero real, Lorenzo de Montalvo, lo comunicaba en 1747¹¹. Asimismo, el cambio de medidas de las embarcaciones cuando ya se habían iniciado los cortes de madera para un determinado bajel¹², provocó serios problemas para la Real Compañía de La Habana. Incluso, desde Madrid se avisaba a la Compañía que asumiera las pérdidas enjugándolas con los beneficios en otros ramos. Tan costoso asiento hizo que la sociedad mercantil solicitara la rescisión de la contrata antes de que acabara el plazo. Y así se lo hacía saber al marqués de la Ensenada en enero de 1749¹³.

Desoyendo la petición de la Real Compañía de La Habana y del mismo gobernador de la Isla, Ensenada contestaba que, no sólo debía proseguir y concluir los dos navíos de 80 cañones que estaban en curso, sino que además debía fabricar tres navíos más de 70 cañones. Los trabajos continuaron entre abril y junio de 1750, hasta que la Compañía quedó liberada del asiento. De hecho, para entonces, junio de 1750, la fábrica de *El Rayo*, de 80 cañones, estaba acabada, y prácticamente, la de otros tres, estaban bastante avanzadas¹⁴.

Aunque la Compañía cesó en su compromiso con la Real Armada, en fechas posteriores, también continuó las labores en la rada habanera. Los navíos que iban a Tierra Firme o de vuelta a la metrópoli, tuvieron en La Habana, no solo un lugar de paso, sino la posibilidad de que fueran reparados. Por sus astilleros pasaron embarcaciones de todo tipo para que pudieran hacer la travesía trasatlántica con mayor seguridad.

La fábrica de navíos tuvo un efecto multiplicador apreciable en la actividad de económica del entorno. Las maderas exigían el corte previo y el transporte por arrastre con bueyes y luego en embarque en pequeños bajeles hasta los astilleros. Allí se llevaban a cabo los trabajos de aserrío de las maderas; las labores de la propia construcción y la incorporación de diversos elementos de hierro (pernos, clavazón, hachas, argollas, planchuela, azadas, etc.) herrajes, jarcias, etc., requerían abundante mano de obra. Atendiendo a la clase de labores y destreza que requerían las distintas operaciones, debió incorporarse todo tipo de mano de obra, en muchos casos esclava. Por ejemplo, durante el asiento que la Compañía mantuvo, el número de negros que trabajaban sólo en las tareas de cortes y conducción de maderas fueron de 225, número al que habría que añadir los herreros, jornaleros de maestranza, etc., etc¹⁵.

¹⁰ A(rchivo) G(eneral) S(imancas), Marina, leg 645.

¹¹ AGS, Marina, leg 645 y 315. El naufragio de la fragata San Vicente que transportaba herrajes y otros efectos para la construcción, retrasó las operaciones de otros navíos.

¹² GÁRATE OJANGUREN (1994), p. 93.

¹³ La dirección de la Compañía de La Habana por medio del gobernador de la Isla, Cajigal de la Vega, comunicaba al Marqués de la Ensenada en una representación de 9 de enero de 1749, lo acordado por la Junta General sobre el deseo de rescindir el asiento. Pero desde La Habana, también se advertía la dificultad de prescindir de la Compañía, ya que ésta poseía bienes en los astilleros (maderas, herrajes, arboladuras, embarcaciones para transporte de maderas, etc., etc.). GÁRATE OJANGUREN (1994), pp. 89-90.

¹⁴ GÁRATE OJANGUREN (1994), pp. 102-3.

¹⁵ AGS, Marina, leg 645, según escrito de Montalvo en 1748.

LA FUNCIÓN COMERCIAL DEL PUERTO HABANERO COMO IMPORTADOR, EXPORTADOR
Y DISTRIBUIDOR

Precisamente por su situación estratégica, si La Habana estaba llamada a ser paso entre la metrópoli y las colonias dada su localización en medio del Caribe, también se fue configurando como plataforma de intercambios con las colonias. Mas, su función comercial como puerto exportador de su propia producción agrícola ocupó en principio un segundo plano, siempre detrás de la defensiva¹⁶. Sin embargo, ¿desde cuándo pasó a ser un puerto exportador? Examinadas algunas cifras sobre la dimensión del comercio propiamente cubano en su vertiente exportadora y en el contexto del imperio hispánico, el balance es decepcionante cuando menos hasta las primeras décadas del XVIII. Sólo a medida que transcurre el XVIII, la actividad económica de Cuba se fue transformando y su puerto principal, La Habana, se convertiría en uno de los enclaves comerciales más activos del Caribe, todo ello al amparo de la política económica de los Borbones y a la importancia del tabaco.

Así, a comienzos del XVIII, y con la nueva dinastía, se puso en marcha una política de promover el comercio con Indias, bastante abandonado en la centuria anterior. Cuba, y especialmente el puerto de La Habana, pudo beneficiarse de las nuevas medidas adoptadas por las autoridades metropolitanas. Con Felipe V, el imperio que poseía en América cobraría un interés especial, tanto como potencial mercado consumidor de géneros europeos como productor de materias primas. Y es así cuando al inicio de su reinado se tomaron algunas medidas en este sentido. En 1705, el Monarca impulsaba el establecimiento en la Corte de la Junta de Restablecimiento¹⁷. Su finalidad era estudiar los medios más eficaces para recuperar e impulsar el comercio¹⁸ en términos generales y más concretamente con las Indias.

Y precisamente, habría dos espacios, además de Nueva España, sobre los que la metrópoli, se interesaría de forma especial, dado sus posibilidades económicas: la Provincia de Caracas y la Isla de Cuba. Es por eso por lo que, también a comienzos del XVIII, se elaborarían sendos informes o instrucciones en donde además de un estudio general sobre aquellos espacios, se destacaban los frutos más representativos de cada lugar. En el caso de Caracas era el cacao. En el caso de Cuba, el tabaco. Y no por casualidad, las dos primeras compañías privilegiadas por acciones que se establecieron dentro del imperio para el comercio colonial fueron para traficar con estos espacios: La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728) y La Real Compañía de La Habana (1740). El consumo en Europa de ambos frutos, cacao y tabaco, parecía asegurado dada su calidad.

El objetivo de la primera compañía fue hacerse con el comercio del cacao, ya que este fruto había estado desde mediados del XVII, en manos de holandeses que, desde su asentamiento en Curaçao, accedían con gran facilidad a las costas caraqueñas. Y era desde Amsterdam desde donde se distribuía el fruto en Europa. Incluso, el cacao de Caracas, colonia española, llegaba al mercado peninsular previo paso por Holanda.

No era muy diferente la situación del tabaco de Cuba, en manos de comerciantes particulares de distintas procedencias. Sin embargo y al igual que ocurría con el cacao, la excelencia del fruto cubano no puesta en duda por los consumidores, le aseguraba su colocación, no sólo en el mercado metropolitano, sino en países extranjeros.

¹⁶ JOHNSON (2011), p. 10.

¹⁷ La nueva Junta se creó por Real Cédula de 5 de junio de aquel año. Esta institución absorbía las competencias de la Junta de Comercio que había sido creada bajo el reinado de Carlos II. La nueva Junta desaparecería en abril de 1708.

¹⁸ DELGADO RIVAS (2007), pp. 76-78.

En este contexto se debe entender el interés de la corona española por recuperar lo mejor de sus colonias. Con este objetivo y por lo que respecta a la provincia de Caracas, pronto se introdujeron los primeros cambios. En 1717, y con el fin de establecer nuevas formas del sistema político en Indias, se modificó el marco jurisdiccional en el que había estado el gobierno de Venezuela¹⁹. Además de esta reforma, el Virrey del Nuevo Reino de Granada, Jorge de Villalonga, encargó a Pedro de Olavarriaga que escribiera un memorando sobre la situación de Venezuela. En respuesta a este mandato, Olavarriaga redactó la *Instrucción General y Particular del estado presente de la Provincia de Venezuela en los años 1720 y 21*. En este documento se informaba de los aspectos geográficos, puertos, fortificaciones²⁰, comercio español y contrabando, etc. En los últimos capítulos de los 12 de la Instrucción, se destacan dos puntos: estado de la Real Hacienda en Venezuela y recursos que ofrecía aquella colonia²¹. A partir de ahí, un grupo de comerciantes, mayormente donostiarras, solicitarían y lograrían la constitución de una compañía por acciones con sede en San Sebastián. La nueva corporación nacía con el objetivo de hacerse con el comercio del cacao fundamentalmente, aunque también contemplaría otras operaciones. La Corona aceptó la formación de una compañía, la Guipuzcoana de Caracas, porque esperaba lograr un incremento de los ingresos hacendísticos gracias al nuevo giro mercantil.

Coincidiendo con el cambio de la estructura de gobernación para Venezuela, también en 1717, la Corona estableció el estanco del tabaco en Cuba, sabiendo que su control y su comercialización le proporcionarían pingües beneficios. En un documento redactado casi 100 años más tarde, en 1814, aún se indicaba: “Todos saben que el tabaco de Cuba, por su calidad y exquisito gusto se ha considerado siempre por un fruto privilegiado y de preferencia en los mercados europeos. Sabiendo esto el gobierno se decidió a principios del siglo último [XVIII] a establecer una renta cuantiosa sobre el consumo de la península y comercio extranjeros”²². Tan sólo había que establecer un sistema apropiado de recogida de las cosechas y organizar su envío a la metrópoli, desde donde se exportaría también al extranjero. La fórmula del monopolio pareció entonces la más pertinente.

EL PUERTO DE LA HABANA EXPORTADOR DE TABACO: AGENTES Y DESTINOS

Como el puerto de la Isla por excelencia, también a comienzos del XVIII, era La Habana, la actividad en torno a las exportaciones de tabaco a través de su puerto, asentándose el perfil comercial de la ciudad. Pero, las exportaciones cada vez más elevadas, en donde el tabaco era el gran protagonista, no tenían como contrapartida un volumen semejante de importaciones. El mercado cubano era muy limitado habida cuenta de su escasa población. Tan sólo, a finales del XVIII, se aproximaría a los 200.000 habitantes. Eso sí, el crecimiento demográfico que la Isla experimentó durante el XIX, fue espectacular, dando lugar a un mercado más amplio y

¹⁹ BRICEÑO PEROZO (1965), p. 41.

²⁰ BRICEÑO (1965), pp. 135-7. Hay además una obra de GASPARINI (1985), en el que se da buena cuenta de las fortificaciones a lo largo de la etapa colonial.

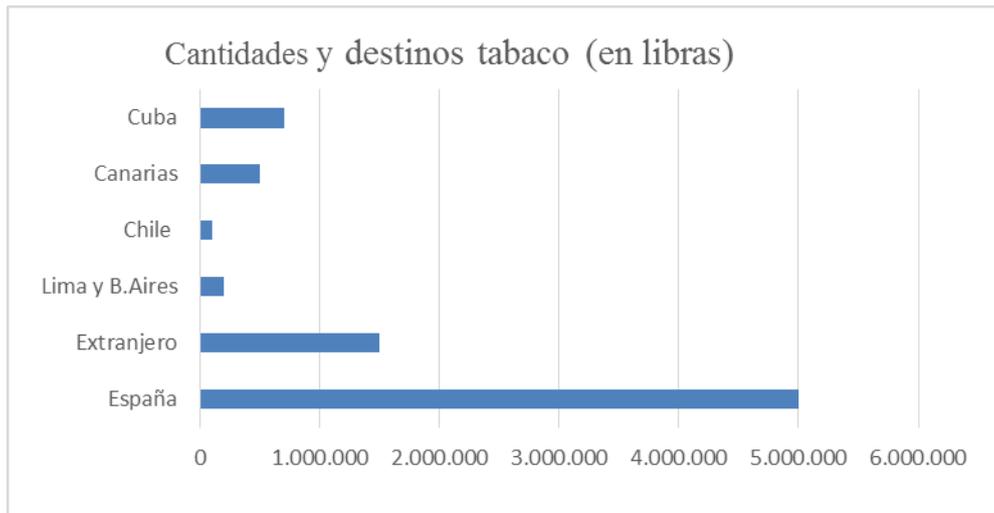
²¹ BRICEÑO (1965), p. 138.

²² A(rchivo) G(eneral) I(ndias), Sto. Dgo, Madrid, 24 de abril de 1814. De hecho, la superioridad del tabaco cubano ya había sido percibida por las autoridades metropolitanas durante el siglo XVII. Y así, desde en 1684, el Estado tomó las riendas de la administración directa a través de la fábrica de Sevilla, cuya dependencia directa de la Hacienda, aseguraba el control de aquella renta. La Instrucción dictada en 1684, incluía en su primer artículo que la fábrica de Sevilla, que ostentaba el monopolio de manufacturación, sólo podía utilizar tabacos caribeños (La Habana, Trinidad, La Guaira, Puerto Rico y Santo Domingo). No obstante, en la propia Instrucción se incluyó una excepción con el tabaco Brasil, cuya hoja se destinaba a mascar, por lo que no le hacía la competencia al tabaco cubano, cuyo destino era la fabricación de polvo y cigarros, entre los que destacaba el cubano.

también a un sector del mismo muy selecto por la capacidad económica de una clase que se había enriquecido gracias al comercio.

Al establecerse el monopolio en 1717, también se presupuestó qué cantidades y a dónde debían enviarse, aunque esos destinos variarían a lo largo del XVIII. En principio y partiendo de que la producción de la Isla por entonces, 1717, alcanzaba los 8 millones de libras, la mayor cantidad, 5 millones, debía enviarse a la metrópoli, además de un millón y medio adicional para desde España, se destinara a mercados extranjeros. El resto, millón y medio, estaba reservado al consumo de Cuba, Canarias y colonias americanas.

Cantidades y destino de los tabacos de Cuba, según presupuesto de 1717



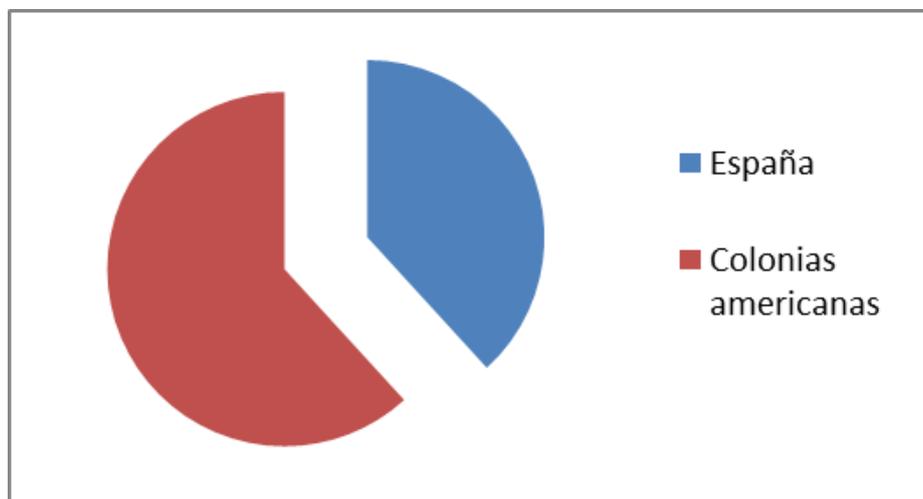
FUENTE: elaboración propia, según datos de RIVERO MUÑIZ, p. 92, (1965).

De acuerdo con este planteamiento, La Habana pasaba a ser un puerto exportador. Sin embargo, este cálculo inicial no se cumplió ni siquiera durante los primeros años del estanco en Cuba. Sí que es cierto que durante varias décadas del XVIII, el destino principal de la producción cubana, cuando menos oficialmente, fue España. Pero a partir de 1780, empezaron a tener más importancia los mercados americanos y, durante los primeros años del XIX, fue sobre todo el mercado cubano el que acaparó una buena parte del tabaco propio.

Estos cambios repercutieron en las salidas del puerto habanero. Para empezar, los flujos cada vez más importantes hacia las colonias, principalmente Panamá, Cartagena, Santa Fe, Lima o Buenos Aires, generaron otros intercambios de mercancías y capitales, creándose así un flujo intercolonial. Por otro lado, las elevadas ventas de tabaco en el mercado habanero durante los primeros años del XIX, sugiere una interpretación muy particular. La capacidad de consumo de La Habana no pudo incrementarse tanto como muestran las cifras, por lo que se infiere que eran comerciantes de diversas procedencias quienes adquirían el fruto para destinarlo posteriormente a otros mercados extranjeros.

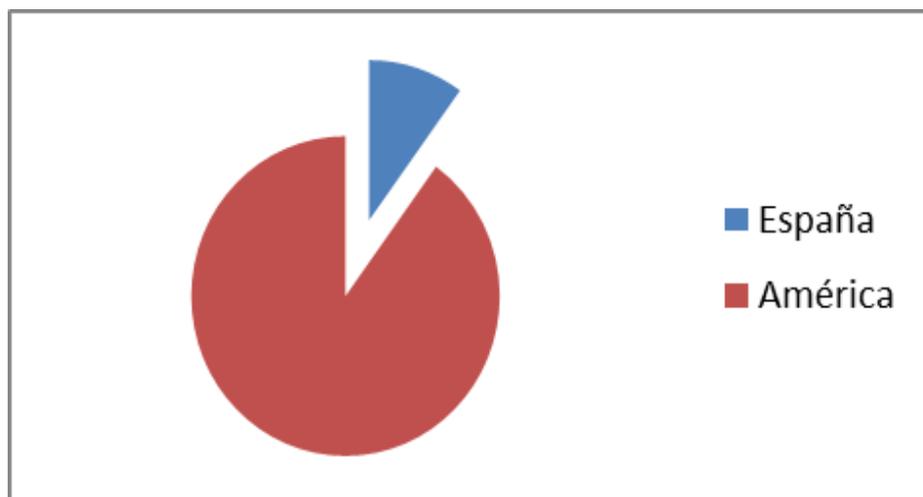
En otras palabras, y en cuanto a la exportación de tabaco se refiere, el puerto de La Habana fue modificando su estructura en cuanto a los destinos. Si en un principio, fue sobre todo la metrópoli la que absorbía las cantidades más elevadas de la producción cubana, a finales del XVIII, los mercados americanos fueron adquiriendo mayor protagonismo. Este giro permitió al puerto, no sólo diversificar los destinos, sino ampliar el marco de operaciones mediante nuevos intercambios.

Consumo de tabaco en España y envíos del tabaco cubano a los mercados de las colonias americanas, año 1792



FUENTE: elaboración propia, según datos de AGI, Ult. 245, 1003; Santo Domingo 2002 y AGS, SH, leg. 1840²³

Años: 1808-9: consumo de tabaco cubano según territorios



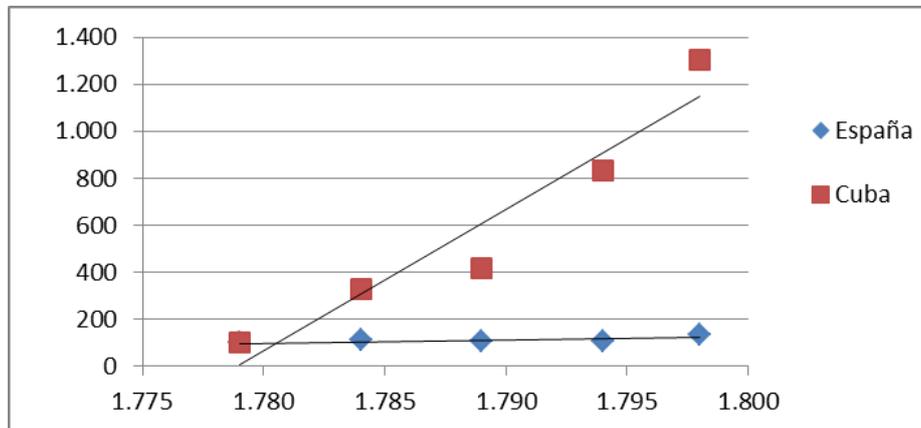
FUENTE: elaboración propia, según datos de AGI, Ult. 1003.

Durante los primeros años del XIX, se observa otro gran cambio: más de la mitad del fruto cubano se demandaba en La Habana. Y tal como hemos sugerido, este tabaco salía de Cuba con destino a mercados fuera del marco imperial hispánico. Durante aquella etapa se dieron circunstancias muy particulares que facilitaron este comportamiento. Por un lado, los conflictos bélicos -lo que dificultaba el intercambio regular con la metrópoli-; por otro, el

²³ La falta de aceptación de tabacos cubanos en Sevilla, se venía denunciando ya en 1768, y son constantes en los últimos años del XVIII, AGI, Sto. Domingo, 2002. Las cantidades de tabaco cubano a las colonias de Tierra Firme son cada vez más importantes, salvo para Nueva España, según las cuentas deudoras que resultan en favor de la factoría de La Habana, AGI, Ult. 1003.

comercio de neutrales -favoreciendo el tráfico con extranjeros-. Por ejemplo, en 1808, la Real Factoría de tabaco de La Habana tenía en sus almacenes 3.790.000 libras, cuando a España sólo se habían enviado 1.000.000. Era evidente que la Factoría debía colocar la producción más allá de los mercados tradicionales. Los cambios en el destino de las exportaciones de tabaco, no hace sino confirmar la multilateralidad del tráfico del puerto habanero.

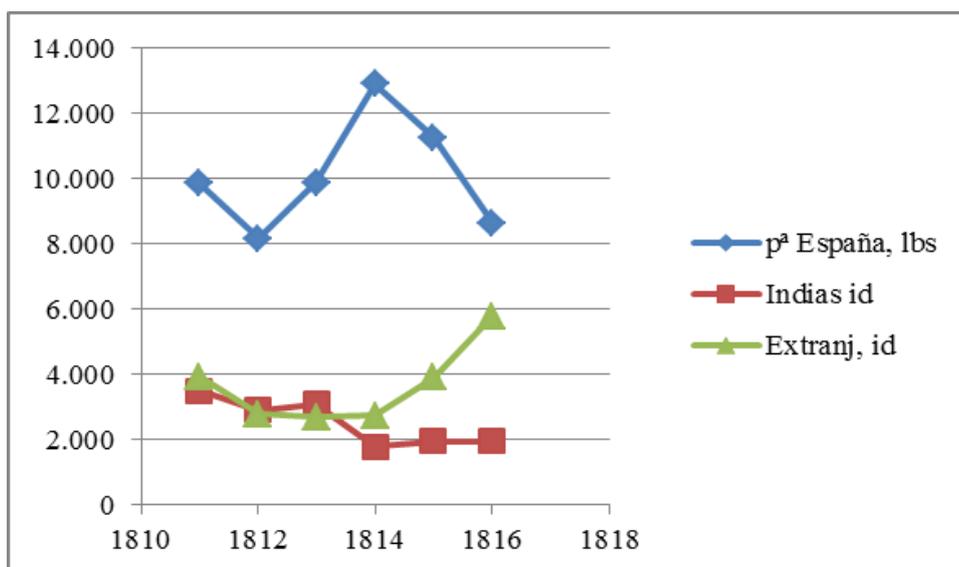
Evolución del producto de las ventas de tabaco en España y Cuba (1779=100)



FUENTE: elaboración propia, a partir de los datos proporcionados por la factoría de La Habana. AGI.

El gráfico anterior es lo suficientemente significativo para mostrar la diferencia de ventas en la metrópoli (con más de 9 millones de habitantes) y en la Isla (600.000 habitantes en 1811). Así, en 1801, el salto de los ingresos obtenidos en La Habana por ventas de la factoría es llamativo, ya que su valor se multiplicó por 20 respecto de 1779. Las cifras que se incluyen en el gráfico son los valores oficiales de las ventas de tabaco en los estancos y estanquillos de La Habana, imposible de justificar por la demanda de los consumidores locales.

Evolución de la exportación del tabaco labrado, producto de esta Isla por cuenta de particulares, para España, sus dominios de Indias y Puertos extranjeros (libras dcs.), 1811-1816



FUENTE: elaboración propia, según datos de Ult. 246. 31 mayo 1817.

El impacto de la Guerra de la Independencia de 1808, y los procesos de independencia de las colonias de Tierra Firme que comenzaron al poco tiempo, iban a privar al tabaco cubano de las exportaciones hacia aquellos territorios. Sin embargo, ya para la segunda década del XIX, los envíos desde La Habana a mercados extranjeros fueron aumentando, adquiriendo el tabaco cubano la calidad de producto exportador en el mejor sentido. En 1817, se decretó el final de monopolio en Cuba, lo que fue suficiente para que la salida del tabaco se dirigiera al exterior con más facilidad, más allá del mercado colonial que por razón de los procesos independentista, quedó muy limitado.

Este cambio de tendencia que ya se observa, antes incluso que tuviera lugar la abolición del estanco, se fue reafirmando después de 1817.

LA FUNCIÓN DISTRIBUIDORA DE LA HABANA: EL CASO DE LOS ESCLAVOS AFRICANOS

El puerto de La Habana también cumplió una función distribuidora, sobre todo a partir del XVIII, por varias razones. En primer lugar, el planteamiento de las autoridades sobre el tabaco al establecerse, en 1717, el estanco del fruto, entendieron que desde la Isla debía dirigirse a varios puntos de las colonias. Si los primeros destinos fueron, siempre según el presupuesto inicial, Chile, Lima y Buenos Aires, la realidad fue muy distinta. A estos destinos se unieron Nueva España (con importantes cantidades de polvo exquisito), Cartagena, Panamá, etc., adquiriendo estos destinos cada vez mayor peso en las exportaciones del tabaco cubano. Con estos intercambios se generó un tráfico de vuelta, no solo como pago del tabaco, sino incorporando otros coloniales a través de las rutas que se fueron afianzando. Asimismo, La Habana fue receptor de harinas y otros géneros, cuyo origen no era la metrópoli, sobre todo por lo que respecta a las harinas. A veces era Nueva España la que cubría las necesidades de la Isla, cuando no, el Norte de América. Es más, a la Real Compañía de La Habana se le permitió abastecerse de harinas “británicas” ante una escasez de alimentos en Cuba. De ahí que, desde el inicio de su existencia, 1740, la habanera obtuvo el permiso para negociar con comerciantes británicos en Jamaica y adquirir la harina, procedente fundamentalmente de Pensilvania²⁴. Incluso, en esta operación se establecieron algunas cláusulas que vinculaban otra negociación: los esclavos. Así, la Real Compañía de La Habana acordó que por cada esclavo africano que introdujera en la Isla, podía importar una determinada cantidad de harina, argumentando que debía cubrir la alimentación de los negros esclavos²⁵. Ni que decir tiene que el destino de las harinas era otro y que aquel comercio resultó muy beneficioso para la sociedad mercantil. La secuencia de introducción de esclavos y cantidades de harina se hizo de forma regular, sobre todo en la década de los 50 del siglo XVIII. Estas y otras operaciones hicieron que La Habana fuera un puerto con múltiples relaciones de intercambio en el Caribe, y al tiempo que era importador, también se convertía en distribuidor de la zona.

Pero quizá, la función distribuidora de La Habana fue más llamativa en el caso de los esclavos africanos. La necesidad de mano de obra en la Isla hizo que el puerto de La Habana fuera el mayor receptor de negros africanos dentro de las colonias españolas. Pero al mismo tiempo, el fracaso de los súbditos del imperio en acceder directamente a los enclaves africanos, tuvo como consecuencia que los negros llegados a La Habana, fueran procedentes de Jamaica principalmente y que fueran los ingleses los principales abastecedores.

Con anterioridad, mediado en XVII, el itinerario seguido desde el continente africano hacia las colonias españolas en Indias se había realizado teniendo como intermediarios a

²⁴ JOHNSON (2011), p. 29.

²⁵ JOHNSON (2011), p. 29.

portugueses²⁶. Pero si primero fueron los portugueses, pronto comenzaron a introducirse y asentarse en África otras potencias europeas como los ingleses, holandeses y franceses, a los que se unirían otros estados como Brandenburgo²⁷ e incluso compañías danesas²⁸. Al mismo tiempo, unos y otros fueron ocupando espacios en América: los ingleses ocuparon Barbados; los franceses se asentaron en Martinica y Guadalupe. Pronto se percataron de las posibilidades de la agricultura caribeña, sobre todo azúcar, siempre y cuando contaran con mano de obra. En un periodo corto de tiempo, la transformación de aquellas economías en términos demográficos y también económicos fue realmente llamativa²⁹. Los más trabajaban en las haciendas azucareras, quedando el tabaco muy por detrás del dulce.

Si esto ocurría en las colonias inglesas o francesas, también Cuba se interesaría por la introducción de mano de obra para hacer más productiva su agricultura. Azúcar y tabaco, frutos con una demanda creciente en Europa, aseguraban unos buenos rendimientos siempre y cuando pudieran obtenerse con unos niveles de costes adecuados, por lo que la incorporación de esclavos africanos era una solución a la escasez de brazos en la Isla. Pero, la intermediación de ingleses y/o franceses, cuando no, holandeses, era necesaria. La compañía de Guinea³⁰, la de los mares del Sur, el asiento de negros con Inglaterra, etc., son buena prueba de cómo se lograba la llegada de negros esclavos a Cuba y otras posesiones ultramarinas. El puerto habanero como receptor –y en ocasiones distribuidor– y el tabaco cubano como medio de pago, hicieron posible que aquel intercambio funcionara.

Durante el XVIII, el protagonismo de la producción agraria en Cuba lo tuvo el tabaco, y en menor medida, el azúcar. No obstante, este balance entre ambos cultivos cambiaría a partir de los últimos lustros de la centuria. Sería entonces cuando el cultivo de caña comenzaría a aumentar de forma considerable, y la expansión de ambos, tabaco y en mayor medida, azúcar, fue posible gracias al incremento de mano de obra africana. Incluso, a mediados del XIX, también fue necesario contar con un nuevo aporte de mano de obra oriental e incluso, yucateca.

Además de los esclavos africanos, la llegada de “coolies” (trabajadores chinos) a Cuba para trabajar en las haciendas e ingenios azucareros, fue de gran importancia para la producción del dulce. Si no esclavos como los africanos, ya que eran contratados como colonos asalariados, su elevado número en Cuba en la etapa central del XIX, confirma el efecto que pudieron tener sobre la economía de la Isla³¹. Su llegada a la Isla implicaba una serie de operaciones de tal manera que La Habana se convirtió en plataforma de intercambios de géneros, hombres y capitales. Estos intercambios enlazaban las costas chinas, La Habana y Europa.

El sistema de operar obedeció mayormente al siguiente esquema. Los navíos que habían de cargar los colonos chinos, salían generalmente de Filipinas, por cuenta de una compañía mercantil. Una vez en la costa asiática, embarcaban los colonos previamente contratados por un agente perteneciente a la misma sociedad radicada en Manila. Junto a los “coolies”, también se incorporaban productos asiáticos (objetos de nácar, porcelanas, etc.) de gran

²⁶ BERGARD (2007), p. 1. Destaca en las primeras páginas cómo la colonización de Brasil a comienzos del XVI, fue parte de una larga historia de la expansión ultramarina que se inició a comienzos del XV.

²⁷ RICHARDSON (1968). También SCHMITT (1981), pp. 159-176.

²⁸ FELDBAEK (1966). La compañía danesa nacería en 1674 y duraría hasta 1754, bajo la razón: Compañía danesa de las Indias Occidentales y Guinea. FELDBAEK (1981).

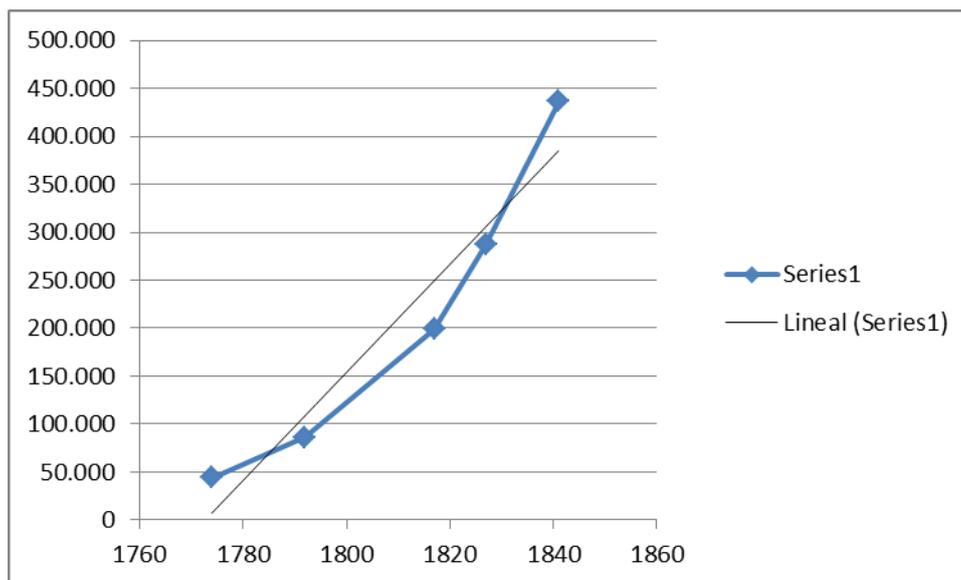
²⁹ KLEIN (1999), p. 31. Así, Barbados en 1640, contaba tan sólo con una población de 24.000 (el 60% población blanca). En 40 años había unos 38.000 esclavos...; y, al final de la centuria la cifra de esclavos africanos ascendía a 50.000.

³⁰ DAVIS; FINAN y TAYLOR PECK (1977). También en BOULLE (1981), p. 103.

³¹ Su llegada fue posible a la intervención de casas mercantiles, ya fueran de origen español, inglés, etc. Entre las primeras destacó la formada por José Matía Calvo; entre las inglesas, la casa mercantil de Wadsworth. Sobre el número de asiáticos que llegaron a Cuba durante los años centrales del XIX, resulta de interés el trabajo de PÉREZ de la RIVA (1964), pp. 75-95.

aprecio en los mercados europeos, principalmente Londres. Con aquel cargamento se dirigían a La Habana. Desembarcados los colonos chinos, los bajeles se cargaban con azúcar cubano que, junto con los géneros orientales, se destinaba en su mayor parte al mercado londinense. Una vez allí, el pago de las mercancías se hacía en plata procedente de México. De esta manera se aseguraba el retorno al punto de partida y los pagos de artículos orientales en China. Por añadidura, parte del saldo adquirido en Londres por la venta del dulce cubano y de los géneros de China, servía para adquirir nuevas embarcaciones, pagar seguros de viaje, lo que reforzaba la continuidad del negocio.

Número de esclavos en Cuba según años



FUENTE: elaboración propia según datos publicados por CURTIN (1969), p. 34³².

Si a este aparentemente complicado tejido de operaciones hay que ponerle un nombre, sería sin duda la sociedad mercantil de *Matía Calvo y C^a* y sus varios socios³³. Bajo esa denominación social u otra, la sociedad de Matía Calvo tuvo su sede durante los años centrales del XIX, en Manila. Su socio James Tait fue el encargado de contratar los trabajadores asiáticos en la costa china³⁴. En La Habana, una vez desembarcados los colonos, se alojaban en barracones durante un tiempo. Quien allí los contrataban eran los nuevos grandes propietarios de haciendas azucareras, destacando entre ellos Julián de Zulueta. El azúcar cubano y como se ha indicado, los géneros orientales, se dirigían a Londres, donde otro miembro de la familia, Pedro de Zulueta, los recibía a cambio de plata, el patrón por excelencia en Oriente.

Estas y otras más operaciones, ponen de relieve la internacionalización del puerto habanero en su dimensión, no sólo de importador de mano de obra, sino de exportador y distribuidor de géneros, servicios y capitales.

³² Según fuentes tomadas de AIMES (1907); DEERR (1949-50); GUERRA Y SÁNCHEZ y otros (1952).

³³ *Matía Calvo, Menchacatorre y C^a*, fue una de aquellas sociedades. También en Filipinas se estableció otra sociedad bajo la razón *Aguirre y C^a*, actuando en ocasiones conjuntamente, cuando no incorporándose a una nueva compañía bajo una única denominación.

³⁴ Indica PÉREZ de la RIVA, que la población china donde actuaba Tait era Amoy, aunque otros autores la denominan Emuy. Lo que sí es cierto es que el gobierno chino concentró todo el comercio extranjero en Cantón, y tan solo autorizó a los españoles a dirigirse a Amoi.

LOS CAMBIOS DE LA SOCIEDAD HABANERA GRACIAS A LAS OPORTUNIDADES DE SU
PUERTO: DEL TABACO AL AZÚCAR

Al amparo del comercio del tabaco primero y del azúcar después, la ciudad pudo crecer en torno a las ventajas de su agricultura y de su puerto. Ambos frutos estaban destinados a ser exportados, lo que era posible gracias a la situación de La Habana cara al mar. Y fue la comercialización del tabaco y la producción y exportación del dulce, y a lo todo ello conllevó, lo que hizo que surgiera una clase mercantil que logró acumular capitales, reconocimiento social y ocupar los más altos cargos de las instituciones de la Isla. Es interesante seguir los pasos de este grupo, enriquecido por el comercio, y asegurando su riqueza con la adquisición de bienes raíces, desde inmuebles urbanos hasta haciendas azucareras. Más aún, ostentando títulos nobiliarios, adquiridos algunos por sus “méritos y servicios prestados” y en ocasiones, con pago de tabaco, cuando no con los favores financieros otorgados a la Corona, sobre todo por los enriquecidos con el azúcar. La secuencia de estos cambios entre este grupo, expresa muy bien la transformación, tanto de la sociedad como de la economía de la Isla.

El proceso seguido por quienes lograron hacerse con una posición económica y social a lo largo del XVIII, estuvo conectado mayormente con los negocios comerciales y tabaqueros. En el XIX, las cosas cambiaron. El nombre con el que se designa a los enriquecidos durante el mil ochocientos, ya lo dice todo: la sacarocracia o los nuevos ricos. También las fortunas que acumularon fueron muy superiores a las de los anteriores.

TABACO Y NEGOCIOS MERCANTILES EN LA CUBA DEL XVIII: SUS PROTAGONISTAS

Durante las primeras décadas del XVIII, y tras el establecimiento del estanco tabaquero, la Real Hacienda española trató de establecer un sistema que le permitiera controlar la comercialización del fruto, tanto dentro del propio imperio, como en los mercados extranjeros. Pero, durante los años posteriores a la implantación del estanco, las remesas de tabaco a la metrópoli bastante más limitadas de aquella cifra de los cinco millones de libras presupuestados en 1717.

Para remediar los cortos envíos de tabaco al mercado español, el Monarca designó al guipuzcoano Martín de Loinaz para que se trasladara a Cuba. Una vez este personaje en tierras americanas, se establecería la Intendencia General (1727-1735)³⁵, presidida por Loinaz. De su estancia en Cuba y en relación con el abastecimiento del fruto a la metrópoli, a Loinaz se le achacó que los envíos a la península habían estado por debajo de las necesidades del mercado español. Tampoco los sucesivos arriendos de aquella renta en la década de los 30 dieron los frutos esperados. En 1740, el negocio tabaquero fue adjudicado a una compañía por acciones, la Real Compañía de La Habana, esperando que de este contrato que los rendimientos para el Real Erario fueran más satisfactorios que en años anteriores.

Bien se puede afirmar que la Compañía de La Habana nació y prosperó gracias al tabaco de la Isla, ya que el objetivo económico fundamental de la Compañía fue precisamente el asiento del tabaco que le fue asignado. Incluso, la gestación de aquella sociedad mercantil estuvo totalmente mediatizada por la obtención de la contrata del tabaco para surtir a España. No obstante, la sociedad mercantil también incluyó entre sus fines otros, de tal forma que quienes se sumaron al proyecto, se vieron muy beneficiados por las operaciones que les proporcionó. Así, en la Real Cédula de fundación de la Compañía, de 18 de diciembre de 1740, también se señalaban otros fines tales como: la adquisición del azúcar cubano, cuero,

³⁵ RODRÍGUEZ GORDILLO (1999), p. 243.

etc., y su traslado a la metrópoli; el abastecimiento de géneros a la Isla; la conducción de pertrechos a La Habana para la construcción de navíos; el abastecimiento del presidio de Florida y conducción de familias canarias, y el establecimiento de Cuba de guardacostas para un comercio más eficaz, evitando el contrabando. Pero fue el tabaco el pilar de aquella institución mientras estuvo en sus manos el asiento.

Además de los fines señalados, hubo una operación muy atractiva para un grupo de gentes, algunos incorporados como accionistas: el abastecimiento de géneros a la Isla que, si bien la Compañía los transportaba a Cuba, solo podía venderlos al por mayor. Esto permitía a otros comerciantes afincados en la Isla, adquirirlos en los almacenes de la habanera y despacharlos al menudeo, con gran ventaja económica. No es por casualidad que en torno a la Real Compañía de La Habana se forjara una clase de comerciantes quienes para la segunda mitad del XVIII, lograrían fortuna, cargos y títulos. Un simple recorrido por la lista de sus accionistas que se beneficiaron del comercio que les facilitaba a Compañía, nos permite corroborar la presencia primero de unos cuantos funcionarios, convertidos algunos al poco tiempo en hombres de negocios mercantiles y regentando más tarde las instituciones de la Isla y más concretamente de La Habana. En su ascenso económico también habían logrado un título nobiliario lo que les otorgaba un “lustre” social.

El fundador de la Compañía de La Habana, Martín de Aróstegui, trasladado a América, ocupó el cargo de Alguacil Mayor del Tribunal de la Santa Inquisición en Cartagena de Indias. Una vez en La Habana, le fue fácil tomar contacto con el grupo de oficiales reales, interesados en las posibilidades económicas de la Isla y sobre todo del tabaco; en definitiva: con aquellos que tenían algunos recursos para aportar capital y con quienes veían en aquella compañía la oportunidad de participar en el negocio comercial.

El matrimonio de Aróstegui con Tomasa de Basave y Espelosa, afianzó sus relaciones con los personajes más destacados de la Isla. Las circunstancias familiares de su esposa, Basave y Espelosa, expresan muy bien la metamorfosis social que se generó en torno a los negocios de la Compañía y que se repetiría en varios de sus accionistas más destacados. En efecto, Tomasa Basave era hija del capitán guipuzcoano Francisco Antonio Basave y Urbieto³⁶ y de Feliciano de Espelosa, natural de La Habana³⁷. También el padre de Feliciano, Jerónimo de Espelosa, se había trasladado a Cuba a finales del XVII, y había sido alférez de la milicia de la Isla.

Otro personaje que ocuparía una de las cinco direcciones de la Compañía fue Bartolomé de Ambulodi, ligado asimismo a la administración del imperio, al igual que los Basave, Ignacio Francisco Barrutia, José Beitia Rentería, Manuel de Aramburu³⁸, accionistas asimismo de la habanera. La trayectoria familiar y de negocios de Bartolomé de Ambulodi y Arriola, es también un ejemplo más de lo que se indica. Era hijo del capitán Miguel de Ambulodi y Casadevante, natural de Fuenterrabía. Fue precisamente éste quien, junto a su hermano Ignacio, se había trasladado a Cuba a finales del XVII. En 1697, Miguel de Ambulodi contrajo matrimonio con María de Arriola, natural de La Habana y “considerada una de las más ricas herederas de la Isla”³⁹. De nuevo, en la figura de María de Arriola también se repetían algunas de las circunstancias que se han destacado arriba de Feliciano Espelosa. Así,

³⁶ Francisco Antonio de Basave era natural del valle de Oyarzun. MORENO FRAGINALS y MORENO MASÓ (1992). Además, sabemos que Francisco Antonio Basave y Urbieto, nacido en Oyarzun y bautizado en su parroquia el 9 de octubre de 1672, fue el primer miembro de la familia que pasó a Cuba, como militar, aunque pronto se involucraría en los negocios mercantiles de la Isla. también en Cuba desempeñó los cargos de alcalde ordinario y alguacil mayor del Santo Oficio de la Inquisición, según recoge SANTA CRUZ y MALLÉN (1940-50), ANC: R 929.2 San

³⁷ El matrimonio se celebró en el colegio de San Ambrosio de La Habana, el 20 de diciembre de 1698.

³⁸ GÁRATE OJANGUREN (1993), p. 42. También se interesó por el proyecto Agustín de Sotolongo.

³⁹ Los datos aquí consignados corresponden a GONZÁLEZ QUINTANA (1998). La autora en este artículo hace un estudio minucioso del origen familiar de su protagonista.

María de Arriola era hija de Bartolomé de Arriola y Valdespino, oficial real (contador de cuentas del Tribunal en la ciudad e Isla de La Habana y demás de Barlovento⁴⁰). Por lo tanto, nuestro personaje Bartolomé Ambulodi, nombrado director de la Real Compañía de La Habana, era, tanto por parte de padre como de madre, de ascendencia vasca, aunque nacido en Cuba, además de pertenecer a una familia en la que algunos de sus miembros se habían destacado por su carrera militar y funcionarial en la Cuba de finales del XVII⁴¹.

Además de los mencionados hubo otros oficiales reales residentes en la Isla como los Montalvo, Peñalver, Sotolongo, Calvo de la Puerta, etc., que también se sumaron como accionistas a la Compañía. De alguna manera, la posición de militares de algunos de ellos en una isla militar y marinera, les facilitó el poder sacar provecho y construir una sólida base económica⁴².

Durante la segunda mitad del XVIII, los negocios que les facilitó la Real Compañía de La Habana y otros, convirtieron a algunos de aquellos personajes en propietarios ya que invirtieron parte de su capital circulante en bienes urbanos y haciendas. Ennoblecidos con nuevos títulos, ocuparon puestos en el gobierno municipal y también se erigieron en los adalides del pensamiento ilustrado, estableciendo la Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana.

Por lo que respecta a su ennoblecimiento, es evidente analizando los nuevos títulos otorgados por el Monarca. En 1765, Agustín Cárdenas fue nombrado Marqués de Cárdenas de Montehermoso. Lorenzo Montalvo, responsable de los astilleros de La Habana durante el asiento de la Compañía fue otro de los ennoblecidos en el XVIII, ya que también aquel año de 1765, el rey le otorgó el título de Conde de Macuriges. Estrechó sus lazos familiares a través de matrimonio, con Ambulodi y Arriola. Y sería precisamente un hijo: Ignacio Montalvo y Ambulodi quien ostentaría un nuevo condado: el de Casa Montalvo (1779).

También Carlos III en 1770, concedía otro título, Marqués del Real Socorro, a José de Beitia y Rentería. Unos años más tarde, en 1786, a Nicolás de Cárdenas, le fue otorgado el marquesado de Prado Ameno. Ese mismo año, otro funcionario real, además de involucrado en los negocios de la Isla como era Sebastián Calvo de la Puerta, fue nombrado Marqués de Casa Calvo. Por lo que respecta a los Peñalver, fueron varios los miembros que a finales del XVIII, alcanzaron títulos nobiliarios como Gabriel Peñalver y Cárdenas (Conde de Santa M^a de Loreto); su hermano Ignacio (Marqués de Arcos); Gabriel Peñalver y Calvo de la Puerta (Marqués de Casa Peñalver), etc⁴³.

Aunque en 1760, la Real Compañía de La Habana perdió la contrata de tabacos, negociado que le había procurado los más altos resultados en sus cuentas, los personajes ligados a la misma mantuvieron y aumentaron sus negocios comerciales además de tabaqueros. El puerto de La Habana siguió siendo enclave de exportaciones propias de la Isla, tabaco y azúcar entre otros géneros, receptor de mercancías de Europa y distribuidor hacia otras colonias, además de punto a donde llegaban los esclavos africanos. En unas u otras operaciones estuvieron involucrados los personajes mencionados.

Además, en la segunda mitad del XVIII, también se unieron al grupo de criollos, algunos oficiales reales que, aunque nacidos en la metrópoli pronto se identificaron con aquéllos. Tal es el caso de Martín Javier de Echeverría y Loinaz o Juan de Mecoleta. El primero fue nombrado en 1764, administrador general de la Real Factoría de Tabacos de La Habana. No le

⁴⁰ GÓNZALEZ QUINTANA (1998), p. 1205. Indica la autora que fue un hombre de una muy considerable fortuna y uno de los mayores propietarios de La Habana. En su carrera como general de Marina, acaudilló en varias ocasiones las flotas y galeones en sus viajes de Cádiz a Veracruz y Cartagena, además de ser el fundador, en 1713, del astillero de La Habana.

⁴¹ GÁRATE OJANGUREN (2014), p. 82.

⁴² MORENO FRAGINALS y MORENO MASÓ (1992), p. 191.

⁴³ GÁRATE OJANGUREN (1999), pp. 622-25.

faltaba para ello experiencia en la administración⁴⁴. Al poco tiempo de su llegada a La Habana, Martín Javier se casó con María Loreto Peñalver Cárdenas⁴⁵, perteneciente a una de las familias más prominentes de la oligarquía cubana⁴⁶. El caso de Mecolaeta es similar al de su paisano Echeverría. Nacido en Vergara⁴⁷, acompañó a Ignacio de Loinaz y a Martín Javier Echeverría Loinaz a Cuba. Con sus compañeros de viaje, se incorporó como contador a la Factoría de Tabacos. En 1766, contrajo matrimonio con Nicolasa García Menocal⁴⁸, lo que le introdujo en la sociedad criolla más selecta. Y no por casualidad, tanto los Peñalver Cárdenas -con los que emparentó por matrimonio Echeverría- como los García Menocal, habían sido años atrás accionistas a la Compañía de La Habana.

Como se ha indicado, también este grupo fue el promotor de la Real Sociedad Económica de los Amigos del País de La Habana⁴⁹, representado de alguna manera el pensamiento ilustrado de la época. Y fue esta institución la que introdujo y fomentó algunas mejoras en la agricultura, ingenios, etc. Primero, y antes de que surgiera una Sociedad en la Isla, parte de este grupo fueron los que llevaron a Cuba el pensamiento ilustrado, colaborando como socios de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País e incluso como alumnos del Real Seminario de Vergara; luego, erigiendo en La Habana la suya propia. Como tales ilustrados reclamarían medidas de liberalización económica. Algunos de sus proyectos se llevarían a cabo al establecerse la Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana, en julio de 1792⁵⁰. Y fue también por impulso de esta clase y también gracias al crecimiento económico de Cuba lo que generó un desarrollo intelectual. En el XVIII, se crearon la Universidad de La Habana, el Seminario de San Basilio y el Real Seminario de San Carlos, instituciones que junto con la Sociedad económica abogarían por la enseñanza de idiomas, creando cátedras de Física, Química, Historia natural etc⁵¹.

DE LOS CRIOLLOS DEL XVIII A LA NUEVA CLASE LIGADA AL AZÚCAR; EL SURGIMIENTO DE UN NUEVO GRUPO EN TORNO A LAS EXPORTACIONES DEL PUERTO HABANERO: 1800-1850

¿Qué cambió en la estructura económica de la Isla entre el XVIII y XIX? Sin duda, la sustitución del protagonismo del tabaco por el azúcar. No quiere esto decir que la producción tabaquera descendiera. Sin embargo, el despegue en la Isla de la producción azucarera modificó el panorama económico de Cuba que gracias a sus exportaciones, entró de lleno en el mercado internacional. Aún más, la clase enriquecida durante el siglo XVIII, quedó en parte eclipsada por quienes aprovecharon el “boom” azucarero.

⁴⁴ GÁRATE OJANGUREN (2014), p. 88.

⁴⁵ Contrajo matrimonio el 25 de diciembre de 1766, en la catedral de La Habana, MORENO FRAGINALS y MORENO MASÓ. (1992), p. 196. Citan asimismo los autores que la familia Peñalver Cárdenas era de ascendencia vasca, aunque nacidos, Loreto y sus hermanos, en Cuba, pp. 200-1.

⁴⁶ Al fallecimiento de Echeverría Loinaz en 1786, los contadores de la factoría advirtieron que mantenía un déficit de 111.785 pesos, cantidad que, según Moreno Friginals fue cubierta por Juan de Mecolaeta y el Marqués del Real Socorro. Según MORENO FRAGINAL, indica que el Marqués del Real Socorro era suegro de Echeverría. ¿ES que contrajo matrimonio en segundas nupcias? Echeverría Loinaz también había sido denunciado por graves irregularidades durante su mandato como administrador. Mas, suspendido en principio de empleo y sueldo, fue posteriormente repuesto en su cargo.

⁴⁷ Hijo de Francisco Mecolaeta y Tomasa Barrutia, MORENO FRAGINALS y MORENO MASÓ (1992), p. 199.

⁴⁸ En 21 de abril de 1766. MORENO FRAGINALS y MORENO MASÓ (1992), p. 199.

⁴⁹ En 1791 se nombró una Diputación compuesta por Luis Peñalver y Cárdenas, el Conde de Casa Montalvo, Juan Manuel O’Farril y Juan Francisco José Basave, para que solicitaran al Monarca su constitución y redactaran los estatutos. ÁLVAREZ CUARTERO (1992), p. 215.

⁵⁰ ÁLVAREZ CUARTERO (1992), p. 215.

⁵¹ MORENO FRAGINALS Y MORENO MASÓ, (1992), pp. 189-190.

Las oportunidades de la producción azucarera, abrieron nuevas expectativas a algunos metropolitanos llegados a la Isla a comienzos del Ochocientos. En general eran gentes ajenas hasta entonces a los negocios cubanos que se habían desarrollado en torno al tabaco y que había permitido el surgimiento de una élite criolla con poder económico y político. Sin embargo, algunos recién llegados en nada tendrán que envidiar a aquella burguesía ennoblecida.

Entre los recién llegados hay un nombre, Julián de Zulueta y Amondo, que, por su trayectoria, define bien, no sólo el comportamiento propio, sino también el de otros que como él supieron sacar partido de las operaciones en torno al puerto habanero y más adelante, del boom azucarero. Este personaje, llegado a Cuba durante el primer tercio del XIX, contaba con una extensa familia ligada a los negocios, tanto en Cádiz como en Londres y Cuba. No se trata de exponer la trayectoria de los diferentes miembros de la saga Zulueta. Simplemente indicar que el inicio de las operaciones mercantiles tuvo lugar a través de la casa establecida en Cádiz en la segunda mitad del XVIII (Pedro Zulueta Larrea). Las exportaciones de vinos a Inglaterra, llevó a que también abrieran casa en Londres (Pedro Juan Zulueta Ceballos y su hijo Pedro José Zulueta Madariaga). Entre las operaciones de los Zulueta londinenses estuvieron muy presentes los préstamos realizados en Cuba, actuando generalmente con otros comerciantes-banqueros de gran relevancia⁵² con intereses en la Gran Antilla. Entre otras operaciones, la casa Zuleta de Londres fue la intermediaria para que el ayuntamiento de Santiago de Cuba lograra un empréstito en Londres para la construcción de un acueducto en aquella ciudad. En esta ocasión, además de los Zulueta, participaron otras cinco firmas de la capital británica⁵³. De todo lo anterior se puede inferir que la llegada de Julián de Zulueta a Cuba fue en parte, para representar los intereses de los Zulueta europeos, así como para involucrarse directamente en el negocio azucarero.

Algún autor sitúa a nuestro protagonista “cubano” metido de lleno en el comercio de esclavos⁵⁴, aunque parece más bien que fueron las operaciones en torno al puerto y luego las haciendas azucareras lo que realmente le encumbraron hasta convertirse en uno de los hombres más ricos de la Isla.

Por otra parte, el interés de Zulueta por introducir nuevos brazos el Cuba para poder mantener el crecimiento de los cultivos de caña, era lógico. Y no sólo fueron los esclavos africanos, sino también la mano de obra yucateca, y tal como se ha explicado anteriormente, la asiática. En sus grandes haciendas azucareras trabajaron tanto africanos como indios yucatecos y coolies. Para 1860, ya poseía tres grandes ingenios, Alava, Vizcaya y Habana, a los que, unos años más tarde se sumaría el España⁵⁵. Además de esta actividad, los negocios desarrollados por Julián de Zulueta se extendieron más allá del azúcar y también más allá de Cuba. La necesidad de contar con embarcaciones y maquinaria para los ingenios, le llevó a invertir en Inglaterra. De su presencia en diversos negocios, tanto en Cuba como en el viejo continente hay constancia en la numerosa documentación del Archivo Nacional de Cuba⁵⁶ y en la documentación consular española.

⁵² A(rchivo) H(istórico) P(rotocolos) M(adrid), Leg 31933. En estas operaciones también participó la casa Huth y C^a, que asimismo prestó a Joaquín de Arrieta cuyo fin era la construcción de un ferrocarril que uniera las minas de cobre de Santiago del Prado con el puerto de Santiago de Cuba.

⁵³ AHPM, Leg 31933.

⁵⁴ BAHAMONDE y CAYUELA (1992), p. 269. Indican estos autores la inversión que hizo en este negocio la casa de Pedro de Zulueta de Londres, para atender la gran demanda de mano de obra en Cuba por el crecimiento del cultivo de caña. No obstante, seguían siendo los ingleses quienes manejaban los flujos de esclavos africanos.

⁵⁵ BAHAMONDE y CAYUELA (1992), p. 268.

⁵⁶ A(rchivo) N(acional) C(uba), Escribanías judiciales, (EJ, Vergel 33/32; Rodríguez Pérez 49/11; Salinas 738/8646; Daumy 336/10).

A pesar de las inversiones realizadas, al fallecer Julián de Zulueta en La Habana en mayo de 1878, la mayor parte de su capital residía en Cuba. Serían sus herederos, los que trasvasaron gran parte del mismo a Inglaterra y posteriormente a España. De hecho, su hijo Salvador de Zulueta y Samá, II Marqués de Álava y Vizconde de Casablanca, aceleraría el proceso de liquidación del patrimonio cubano. De esta forma, en 1885, el 46% radicaba en distintas provincias españolas, aunque aún el 32% quedaba en Cuba. El capital en la Isla estaba formado por fincas urbanas y rústicas, pero sobre todo por haciendas azucareras⁵⁷. Y, tal como había ocurrido con los criollos del XVIII, enriquecidos sobre todo por el comercio y tabaco, también Julián de Zulueta fue ennoblecido con el marquesado de Álava y con el vizcondado de Casablanca. Es de advertir que la secuencia seguida por Zulueta, se repitió en otros casos, quizá no tan conocidos ni con la gran fortuna que logró aquel.

En todo este proceso, hay puntos en común con los criollos del XVIII. La actividad comercial y tabaquera para los primeros y el azúcar para los llegados a Cuba en el XIX, fue posible gracias a los negocios que giraban en torno al puerto de La Habana, como principal puerto exportador, tanto del tabaco como del dulce. Su cultivo y transformación, y su comercialización llevó al enriquecimiento de unos y otros. Sin embargo, hay dos notas que distinguen a los criollos y a los metropolitanos en la Cuba del XIX. Los primeros alcanzaron fortuna en segunda, tercera y hasta cuarta generación, y cuando decidieron trasvasar parte de esa riqueza a Europa, lo hicieron generalmente a través de París y mediante miembros de la familia residentes en el Viejo Continente. Los segundos, habiendo logrado gran fortuna en una primera generación, comenzaron a trasvasar parte de sus bienes a Europa a través de inversiones de todo tipo, primero en Inglaterra y después a España. Los deseos de independencia de la Isla, posiblemente advirtieron a los nuevos ricos a realizar liquidaciones de sus bienes cubanos e invertir en Europa en donde había oportunidades y más seguridad. También la internacionalización de los negocios de los “nuevos ricos” del XIX, fue mayor que en la etapa anterior. El ennoblecimiento de unos y otros fue consecuencia de los favores prestados a la Corona.

A MODO DE EPÍLOGO

Llegados a este punto, en donde la sacarocracia estaba además al frente de las instituciones, ¿qué estaba ocurriendo realmente en Cuba respecto del ramo del tabaco? A la ya delicada situación que desde finales del XVIII, arrastraba la Factoría -no se olvide que era el establecimiento que gestionaba la producción y comercialización del fruto- debida a la falta de financiación regular, cuando no su ausencia, se sumaron otros males. Entre ellos destacaban, según indicaban los miembros de la propia Factoría, tres: a) el azote de los temporales (por lo que los labradores conseguían la tercera parte de sus cosechas, de ahí el clamor porque se elevaran los precios de la primera materia); b) la reducción de las cosechas por la guerra (lo que había provocado que los jóvenes labradores abandonaran las labores del tabaco para alistarse en las milicias, y c) el considerable aumento de las haciendas de ingenios de fábrica de azúcar (por el crecido valor de este fruto en Europa)⁵⁸.

El fenómeno de los temporales no era algo nuevo. Ya en pleno siglo XVIII, coincidieron algunos, pero la producción de tabaco siempre se había recuperado en años posteriores⁵⁹. La reducción de los cultivos por parte de los vequeros podía responder a un motivo y era que

⁵⁷ ANC, Escribanía de Portocarrero 100/1.

⁵⁸ AGI, Sto Dgo, 2002.

⁵⁹ JOHNSON (2003), pp. 25-8.

gran parte de la producción escapaba del control de la Factoría porque no pagaba y los cultivadores lo desviaban a mejores postores.

Por su parte, el crecimiento de las haciendas azucareras respondía, además de los cambios en la producción de otros espacios del Caribe, a que era un fruto libre, sin que estuviera sujeto al estanco como lo estaba el tabaco. Cultivo libre, consumo europeo en aumento y comercialización abierta a numerosos mercados, hacían del dulce un cultivo muy atractivo.

Así pues, a partir de finales del XVIII, el puerto de La Habana se fue configurando como un enclave exportador de azúcar, cuyo efecto multiplicador en las décadas posteriores fue cada vez más amplio. Se necesitó más mano de obra, lo que convirtió a La Habana en receptor de esclavos, ahora a gran escala. Creció rápidamente la población de la Isla y sobre todo de la capital. A mediados del XIX, Cuba había alcanzado el millón de habitantes de los que casi la mitad era población negra esclava. Los datos numéricos lo dicen todo: los esclavos importados durante el periodo de esclavitud superaron los 700.000⁶⁰, muy por encima de los 121.000 que se estima durante el mismo periodo para Venezuela, colonia que siguió en importancia a Cuba en cuanto a población esclava.

La caña se convirtió en el producto rey de la agricultura de la Isla y la llegada de nueva mano de obra para sostener las labores de las haciendas azucareras fue totalmente necesaria. Negros africanos, colonos asiáticos e indios del Yucatán hicieron posible aquel crecimiento.

¿Dónde quedó el tabaco cubano? Logrado el desestanco en 1817, la hoja cubana se hizo más internacional, en el sentido de que su exportación a países extranjeros creció respecto de cifras anteriores. Ahora bien, una gran parte de las exportaciones se hicieron en hoja ya manufacturada, con provecho de las labores de cigarrería que permitieron un beneficio adicional.

¿Y qué ocurrió con aquella clase que en el XVIII se había enriquecido con el comercio y el tabaco y había alcanzado un ascenso social? Los Peñalver, Cárdenas, Montalvo, Calvo de la Puerta, Basabe, Beitia, etc., etc., se hicieron propietarios de bienes urbanos, aunque también pudieron disfrutar de los dulces beneficios de algunas haciendas azucareras⁶¹. Comenzaron asimismo a trasvasar parte de sus capitales a Europa, como una forma de asegurar su patrimonio. No obstante, en cuanto a riqueza, pronto se vieron superados por los enriquecidos en el XIX, al amparo del azúcar.

Aquella función defensiva de La Habana que había durado siglos, se vio superada por la función comercial que se fue afianzando más y más. La Habana pasó a ser un puerto importador de mano de obra al servicio de la producción de caña y también, mediado el XIX, de géneros de lujo europeos para satisfacer la demanda de una clase adinerada. Y si las primeras liquidaciones de bienes en Cuba se iniciaron por parte de los criollos durante las primeras décadas del XIX, este proceso se agudizó a partir de la segunda mitad de la centuria. Razones de seguridad y nuevas oportunidades en el Viejo Continente, sin olvidar también las inversiones en Estados Unidos, aceleraron aún más los trasvases.

En este largo proceso de la vida del puerto habanero entre 1700 y 1850, hubo además otro cambio. Mientras que, en el XVIII, Cuba era deficitaria a nivel de comercio internacional, en el XIX, pasó a tener superávit. También hay que matizar que las cuentas de la Real Factoría de Tabacos, sector que le hubiera proporcionado una mejor posición a la Isla en cuanto al equilibrio de la Balanza de cuenta corriente, tenía un tratamiento particular por cómo se computaban sus operaciones por la Real Hacienda.

⁶⁰ AIMES (1907), pp. 244-9 y 269.

⁶¹ Por ejemplo, el Conde de Casa Montalvo, Ignacio Montalvo y Ambulodi era propietario de 8 ingenios y no menos de 500 esclavos negros, 73.810 hectáreas de tierra y 14.000 cabezas de ganado. MORENO FRAGI-NALS Y MORENO MASÓ (1992), p. 204.

La ciudad de La Habana y su puerto, como enclave portuario por su posición en medio del Caribe, además de su producción, tanto tabaco como azúcar más tarde, la convertirían en un punto estratégico y de gran actividad comercial, pasando a ser un puerto cada vez más internacionalizado. De los intercambios multilaterales que se encerraban en el imperio mayormente, se convirtió en una plaza en donde el tráfico internacional definiría sus múltiples relaciones ultramarinas.

BIBLIOGRAFÍA

- AIMES, H. (1907). *A History of Slavery in Cuba, 1511-1868*. New York: G.P. Putnam's Sons.
- ÁLVAREZ CUARTERO, I. (1992). "Aclaraciones para el estudio de las reales sociedades económicas de Amigos del País en Cuba (1783-1832)" en *La Real Sociedad Bascongada y América*. Bilbao: Fundación BBV., p. 215.
- ARRATE, J. M. F. (1964). *Llave del Nuevo Mundo. Antemural de las Indias Occidentales*. La Habana: UNESCO.
- BAHAMONDE, A. y CAYUELA, J. (1992). *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Madrid: Alianza, p. 269.
- BERGARD, L. W. (2007). *The Comparative Histories of Slavery in Brazil, Cuba and the United States*, Cambridge University Press.
- BOULLE, P. H. (1981). "French Mercantilism, Commercial Companies and Colonial Profitability", en FELDBAEK, O. *Companies and Trade*, Leiden University Press, p. 103.
- BRICEÑO PEROZO, M. (1965). *Instrucción general y particular del estado presente de la Provincia de Venezuela en los años 1720 y 21*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de Historia, p. 41.
- CURTIN, Ph. D. (1969). *The Atlantic Slave Trade. A Census*. University of Wisconsin Press.
- DAVIS, H. E.; FINAN, J. J. y TAYLOR PECK, F. (1977). *Latin America Diplomatic History. An Introduction*, Louisiana State University Press.
- DEERR, N. (1949-50). *The History of Sugar*. London: Chapman and Hall.
- DELGADO RIVAS J. M^a (2007). *Dinámicas imperiales (1650-1796)*. Barcelona: Edicions Bellaterra, pp. 76-78.
- FELDBAEK, O. (1986). "The Danish Trading Companies of the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *Scandinavian Economic History Review*, Volume 34, pp. 204-218.
- GÁRATE OJANGUREN, M^a M. (en prensa). *Cuba, tabaco y hacienda imperial, 1717-1817*.
- GÁRATE OJANGUREN, M^a M. (1993). *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Fundación Kutxa-RSBAP, Colección Ilustración Vasca, p. 42.
- GÁRATE OJANGUREN, M^a M. (1994). *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana*, Colección Ilustración Vasca, San Sebastián, p. 93.
- GÁRATE OJANGUREN, M^a M. (1999). "Títulos nobiliarios en la Cuba española (siglos XVIII-XIX)" en *Hidalguía*. Madrid, pp. 622-25.
- GÁRATE OJANGUREN, M^a M. (2014). "Presencia vasca en la administración del tabaco en Cuba (1727-1804)". *Boletín de la RSBAP*. San Sebastián, p. 82.
- GASPARINI, G. (1985). *Las fortificaciones del período hispánico en Venezuela*. Caracas: Banco Venezolano de Crédito.
- GONZÁLEZ QUINTANA, M. (1998). "María Teresa de Ambulodi, una noble cubana de finales del siglo XVIII", en *Anuarios Atlánticos*, Casa Colón. Las Palmas de Gran Canaria.
- GUERRA Y SÁNCHEZ, R. y otros (1952). *Historia de la nación cubana*, 10 volúmenes, La Habana: Editorial Historia de la Nación Cubana.
- HOFFMAN, P. (1980). *The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535-1568: Precedent, Patrimonialism and Royal Parsimony*, Baton Rouge, Louisiana State University Press,
- JOHNSON, S. (2011). *Climate and Catastrophe in Cuba and the Atlantic World in the Age of Revolution*, The University of North Carolina Press, p. 9.
- KLEIN, H. (1999). *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge University Press, p. 31.
- KUETHE, A. (1999). "Havana in the Eighteenth Century", en KNIGHT, F. and LISS, P., *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press, p. 24.
- MARICHAL, C. y SOUTO MANTECÓN, M. (1994). "Silver and Situated: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century", in *Hispanic American History Review*, n^o 74, p. 604.

- MORENO FRAGINALS, M. y MORENO MASÓ, J. (1992). “La RSBAP vista a través de sus socios en La Habana” en *La Real Sociedad Bascongada y América*, Bilbao, Colección *Documenta*, Fundación Banco Bilbao.
- PÉREZ de la RIVA, J. (1964). “El tráfico de los culíes chinos”. *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*. La Habana, pp. 75-95.
- PORTUONDO ZÚÑIGA, O. (1986). *Nicolás Joseph Ribera. Descripción de la Isla de Cuba y Discurso sobre el comercio y navegación de España con las Indias*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- PUERTA, N. de la (2001). “Los estudios de la economía marítima en los puertos de Bilbao y Santander S. XVI-XIX” en VITTORIO, A. de y BARCIELA, C. *La historiografía marítima en Italia e in Spagna in età moderna y contemporánea*. Bari: Cadicci Editore, p. 45.
- RIBERA, N. J. (1973). *Descripción de la Isla de Cuba* en CORONADO, P. (1973). La Habana: Academia de la Historia de Cuba.
- RICHARDSON, P. (1968). *Empire and Slavery*. Seminar Studies in History. London: Longmans.
- RIVERO MUÑIZ, J. (1965). *Tabaco, su historia en Cuba*. La Habana: Instituto de Historia.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. (1999). “El abastecimiento de tabacos en el marco del estanco español en el siglo XVIII: reflexiones previas para su estudio”, GONZÁLEZ ENCISO, A. Y TORRES, R. (edits): *Tabaco y economía en el siglo XVIII*, Pamplona: EUNSA, p 243.
- SANTA CRUZ y MALLEEN, F. X. (1940-50). *Historia de las familias cubanas*. La Habana: editorial Hércules.
- SAUPIN, G. (2006). *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*, Rennes: Presse Universitaires de Rennes, p. 18.
- SAUPIN, G. (2008). “Introduction” en PRIOTTI J, Ph. et SAUPIN, G. *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. Rennes: Presse Universitaires de Rennes, 2008, p. 20.
- SCHMITT, E. (1981). “Brandenburg Overseas Trading Companies”, en FELDBAEK, O. *Companies and Trade*. Leiden University Press, pp. 159-176.
- WARD, B. (1783, 3ª impresión). *Proyecto económico*. Madrid, pp. 166-7.