



LOS USOS DE LA CIUDAD Y LOS ESPACIOS DE TRABAJO EN EL MUNDO DEL TABACO. LA HABANA A COMIENZOS DEL SIGLO XIX

USES OF THE CITY AND LABOUR SPACES IN THE WORLD OF TOBACCO. EARLY NINETEENTH CENTURY HAVANA

Vicent Sanz Rozalén *

Cómo citar este artículo/Citation: Sanz Rozalén, V. (2017). Los usos de la ciudad y los espacios de trabajo en el mundo del tabaco. La Habana a comienzos del siglo XIX. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-031. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9977>

Resumen: El tabaco era un producto que era objeto de atención prioritaria en la administración y política colonial y que se había convertido en una de las principales fuentes de ingresos en las rentas hispanas. Desde la última década del Setecientos se enfrentará al empuje de la producción azucarera y en este proceso no sólo el cultivo del tabaco se verá desplazado de los espacios rurales que venía ocupando. También el espacio urbano de La Habana se verá afectado por estos cambios. La abolición del estanco en 1817 también alterará el uso de la ciudad que hará el mundo del tabaco.. Edificios institucionales (Real Factoría, Casa de Beneficencia), infraestructuras (el puerto), pero también multitud de pequeños talleres diseminados por las calles de la ciudad. Chinchales que con el desestanco adquirirán una nueva carta de naturaleza al legalizarse la manufacturación tabacalera en la isla de Cuba. Analizamos las características de las tabaquerías y su relación con la propia ciudad a través de los usos que de ella hacían hasta la aparición de las fábricas tabaqueras.

Palabras clave: Cuba, Esclavitud; La Habana; Tabaco; Colonialismo; siglo XIX

Abstract: Tobacco was a crop that was given priority attention in the colonial administration and politics and became one of the main sources of incomes for Hispanic monarchy. Late in 18th century tobacco will face the thrust of sugar production and in the process not only cultivation will be displaced from rural areas who had been occupying. Also the urban space of Havana will be affected by these challenges. The abolition of monopoly in 1817 will also change the use of the city that will carry the world of tobacco. Institutional buildings (Real Factoria, House of Charity), infrastructure (harbour), but also many small workshops scattered through the streets of the city. Chinchales with the end of monopoly will acquire a new meaning once the tobacco manufacturing will be legalized in the island of Cuba. We aim to analyze the characteristics of tobacco labourers and its relationship with the city itself through the use they made of it until the appearance of the tobacco factories.

Keywords: Cuba; Slavery; Havana; Tobacco; Colonialism; XIXth Century

De forma abrumadora la historiografía cubana y cubanista ha centrado sus análisis en el mundo del azúcar. En no pocas ocasiones las explicaciones se han caracterizado por una unilinealidad en la que la caña y su entorno inmediato se venía a convertir en el factor exclusivo y excluyente para la comprensión de la Cuba del siglo XIX. No se trata de cuestionar de ninguna forma el gran protagonismo que el azúcar ocupó en la definición de las relaciones sociales, políticas, económicas y culturales de la isla desde la década última del siglo XVIII. Pero sí de recuperar la complejidad de la realidad cubana en un momento en el que tanto a nivel interno –redefiniendo el papel de la colonia en el nuevo marco metropolitano tras las independencias continentales, inserto en el proceso revolucionario liberal-burgués, con las elites azucareras en auge e impulsando el trabajo esclavo en el marco del desarrollo capitalista en lo

* Universitat Jaume I. Av. Sos Baynat, s/n, E-12071 Castellón. España. Correo electrónico: sanz@his.uji.es

que ha venido a denominarse “segunda esclavitud”– como externo –en el que el modelo colonial remanente de los siglos anteriores viene a ser reemplazado por un colonialismo de nuevo cuño articulado alrededor del capitalismo occidental– los retos a los que debe de enfrentarse son constantes¹. Recuperando esa diversidad sería posible tratar de ofrecer una interpretación más cercana a la realidad cubana del Ochocientos.

Diferentes historiadores ya han llamado la atención al respecto dirigiendo el foco de sus trabajos a ámbitos como el café o el tabaco². Precisamente las relaciones de todo tipo, a menudo conflictivas y en ocasiones coincidentes, que se tejen alrededor de los intereses del azúcar, del tabaco o del café permiten observar de forma más nítida la rica complejidad de la Cuba del siglo XIX.

Precisamente, la ciudad de La Habana puede servir de ejemplo de esto que venimos afirmando en tanto que para el mundo del azúcar la capital de la isla era simplemente el puerto de embarque para la comercialización de su fruto, el espacio en el que poder hacer ostentación de la riqueza acumulada por las familias propietarias de las plantaciones y el lugar en el que negociar en lo económico e influir en lo político ante agentes y autoridades. Y este papel que juega la ciudad para el azúcar se mantiene prácticamente inalterable a lo largo de las décadas en que el dulce ocupa un lugar destacado entre las producciones de la colonia. El azúcar, así como el café, eran procesos básicamente vinculados al ámbito rural, tanto en lo que implica la producción de la materia prima como en lo que se refiere a la transformación de la misma para su consumo en los mercados europeos y norteamericanos.

Sin embargo, para el mundo del tabaco, la ciudad de La Habana jugará un protagonismo cambiante a lo largo del siglo XIX. El tabaco no deja de ser un producto vinculado al mundo rural. Su cultivo en vegas en los márgenes fluviales a lo largo y ancho de la isla dejaba huella en el paisaje agrario. El establecimiento del estanco del tabaco allá por 1636 incorporaba dentro del sistema a la ciudad de La Habana –como antes precisábamos para el azúcar– como enclave de embarque de la hoja de tabaco para su traslado a la metrópoli en donde sería procesada y transformada para su comercialización y consumo. Al menos esto es lo que disponía la norma.

El papel jugado por La Habana se mantuvo inalterado hasta que a comienzos del Ochocientos se produce una transformación que afectará a la relación del mundo del tabaco con la capital de la colonia. En junio de 1817 se abolía el estanco de tabaco y se declaraba libre su producción, comercialización y transformación. Los pequeños talleres dedicados al torcido de la hoja de tabaco para su conversión en cigarros puros que operaban en los márgenes del sistema aflojaron, se multiplicaron y se diseminaron a lo largo y ancho de las calles de La Habana.

Es precisamente este nuestro objeto de reflexión en el que trataremos de indicar algunas líneas de análisis de esta ‘nueva’ relación de la ciudad con el mundo del trabajo del tabaco en los que la mano de obra libre y la mano de obra esclava convivían en los mismos espacios, pero –echando mano del concepto thompsoniano– con experiencias apenas compartidas dada la distinta condición jurídica de unos y otros.

LA CIUDAD: LA HABANA COMO PROTAGONISTA

Fredrika Bremer, Benjamin M. Norman, Amelia M. Murray, Richard B. Kimball, Julia Ward Howe, *Demoticus Philalethes*, Francis R. Jameson, Nicolás Tanco, Ernest Duvergier de Hau-

¹ TOMICH (2004), BERBEL, MARQUESE y PARRON (2010), ZEUSKE (2013), LAVIÑA y ZEUSKE (2014), FRADERA (2015).

² Sin ánimo de ser exhaustivos y a modo de ejemplo pueden citarse los trabajos clásicos de STUBBS (1989) o los más recientes de VAN NORMAN (2013), COSNER (2015), MERIÑO y PERERA (2008).

ranne, Samuel Hazard, Jacinto Salas Quiroga, Abiel Abbot, Mary Gardner Lowell, Alexander von Humboldt, María de las Mercedes Santa Cruz (condesa de Merlin), William H. Hurlbert, Etienne M. Massé, Jean-Jacques Ampère, Bertrand Huber, Adolphe Granier de Cassagnac, Xavier Marmier, Richard R. Madden... entre muchos otros viajeros y agentes comerciales, procedentes de diversos países, visitaron Cuba a lo largo del Ochocientos y sus plumas dieron luz a estampas escritas de su periplo por la isla. Tras desembarcar se encontraban con la ciudad de La Habana. Del impacto que les dejó la primera visión y contacto con ella dejaron constancia en sus obras en uno u otro sentido.³ En cualquier caso, bien fuera la fisonomía urbana o las costumbres de sus habitantes, la primera impresión no les dejaba en absoluto indiferentes.

La Habana de principios del Ochocientos se había convertido en una de las principales urbes americanas. Desde hacía ya décadas era el puerto más importante de la América española por su papel de partida y arribada de las flotas en la denominada Carrera de Indias. La ciudad quedaba protegida en su fachada marítima por una bahía bien guarnecida por la geografía natural y por las fortalezas de San Salvador de la Punta, de los Tres Santos Reyes Magos del Morro y San Carlos de La Cabaña construidas en su estrecho canal de conexión con el mar abierto. Por la vertiente que daba al interior de la isla estaba guarnecida por una muralla que de costa a costa alcanzaba poco menos de dos kilómetros y medio de longitud cuya construcción comenzaría en 1663 y oficialmente no concluiría hasta 1797⁴. La ciudad intramuros ocuparía una superficie de 2,9 kilómetros cuadrados a modo de península urbana.

Jacinto Salas Quiroga relata a su llegada a La Habana en noviembre de 1839 su primera impresión de la ciudad: “La vista general de La Habana es curiosa; desde luego nota el europeo, con extrañeza, que si bien las calles son tiradas a cordel y en divisiones iguales, esta regularidad en el conjunto no está del mismo modo observada en los detalles”⁵. Fredrika Bremer en febrero de 1851 dibujaba un panorama de sus calles: “Allí se extiende la gran ciudad de La Habana, a lo largo de la costa, a la derecha según se entra al puerto, con casas bajas de todos los colores: azules, amarillas, verdes, anaranjadas, como un enorme depósito de cristales abigarrados y objetos de porcelana en una tienda de regalos; y ningún humo, ni la menor columna de humo daba indicios de la atmósfera de una ciudad, con la vida de las cocinas o de las fábricas, como yo estaba acostumbrada a ver en las ciudades norteamericanas [...]. Las casas son bajas, en su mayor parte de un piso, y nunca más de dos; las calles son estrechas de modo que en muchos casos, los toldos que sirven para dar sombra a las tiendas, se extienden de una casa a la de enfrente”⁶.

La escritora sueca se percataba de dos aspectos que caracterizaban la capital de la colonia: la aparente –como veremos– ausencia de establecimientos fabriles insertos en el entramado urbano y el protagonismo de la frenética actividad mercantil con numerosas tiendas de todo tipo de productos en uno y otro lado de la ciudad. Pocos años más tarde Samuel Hazard seguía sorprendiéndose por esa misma falta de chimeneas que dibujaran el perfil de la urbe: “But what more can be expected from a city that does not possess a chimney in its whole vast extent of private dwellings?”⁷. Para este editor y militar norteamericano que publicó su obra *Cuba with Pen and Pencil* en 1871, el desorden urbano era patente y el caos habitacional una

³ JAMESON (1821), MASSÉ (1825), HUMBOLDT (1826), HUBER (1826), ABBOT (1829), LOWELL (1831-32 [2003]), SALAS QUIROGA (1840), CASSAGNAC (1843), SANTA CRUZ (1844), WUNDERMANN (1844), NORMAN (1845), MADDEN (1849), KIMBALL (1850), PHILALETEHES (1850), MARMIER (1851), BREMER (1853-55 [2002]), HULBERT (1854), AMPÈRE (1855), MURRAY (1856), HOWE (1860), TANCO (1861), DUVERGIER DE HAURANNE (1866) y HAZARD (1871). La enumeración es completamente aleatoria y sin ánimo de ser exhaustiva.

⁴ LÓPEZ y NARANJO (1996).

⁵ SALAS QUIROGA (1840), p. 27.

⁶ BREMER (1853-55 [2002]), pp. 21 y 30.

⁷ HAZARD (1871), pp. 40-41.

de las características más llamativas de una ciudad en la que ni las diferencias sociales ni la especialización ocupacional permitía una delimitación de espacios: “One thing will strike the strange curiously in this old town of Havana, and that seems to be that there is no particular locality specially devoted to the residences of the ‘best society’; for right alongside a private dwelling, with its trim and neat appearance, may be found some shabby-looking establishment used as warehouse [...] I was in a constant puzzle [...] People of the best class live here, there, everywhere”⁸.

Un aspecto que más de tres décadas antes el escritor gallego Salas Quiroga también había señalado en su *Viages. Isla de Cuba*: “Así que, al lado de un suntuoso palacio se ve una mezquina y asquerosa casa y la construcción más moderna y elegante al lado de la más antigua e irracional”⁹.

La población de la ciudad no había dejado de crecer, si bien desde finales del siglo XVIII el ritmo era mucho más intenso¹⁰. Hacia 1740 La Habana contaba con alrededor de 18000 habitantes. Por aquellos años venía a ser la tercera parte de la población de toda la isla. Para 1792 el número de pobladores ascendía a 51307 incluyendo la ciudad intramuros y sus arrabales¹¹. La ciudad intramuros, como vemos, iba a quedar rápidamente encorsetada por la muralla que obstaculizaba su expansión hacia tierra adentro. Recién concluida su construcción definitiva a finales del Setecientos la intensa expansión demográfica que sacudía la ciudad pronto iba a poner de relieve la necesidad de aumentar el número de residencias y habitaciones. El incremento de población requería la construcción de nuevas viviendas y la ciudad intramuros no disponía de espacio para ello –lo que afectaba de forma directa y desmesurada al precio de los alquileres de habitaciones y alojamientos–. El delegado británico en la colonia antillana entre 1819 y 1823 para la Comisión mixta para la represión del tráfico negrero erigida en virtud del tratado firmado en 1817, Francis Robert Jameson, dejaba constancia en sus *Letters from the Havana* de esta circunstancia: “But you will recollect that the *Havana* is a regular fortification, and that *no more houses that those already in it can be built within its walls*; that the influx of commerce has been sudden and its profits enormous”¹².

La edificación más allá del cinturón amurallado siempre había sido cuestionada por las autoridades ya que restaba efectividad a su función defensiva. Sin embargo, el auge que la actividad comercial iba adquiriendo y el factor de atracción de población que jugaban la ciudad y su puerto hacía que la expansión urbana necesariamente tuviera que hacerse en la zona de extramuros. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII habían sido los sectores con menores recursos los que alzaban sus habitaciones fuera de las murallas, hacia los barrios de Jesús María y Chávez. A partir de finales de ese mismo siglo el proceso se hizo mucho más generalizado sociológicamente. Para 1817 la población –intramuros y extramuros– ya había alcanzado los 83598 habitantes; la mayor parte de ellos ya habitando en los barrios construidos fuera del perímetro de defensa¹³. En 1841 los barrios de extramuros y rurales quedaron asimilados a la jurisdicción de la ciudad de La Habana¹⁴. Para entonces la expansión demográfica y urbana sigue un ritmo acelerado alcanzando los 136379 pobladores: 48860 intramuros y 87519 extramuros¹⁵. En 1852 ascendía ya a 153084 habitantes¹⁶. Pezuela indica

⁸ HAZARD (1871), pp. 65-66.

⁹ SALAS QUIROGA (1840), p. 27.

¹⁰ Los datos demográficos de La Habana en PÉREZ DE LA RIVA (1975).

¹¹ *Censo del año de 1792* publicado en *Memorias de la Sociedad Económica de Amigos del País*, vol. 32. La Habana, en CENSOS (1988), pp. 4-5.

¹² JAMESON (1821), p. 61. En cursiva en el original.

¹³ *Estado general de la población de la isla de Cuba (1817)*, en CENSOS (1988), pp. 7-8.

¹⁴ CHATELOIN (1989), p. 114.

¹⁵ *Estado general de la población de la isla de Cuba en fin de 1841*, en CENSOS (1988), p. 18.

¹⁶ GARCÍA DE ARBOLEYA (1859)

que según los datos del Censo de 1861 casi dos terceras partes (73.3%) de la población de La Habana quedaban domiciliados en los barrios existentes fuera de las murallas¹⁷. En 1877 la población alcanzaba ya los 191588 habitantes¹⁸.

Hacia 1833 las autoridades de la ciudad habían puesto sobre la mesa el proyecto de derribar las murallas para atender las necesidades residenciales. Sin embargo no será hasta principios de agosto de 1863 en que se proceda oficialmente a su demolición para dar paso a los anchos bulevares que contornan la ciudad vieja.

La febril actividad mercantil de La Habana se esparcía por cualquier rincón. El británico Jameson describía cómo los comercios se entremezclaban con los espacios residenciales: “Most commonly, even in the houses of the nobility, the ground floor is let out for shops, or at least nooks are opened at the corners of the house for that purpose¹⁹”. La aprobación en octubre de 1765 del *Real Decreto suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento* –confirmado y ampliado posteriormente en octubre de 1778 por el *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias*– había convertido a La Habana en uno de los puertos de las colonias americanas habilitados para el libre comercio con la metrópoli. La instauración del situado mexicano para financiar, entre otras, la adquisición del tabaco cubano aportaba –cuando éste llegaba– un capital considerable que fluía por la colonia antillana²⁰.

“Todo es movimiento, todo negocio, circulan los capitales y efectos con una celeridad admirable”, con esta efervescencia describía en 1829 el autor del texto del *Cuadro estadístico* la actividad comercial habanera²¹. Y no poca de esta actividad estaba protagonizada por los talleres de elaboración de tabaco desperdigados a lo largo y ancho de la ciudad. La abolición del estanco en junio de 1817 significó el afloramiento de multitud de pequeños talleres domésticos confiriendo una imagen característica a la propia ciudad e instaurando un nuevo marco jurídico que daría lugar a un dinamismo que se situaría en el origen del desarrollo, décadas más tarde, de la industria tabaquera cubana.

LA HABANA Y EL TABACO DURANTE LA ‘SEGUNDA FACTORÍA’

Desde que la Real Cédula de 28 de diciembre de 1636 implantara el estanco de tabaco en todas las posesiones de la Corona de Castilla el puerto de la ciudad de La Habana se convertiría en el enclave principal para el almacenamiento y embarque de este producto con destino a la metrópoli. Desde entonces los vegueros debían de entregar la totalidad de su producción de hoja de tabaco a los funcionarios de la Corona –o de aquellos a quienes se había arrendado su administración– para proceder a su remesa a las fábricas de la península en donde se procesaría para su consumo en los mercados europeos.

El acopio del tabaco tras la cosecha requería de espacios apropiados para una correcta conservación antes de proceder a embarcarlo con destino a Sevilla. Para tal menester se erigió el mayor edificio de La Habana de la época: la Real Factoría de Tabaco. Bajo el gobierno del marqués de la Torre se inicia su construcción previa autorización por Real Orden de 25 de noviembre de 1775 del proyecto remitido por los administradores de la renta en la colonia una vez que la década anterior se hubiera decidió recuperar la administración directa del monopolio del tabaco en lo que ha venido a denominarse la ‘segunda Factoría’.²²

¹⁷ PEZUELA (1863-1868), vol. 3, pp. 6-8.

¹⁸ *Censo de población de la isla de Cuba en 1877*, en CENSOS (1988), pp. 39-46.

¹⁹ JAMESON (1821), pp. 61-62.

²⁰ KUETHE (1998), SERRANO y KUETHE (2012).

²¹ CUADRO (1829), p. 48.

²² LUXÁN y GÁRATE (2015).

El nuevo edificio de dos alturas se erigiría en la parte de extramuros de la ciudad, lindante al Arsenal en su costado meridional y al mar por el muelle de Tallapiedra, ya que se requería un fácil acceso para embarcar todo el tabaco recogido. Su planta rectangular quedaría delimitada por las calles de Revillagigedo, Diaria y Factoría, cubriendo una gran manzana que implicó la demolición de ocho casas previamente existentes. Cuando el naturalista prusiano Alexander von Humboldt visitó la isla a comienzos del Ochocientos destacó el edificio como uno de los principales de la ciudad: “Les grands édifices de la Havane, la cathédrale, la *Casa de Gobierno*, la maison du commandant de la marine, l’arsenal, le *Correo* ou hôtel des postes, la factorerie [sic] du tabac, sont moins remarquables par leur beauté que par la solidité de leur construction”²³.

Se encargó de sus planos el brigadier ingeniero Silvestre Abarca y la dirección de la construcción quedó en manos del coronel de ingenieros Luis Huet²⁴. La estructura del edificio era puramente funcional. El piso superior quedaba ocupado por las habitaciones destinadas a servir de residencia de los administradores de la Real Factoría y unas pequeñas dependencias para los talleres de torcido de tabaco. En la planta baja se ubicaron las dependencias para la recepción y el almacenamiento de todo el tabaco que los vegueros entregaban tras la cosecha tratando de aplicar las mejores medidas de conservación²⁵. En una de las alas se instalaron los molinos (*pedras*) accionadas por caballos para producir el que era producto de mayor consumo por aquel entonces: el polvo de tabaco.

A lo largo del siglo XVIII el hábito más difundido para su consumo en los mercados europeos era el tabaco en polvo en sus diferentes variedades. La molienda de la hoja requería de artefactos cada vez de mayores dimensiones y de mayor capacidad para atender la creciente demanda del ‘polvo exquisito’. Entre 1701 y 1726 el cabildo de La Habana había concedido a diferentes particulares la autorización correspondiente —era una fuente de ingresos más para las arcas municipales en nada despreciable— para erigir 28 molinos en la parte de extramuros, junto a La Chorrera y la Zanja Real para aprovechar el flujo de las aguas en el accionamiento de las piedras²⁶. La incorporación de la tecnología hidráulica permitió atender el aumento del consumo generando un rápido proceso de acumulación de capital entre los propietarios de los molinos que se convertirían en grupo social con una influencia destacada en las instituciones que regían la ciudad.

La Corona trató de establecer una vigilancia más rigurosa de la molienda del tabaco ya que, por un lado, detraía tabaco en rama que podía ser utilizado por los molinos reales (en La Habana o en las fábricas de la península), por otro, estaba la fundada sospecha que gran parte de la materia prima provenía de una parte de las cosechas que los vegueros escondían de su obligación de entregar a la Real Factoría y, por último, el contrabando era la vía más asidua para que el tabaco en polvo llegara a los mercados estadounidenses o británicos, en competencia del que podía comercializarse por las Reales Fábricas. La reacción de las autoridades para tratar de establecer un mayor control de la actividad tabacalera en la isla, que generara mayores rentas a las arcas reales, chocaba con los intereses de esta elite molinera que disponía de capital para ofrecer a los vegueros anticipos por sus cosechas y de pagar al contado lo que éstos les entregaban. No es de extrañar, por tanto, que frente a las pretensiones de las autoridades coloniales de establecer una reglamentación más estricta los potentados molineros

²³ HUMBOLDT (1826), p. 11.

²⁴ MARRERO (1984), p. 18.

²⁵ Archivo General de Indias (AGI), Ultramar, leg. 1001. Años después de abolido el estanco se proyectó hacer uso del edificio como escuela sin llegar a concretarse. Poco después se trasladó allí el Hospital Militar de San Ambrosio y en la década de 1840 una parte fue ocupada por el Archivo General de Hacienda. RIVERO (1964-65), t. 2, p. 259.

²⁶ MARRERO (1984), p. 86.

hicieran uso de su influencia sobre los vegueros para promover movimientos de protesta. El papel ejercido en la sombra por estos en las sediciones de 1717, 1720 y 1723 fue destacado²⁷.

A pesar de los intentos de la Corona resultaba complicado acabar con los molinos clandestinos y el contrabando de tabaco. En marzo de 1733, Sebastián Calvo de la Puerta y Gatica, agente habanero del comerciante gaditano José Antonio Tallapiedra, remitía un informe en el que manifestaba la existencia de “más de un centenar de molinos de tabaco, en su mayoría movidos por fuerza animal, dos terceras partes de los cuales estaban situados en aquella zona de la ciudad cercada por las murallas, y el resto unos a orillas de la zanja real y otros en las riberas del Almendares [...]. Además de los molinos ya dichos, había otros muchos en la capital consistentes en simples ‘piedras’ movidas por su propietario; la casi totalidad de estos molinos se mantenía oculta”²⁸. Calculaba, además, que en estos molinos clandestinos se producía una tercera parte de todo el polvo de tabaco que salía de la ciudad por lo que el impacto económico era destacable.

Cuando en diciembre de 1740 se aprueba la Real Cédula para la constitución de la Real Compañía de Comercio de La Habana a la que se le concedía el monopolio para negociar con el tabaco, azúcar y otros frutos de la isla de Cuba con la metrópoli se indicaba que “han descaecido los [molinos] de polvo y se han inutilizado sus fábricas, a excepción de 4 ó 6”, y por la misma disposición se prohibía la concesión de permisos para el establecimiento de nuevos molinos de tabaco en la isla²⁹. La realidad era muy distinta ya que nunca llegaron a desaparecer de la ciudad los molinos ocultos a la ley. El gobernador Francisco Antonio Cagigal hacía público en junio de 1752 por el que se prohibía extraer el polvo de los molinos particulares con el fin de atajar el contrabando de tabaco³⁰.

A comienzos de la década de 1760 se hacía balance de la situación del ramo y seguía evidenciándose la práctica clandestina de la molienda: “se molía con abundancia por cualquier particular”³¹. En 1763, recuperada por la Corona la administración directa de la Real Factoría, volvía a intentarse imponer un control exhaustivo y por la Real Orden de 26 de marzo de ese año se disponía que la totalidad de los molinos de la isla debían de quedar en manos de la propia Factoría, “prohibiendo a los particulares poseerlos y operarlos”³².

A lo largo de toda esta etapa, el predominio del tabaco en polvo incidirá en el uso del espacio urbano mediante la proliferación de molinos clandestinos. Cuando a finales del Setecientos comience a hacerse evidente un cambio en los gustos con la expansión del hábito de fumar *cigarros* la presencia de estos molinos comenzará a decaer. No por casualidad la Real Orden de 13 de marzo de 1802 disponía que se suspendieran desde Cuba las remesas de tabaco en polvo ya que este se acumulaba en los almacenes de la península: el tabaco que se enviara debería de ser en rama... para torcer³³.

LA “CIUDAD DE LOS PUROS”: CHINCHALES, TALLERES Y FÁBRICAS EN LA HABANA

Permítasenos iniciar este apartado con una breve precisión metodológica con ánimo de deshacer confusiones. ‘Factoría’ y ‘fábrica’, dos vocablos relacionados y, en ocasiones, intercambiables; pero no siempre puede ser así. Uno y otro pueden ser entendidos como espacios

²⁷ RIVERO (1951).

²⁸ El contenido del informe de Sebastián Calvo de la Puerta en RIVERO (1964-65), t. 1, pp. 156-164.

²⁹ *Copia de la Real Cédula de Su Magestad expedida para que en la ciudad de San Cristóbal de La Habana se forme una Compañía*, 18 de diciembre de 1740.

³⁰ Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejo de Indias, leg. 20884.

³¹ AGI, Santo Domingo, leg. 1156.

³² Referido en MARRERO (1984), p. 64.

³³ Referido en MARRERO (1984), p. 65.

de producción centralizada. Ahora bien, por ‘factoría’ se comprende también un enclave en un ámbito colonial con un objeto de administrar una actividad comercial, lo cual encaja para el propósito del tabaco. ‘Fábrica’ ha sido la acepción que para etapas preindustriales ha sido utilizada para referirse a un proceso productivo, indistintamente de su centralización o no. De esta forma, consideramos que para nuestro propósito en este texto por ‘fábrica’ debe de entenderse un proceso de producción que comparte unas relaciones productivas específicas más que como un espacio caracterizado por la centralización del espacio de trabajo. De esta forma, la Real Factoría de Tabacos de La Habana, si bien contaba en sus instalaciones con talleres de torcido, su propósito no era de ninguna forma convertirse en una unidad productiva centralizada, y su función principal poco tenía que ver con un proceso de transformación manufacturera sino que se relacionaba más bien con el ejercicio de un modo específico de ejercer la dominación colonial.

La abolición del estanco en la isla de Cuba decretada en 23 de junio de 1817 supuso una modificación sustancial del mundo del tabaco³⁴. En las postrimerías del siglo XVIII la moda de consumir el tabaco en forma de cigarro se extendía en todos los mercados³⁵. La demanda generada generaba un volumen importante de negocio pero debía de ser atendida. Como vimos, el torcido no era la actividad principal de la Real Factoría por lo que esta actividad quedaba en manos de particulares. En septiembre de 1785 el interventor de la Factoría Pedro Antonio Gamón afirmaba que “los almacenes están abiertos para todo el que quiera comprar cuantas cantidades de hoja se le antojen a fin de reducirlos a cigarros en casa por mano de los que los elaboren”³⁶. Cuando en 1811 el Intendente de Tabacos Rafael Gómez Roubaud esté al frente de la institución señalará que el tabaco torcido era “una manufactura libre y pública a todo; y lo mismo la venta pues en La Habana la Hacienda Pública no vende cigarros; y los que elabora son para la península y Nueva España”³⁷.

El informe elaborado por Bartolomé Benítez Gálvez en 1785 subrayaba el “negocio que hicieron algunos de la Real Factoría con los tabacos para quemar [...]. Hoy son opulentos”. El tabaco desechado por la institución por considerarlo de mala calidad –y no siempre se correspondía con la calidad real, y entendiéndose que la calidad requerida para el tabaco para polvo era distinta de la requerida para el tabaco para torcer– era vendido a los particulares que lo torcían en sus casas “no oculta sino públicamente valiéndose de las apariencias de compras a las Real Factoría” ocupando “un gran número de familias así de hombres como mujeres”³⁸. Y como respuesta a tal demanda en 1792 se planteó un proyecto de instaurar una “fábrica de tabacos en La Habana de cuenta de la Real Factoría”³⁹. Quizás se tratara del proyecto de hacer uso de “las mujeres recogidas” en la Casa de Beneficencia para este cometido: la Real Orden de 16 de octubre de 1799 planteaba la posibilidad de ocuparlas en el “torcido de cigarros”⁴⁰. Finalmente “la gracia del torcido por esclavas se proporcionó a la Casa de Beneficencia a principios de agosto de 1802” y, a partir de ese momento, 28 esclavas internas se dedicaban a la elaboración de cigarros⁴¹. Cuando en 1793 se proceda a reformar la administración de la Real Factoría se prohibirá “la extracción al extranjero y la fabricación a los particulares”, pero también se prohibía de forma expresa a la institución el que se dedicara directamente a la ela-

³⁴ Algunos aspectos alrededor de la abolición del estanco los hemos tratado en SANZ (2009).

³⁵ STUBBS (2004) y (2013).

³⁶ AGI, Santo Domingo, leg. 2002.

³⁷ GÓMEZ ROUBAUD, R. (1811), p. 7.

³⁸ AGI, Santo Domingo, leg. 2002.

³⁹ AGI, Santo Domingo, leg. 2002.

⁴⁰ Archivo Nacional de Cuba (ANC), Intendencia General de Hacienda, leg. 131, exp. 23.

⁴¹ ANC, Intendencia General de Hacienda, leg. 131, exp. 23, pp. 44-55. El escrito es de Antonio del Valle. Para etapas posteriores puede verse VARELLA (2014).

boración de tabacos⁴². Al propio Francisco Arango, mientras ocupó interinamente la Intendencia de Tabacos de La Habana, le llegaba de manos de un “contratante” la propuesta para utilizar el espacio de la Real Factoría “para torcer tabaco”⁴³.

A la maquinaria burocrática y administrativa del absolutismo hispánico le costaba responder a tales iniciativas. Y mientras tanto la demanda seguía una estela ascendente por lo que “en la actualidad el número de torcedores particulares es desorbitante respecto del que existía ahora cinco ó seis años”⁴⁴. Los propios empleados de la Real Factoría aprovechaban los resquicios existentes para en sus propios domicilios dedicarse a la elaboración de cigarros: entre ellos el director de labores Ignacio Álvarez. Los intentos de controlar esta ocupación eran continuos a pesar de la dificultad. En junio de 1806 Francisco de la Figuera escribía a Gómez Roubaud expresándole la necesidad de “saber el número de tabaquerías públicas y secretas, el de los individuos que se ocupan y calle y número de la casa” con el fin establecer alguna regulación que redujera el ingente consumo de hoja de tabaco de contrabando⁴⁵.

Dedicarse al torcido no exigía disponer de capital previo ya que la inversión requerida era mínima. Los útiles para elaborar el torcido podían encontrarse, bien fuera de forma rudimentaria, en muchas de las casas de aquel entonces. La habilidad en el ‘oficio’ era el único valor demandado y que el trabajador transfería cualitativamente al producto elaborado. El panorama encajaría perfectamente en lo que se denomina la industria doméstica y de la exigua inversión de capital requerida se entiende su acelerada expansión y esparcimiento por toda la trama urbana de La Habana. Pero debemos de escapar de ofrecer una visión superficial e idealizada de este trabajador productor directo ya que las relaciones de dependencia que se establecían entre unos pocos y otros muchos eran profundas y muy marcadas. Ante la extendida reclamación para la abolición del estanco no dejaba de aparecer quien señalara las consecuencias que tendría para la mayor parte de torcedores domésticos de la ciudad. El autor que se escondía tras la firma de *El Niño* consideraba que de desaparecer la Real Factoría: “el pobre sería entonces víctima sacrificada por la insaciable ambición de 8 ó 10 poderosos que se destinarían a hacer acopios de todo el tabaco de Vuelta Abajo”. Serían estos poderosos quienes impondrían entonces sus condiciones tanto a los estancieros distribuidores del tabaco como a los pequeños talleres de los torcedores que ya trabajaban para ellos o a los que la necesidad les obligaría a hacerlo en breve. En definitiva, la medida sería “un perjudicialísimo abuso de ser muchos dependientes del ramo propietarios de tabaquerías”⁴⁶. Abolido el estanco “no se pasó mucho tiempo sin que en Inglaterra y los Estados Unidos se estableciesen fábricas de cigarros, y desde entonces estas naciones preferían la exportación de tabaco en rama. Un golpe terrible se preparó á la industria cubana: las fábricas de elaborar iban a quedar desiertas o reducidas extraordinariamente”⁴⁷. El temor de los tabaqueros a quedar desabastecidos y a un encarecimiento de la materia prima por las extracciones hacia el extranjero era patente⁴⁸. Todo ello a pesar de que las exportaciones de tabaco torcido desde Cuba no dejaban de multiplicarse: si en 1828 eran 210335 libras, en apenas una década, 1837, la cifra ascendía a 792438 libras⁴⁹.

⁴² ANC, Intendencia General de Hacienda, leg. 737, exp. 32.

⁴³ ANC, Intendencia General de Hacienda, leg. 131, exp. 23, pp. 77-82.

⁴⁴ ANC, Intendencia General de Hacienda, leg. 131, exp. 23, p. 31. Levi Marrero contabiliza en los talleres de la propia Real Factoría hasta 500 personas dedicadas al torcido para esta época. MARRERO (1984), p. 66.

⁴⁵ AGI, Cuba, leg. 1601.

⁴⁶ NIÑO (1812).

⁴⁷ ESTADO (1838), p. 30.

⁴⁸ MARRERO (1984), p. 48.

⁴⁹ ESTADO (1838), p. 63.

La legislación liberal aprobada en la península desde 1811 hasta 1814 y durante el trienio 1821-1823 establecería la libertad absoluta para cultivar, fabricar y vender el tabaco en la isla de Cuba⁵⁰.

El carácter doméstico y urbano del torcido continuó durante las décadas siguientes. Xavier Marmier en la década de 1850 reflejaba como “una parte del tabaco se fabrica en las casas particulares de la isla... No hay calle en La Habana donde no se encuentre alguna tabaquería; en cada una de ellas hay 20, 30 o 40 trabajadores, divididos en varias secciones, cada una de las cuales tiene una ocupación especial”⁵¹.

La industria del tabaco, caracterizada por los talleres domésticos, era una ocupación eminentemente urbana que confería a la ciudad rasgos peculiares sin alterar en damasía su fisonomía⁵². Por entonces los ‘chinchales’ se mutaban –los que podían hacerlo– en talleres de tabaquería, aunque el modelo de *Verlag System* pervivía en uno y otro rincón de La Habana⁵³. Comerciantes –algunos de ellos al tiempo propietarios de tabaquerías– que adquirían el tabaco en rama lo distribuían por diversos chinchales o a particulares –p.e. los porteros de las casas– para transcurrido un tiempo pasar a recoger los cigarros torcidos. Los mecanismos de control y disciplina generaban marcadas relaciones de dependencia vertical entre estos comerciantes y los torcedores⁵⁴.

La exportación de cigarros no dejaba de crecer. Si en 1842 eran 150 millones de puros un lustro más tarde la cifra era de 245 millones. Y esto en un periodo en que su precio en el mercado no había hecho más que encarecerse. Tampoco por casualidad, cuando la Sociedad Económica de Amigos del País organice a finales de 1847 la Exposición Pública de la Industria Urbana la del tabaco ocuparía un espacio protagonista⁵⁵. De igual forma el número de talleres en La Habana dedicados a la elaboración iba en aumento: si en 1827 el cálculo era de 464 tabaquerías al llegar a 1861 la cifra era de 516, contando 158 de ellas con más de 50 operarios⁵⁶. No debemos dejar de señalar que más allá de los números la realidad era mucho más compleja ya que había talleres sin estar inscritos como tales, había familias que se dedicaban al torcido sin considerar su casa un taller y personas que, como los porteros de las casas o los soldados en los cuarteles, también elaboraban cigarros en cualquier espacio.

En cualquier caso, el tabaco delineaba la vida cotidiana de la ciudad. No en vano Samuel Hazard en su obra *Cuba with Pen and Pencil* la denominará “city of cigars”⁵⁷.

Como dijimos, los chinchales dieron paso a los talleres y estos, a partir de mediados de la década de 1840, comenzarían a convivir con la aparición de las primeras fábricas de tabaco. Entendamos que el tránsito de una a otra tipología no se trataba de un proceso lineal desde el chinchal a la fábrica pasando por el taller. Sí, habría propietarios de chinchales que conseguirían acumular el suficiente capital para poder ‘contratar’ familiares, amigos u otros torcedores que trabajaran para él, indistintamente del lugar donde lo hicieran. Habría quien adquiriera o alquilara un local más grande para reunir las labores y poder tener un control más cercano del proceso de elaboración y de los que laboraban. Habría quien el negocio le permitiría incluso comprar un solar tras la demolición de las murallas, construir un nuevo edificio y centralizar el proceso de producción de cigarros, la fábrica. Pero la inversión en el negocio venía en oca-

⁵⁰ Real Decreto, 13 de septiembre de 1813 y Real Decreto, 28 de junio de 1821.

⁵¹ MARMIER (1851), t. 2, p. 85.

⁵² Véanse, por ejemplo, las ‘innovaciones’ introducidas por algunos tabaqueros en la comercialización de sus cigarros adaptadas a los espacios específicamente urbanos: los carros de venta ambulante, las vitrinas en los comercios... RIVERO (1964-65), vol. 2, p. 257.

⁵³ KRIEDTE, MEDICK y SCHLUMBOHM (1986)

⁵⁴ THOMPSON (1989).

⁵⁵ MARRERO (1984), p. 70.

⁵⁶ La cifra de 1827 en MARRERO (1984), p. 67; la de 1861 en STUBBS (1989), p. 25.

⁵⁷ HAZARD (1871), p. 216.

siones desde fuera de la propia producción: el nivel de beneficios que el negocio del tabaco tenía a nivel mundial era lo suficientemente apetecible para atraer capitales de dentro y de fuera, de la colonia, de la metrópoli o de Europa y los Estados Unidos: comerciantes, banqueros... Se trata de un proceso del que desconocemos casi todo, pero la comparación con otros escenarios mucho más estudiados nos permite plantear estas reflexiones⁵⁸.

El *Directorio de artes, comercio e industrias de La Habana* de 1859 enumeraba a lo largo de 17 páginas (el oficio que más espacio ocupaba con gran diferencia en la publicación) la existencia en la ciudad de más de 1250 “marcas de tabaco y cigarros” (precisemos que en un mismo taller, o fábrica, podía elaborarse más de una marca)⁵⁹. Retomemos aquello que destacábamos al comienzo de este apartado al respecto del vocablo “fábrica”. Cuando aparezcan estas fábricas de tabaco pensemos en una realidad compleja en la que la fábrica consistiera en diferentes espacios de pequeñas dimensiones controlados por un mismo comerciante, o en el que la fábrica implicara una centralización del espacio productivo, o, dado que no son realidades incompatibles, nos encontráramos con una combinación de ambas: espacios centralizados que contaran de forma complementaria con el trabajo realizado en talleres diseminados por la ciudad.

Así, en 1844 Jaime Partagás (quien contaba con un taller al menos desde 1827) establece su fábrica; ese mismo año lo hacen los banqueros de Bremen Herman y August Uppman; en 1845 Ramón Allones establece su fábrica en la calle Ánimas, nº129; y en 1853 el gibraltareño Luis Susini Rioseco inaugura su establecimiento que poco después pasará a denominarse *La Honradez* ocupando una manzana frente a la plaza de Santa Clara⁶⁰. Con esta última el vapor llegaba a la elaboración de cigarrillos en el proceso de molienda. Y disponía de diferentes locales en distintas calles de la ciudad. En 1866 se calculaban sus ventas en dieciséis millones de cigarros anuales.

Francisco Álvarez Cabañas, hijo de propietarios rurales en la parte occidental de la isla, estaba dedicado al torcido desde 1796 y en el libro de matrícula de torcedores de 1817 constará con dos talleres en La Habana: el primero con 8 trabajadores y el segundo con 16. Junto con su yerno, Manuel González-Carvajal, dispondrá en la década de 1860 de una fábrica con alrededor de 300 personas elaborando cigarros⁶¹. Samuel Hazard la describe como: “The factory is a large building, opposite the Campo de Marte, in which all the operations connected with cigar making are carried on (excepting the manufacture of boxes) by over five hundred operatives, all males”⁶².

CONCLUSIÓN

Como hemos visto en las páginas anteriores, las diferentes formas en que el tabaco era consumido determinaban los distintos procesos de transformación manufacturera o industrial, pero también los usos de la ciudad y la concepción de los espacios de trabajo. Las transformaciones habidas a lo largo del siglo XVIII hasta mediado el siglo XIX permiten observar esta realidad en toda su complejidad. Los cambios en los hábitos de los mercados de consumo

⁵⁸ P.e. THOMPSON (1989), BERG, HUDSON y SONENSCHER (1983), SEWELL (1986), BERG (1987), BREUILLY (1987), LAURIE (1989), PÉREZ TOLEDO (1996), ILLADES (1997), ROMERO (2005), SANZ y PIQUERAS (2005), DÍEZ (2006), FITZSIMMONS (2010).

⁵⁹ DIRECTORIO (1859), pp. 57-73. Las *Ordenanzas* de la ciudad aprobadas en 1855 indicaban en su artículo 59: “El que vende tabaco o cigarros no teniendo tabaquería ni cigarrería deberá hacerlo sin marca o con la de la fábrica o fábricas donde se surte”.

⁶⁰ HONRADEZ (1865).

⁶¹ STUBBS (1989), p. 25.

⁶² HAZARD (1871), pp. 217-223, la cita en p. 219.

desplazarán el tabaco en polvo y convertirán el tabaco en forma de cigarro puro y cigarrillo en la principal demanda. La eclosión del azúcar a finales del Setecientos implicará también un desplazamiento del protagonismo tabaquero. La abolición del estanco en 1817 datará el punto final legal de una fase centenaria que había caracterizado la relación colonial entre la isla y su metrópoli. En todo esto la ciudad de La Habana se convertirá en un protagonista activo. La manufacturación del tabaco, desde los chinchales hasta las fábricas pasando por los talleres, es una actividad eminentemente urbana. Por su localización, pero también por el impacto que genera en su fisonomía y en el uso de sus espacios, desde el ámbito doméstico hasta los emplazamientos que la demolición de las murallas deja disponibles o incluso dentro de la propia ciudad intramuros. Pero la manufactura del tabaco arrastrará un estela de efectos que multiplicará su nexo urbano: en 1837 se instalará el primer taller litográfico (y las imágenes impresas en sus marquillas y vitolas reproducirán también una visión de los usos de la propia ciudad), en 1840 aparece el primer gran almacén de tabaco en rama, en 1865 se publica *La Aurora*, periódico (producto eminentemente urbano) vinculado estrechamente con el oficio de torcedores, y el proyecto de fundar una Asociación de Tabaqueros de La Habana entre los artesanos del oficio⁶³.

BIBLIOGRAFÍA

- ABBOT, A. (1829). *Letters Written in the Interior of Cuba*. Boston: Bowles and Dearborn.
- AMPÈRE, J. J. (1855). *Promenade en Amérique*. 2 vols. París: Michel LévyFrères Libraires-Editeurs.
- BERBEL, M.; MARQUESE, R. y PARRON, T. (2010). *Escravidão e política. Brasil e Cuba (1790-1850)*. São Paulo: Hucitec Editora.
- BERG, M. (1987). *La era de las manufacturas (1700-1820). Una nueva historia de la Revolución industrial británica*. Barcelona: Crítica.
- BERG, M.; HUDSON, P. y SONENSCHER, M. (1983). *Manufacture in Town And Country before the Factory*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BREMER, F. (1853-55 [2002]). *Cartas desde Cuba*. La Habana: Fundación Fernando Ortiz.
- BREUILLY, J. (1987). "Artisans and the early labour movement", en PIRKER, T.; MÜLLER, H. P. y WINKELMANN, R. (eds.). *Technik und Industrielle Revolution: Vom Ende Eines Sozialwissenschaftlichen Paradigmas*. Opladen: Westdeutscher, pp. 217-225.
- CARMAGNANI, M. (2012). *Las islas del lujo. Productos exóticos, nuevos consumos y cultura económica europea (1650-1800)*. México/Madrid: El Colegio de México/Marcial Pons.
- CASANOVAS, J. (2000). *¡O pan, o plomo! Los trabajadores urbanos y el colonialismo español en Cuba (1860-1898)*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- CASSAGNAC, A. G. (1843). *Voyage aux Antilles françaises, anglaises, danoises, espagnoles à Saint-Domingue et aux États-Unis d'Amérique*. 2 vols. París: Au Comptoir des Imprimeurs-Unis.
- CENSOS (1988). *Los censos de población y viviendas en Cuba. Estimaciones, empadronamientos y censos de población de la época colonial y la primera intervención norteamericana*. La Habana: Instituto de Investigaciones Estadísticas.
- CHATELOIN, F. (1989). *La Habana de Tacón*. La Habana: Editorial Letras Cubanas.
- COSNER, Ch. (2015). *The Golden Leaf. How Tobacco Shaped Cuba and the Atlantic World*. Nashville: Vanderbilt University Press.
- CUADRO (1829). *Cuadro estadístico de la siempre fiel isla de Cuba correspondiente al año de 1827*. La Habana: Oficina de las viudas de Arazoza y Soler.
- DE LA TORRE, J. M. (1857). *Lo que fuimos y lo que somos o La Habana antigua y moderna*. La Habana: Imprenta de Spencer y Cia.
- DÍEZ, F. (2006). *El trabajo transfigurado. Los discursos del trabajo en la primera mitad del siglo XIX*. Valencia: Universitat de València.
- DIRECTORIO (1859). *Directorio de artes, comercio e industrias de La Habana*. La Habana: Imprenta de Graupera.
- DUVERGIER DE HAURANNE, E. (1866). *Huit mois en Amérique, lettres et notes de voyage (1864-1865)*. París: Lacroix et Verboeckhoven.

⁶³ CASANOVAS (2000).

- ESTADO (1838). *Estado actual de la isla de Cuba y medios que deben de adoptarse para fomentar su prosperidad*. Madrid: Imprenta de la Compañía General de Impresores y Libreros.
- FITZSIMMONS, M. P. (2010). *From Artisan to Worker. Guilds, the French State, and the Organization of Labor (1776-1821)*. Cambridge: Cambridge University Press.
- FRADERA, J. M. (1999). *Gobernar colonias*. Barcelona: Península.
- FRADERA, J. M. (2015). *La nación imperial. Derechos, representación y ciudadanía en los imperios de Gran Bretaña, Francia, España y Estados Unidos (1750-1918)*. Barcelona: Edhasa.
- FRIEDLAENDER, H. (1978). *Historia económica de Cuba*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales. 2 vols.
- GARCÍA DE ARBOLEYA, J. (1859). *Manual de historia de Cuba*. La Habana: Imprenta del Tiempo. (1ª ed. 1852).
- GÓMEZ ROUBAUD, R. (1811). *Tabacos*. Cádiz: Imprenta de Vicente Lema.
- GONZÁLEZ, F.; PÉREZ FUENTES, P. y VALVERDE, L. (1998). “Hogares y familias en los barrios populares de La Habana en el siglo XIX. Una aproximación a través del censo de 1861”. *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, nº 16/2, pp. 87-133.
- GUTIÉRREZ, R. et al. (1988). *La ciudad iberoamericana*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- HAZARD, S. (1871). *Cuba with Pen and Pencil*. Londres: Sampson Low, Marston, Low & Searle.
- HONRADEZ (1865). *Real Fábrica La Honradez*. La Habana: Imprenta y Litografía particulares de la Real Fábrica La Honradez.
- HOWE, J. W. (1860). *A Trip to Cuba*. Boston: Ticknor & Fields.
- HUBER, B. (1826). *Aperçu statistique de L'Île de Cuba précédé de quelques lettres sur la Havane*. París: Dufart.
- HULBERT, W. H. (1854). *Gan-Eden or Pictures of Cuba*. Boston: John P. Jewett & Co.
- HUMBOLDT, F. H. A. (1826). *Essai politique sur L'Île de Cuba*. París : Librairie de Gide et fils.
- ILLADES, C. (1997). *Estudios sobre el artesanado urbano en el siglo XIX*. México DF: El Atajo Ediciones.
- JAMESON, F. R. (1821). *Letters from the Havana during the Year 1820*. Londres: John Miller.
- JOSEPH, Y. (2008). *Four French Travelers in Nineteenth Century Cuba*. Nueva York: Peter Lang.
- KIMBALL, R. B. (1850). *Cuba and the Cubans*. Nueva York: Samuel Hueston.
- KRIEDE, P.; MEDICK, H. y SCHLUMBOHM, J. (1986). *Industrialización antes de la industrialización*. Barcelona: Crítica.
- KUETHE, A. J. (1998). “Temas de continuidad. El situado en la historia cubana”, en FISHER, J. R. (ed.). *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, vol.2. Liverpool: AHILA.
- LAURIE, B. (1989). *Artisans into Workers. Labor in Nineteenth Century America*. Nueva York: Hill & Wang American Century Series.
- LAVIÑA, J. y ZEUSKE, M. (eds.) (2014). *The Second slavery. Mass slaveries and Modernity in the Americas and in the Atlantic Basin*. Berlín/Zürich: LIT Verlag.
- LÓPEZ, A. y NARANJO, J. (1996). “La Habana, Patrimonio de la Humanidad. Evolución, causas de su conformación y algunos caracteres urbanos”, en LÓPEZ, A. y NARANJO, J. (eds.). *Córdoba: patrimonio cultural de la humanidad: una aproximación geográfica. IV Jornadas de Geografía*. Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba, pp. 177-228.
- LOWELL, M. G. (1831-32 [2003]). *New Year in Cuba. Mary Gardner Lowell's Travel Diary (1831-1832)*. Ed. Karen Robert. Boston: Massachusetts Historical Society/Northeastern University Press.
- LUXÁN, S. de y GÁRATE, M. M. (2015). “La segunda factoría de la Habana antes de la Guerra de la Independencia de las trece colonias 1760-1779. Una lectura desde el estanco español”, *Studia Historica. Historia Moderna*, nº 37, pp. 291-321.
- LUXÁN, S. de; GÁRATE, M.M. y RODRÍGUEZ, J.M. (2012). *Cuba-Canarias-Sevilla. El estanco español del tabaco y Las Antillas (1717-1817)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- MADDEN, R. (1849). *Island of Cuba. Its Resources, Progress, and Prospects*. Londres: Charles Gilpin.
- MARMIER, X. (1851). *Cartas sobre la América*. México DF: Imprenta El Universal. 2 vols.
- MARRERO, L. (1978). *Cuba. Economía y sociedad (7). Del monopolio hacia la libertad comercial (1701-1763) (II)*. Madrid: Playor, cap. 1.
- MARRERO, L. (1984). *Cuba. Economía y sociedad (11). Azúcar, Ilustración y conciencia (1763-1868) (III)*. Madrid: Playor, cap. 1.
- MASSÉ, E. M. (1825). *L'Île de Cuba et la Havane*. París : Lebègue.
- MERIÑO, M. A. y PERERA, A. (2008). *Un café para la microhistoria. Estructura de posesión de esclavos y ciclo de vida en la llanura habanera (1800-1886)*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- MURRAY, A. M. (1856). *Letters from the United States, Cuba and Canada*. Nueva York: G.P. Putnam & Co.
- NIÑO, El (1812). *Al público conviene la permanencia de la Real Factoría de Tabacos bien administrada*. La Habana: Imprenta del Gobierno.
- NORMAN, B. M. (1845). *Rambles by land and water or notes of travel in Cuba and Mexico*. Nueva York: Paine & Burgess.
- PÉREZ DE LA RIVA, J. (1975). *El barracón y otros ensayos*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.

- PÉREZ DE LA RIVA, J. (1981). *La isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- PÉREZ FUENTES, P. y VALVERDE, L. (1999), “La población de La Habana a mediados del siglo XIX: relaciones sexuales y matrimonio”, en *Historia Contemporánea*, nº 19, pp. 155-179.
- PÉREZ TOLEDO, S. (1996). *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México (1780-1853)*. México DF: El Colegio de México/Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa.
- PEZUELA, J. de la (1863-1868). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*. Madrid: Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- PHILALETES, D. (1850). *Yankee Travels through the Island of Cuba*. Nueva York: Appleton & Co.
- PIQUERAS, J. A. (2006). *La Habana colonial (Visiones y mediciones, 1800-1877)*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones Idea.
- RIVERO, J. (1951). *Las tres sediciones de los vegueros en el siglo XVIII*. La Habana: Asociación Nacional de Cosecheros de Tabaco de Cuba.
- RIVERO, J. (1964-65). *Tabaco. Su historia en Cuba*. La Habana: Instituto de Historia. 2 vols.
- RODRÍGUEZ, J. M. (2002). *La creación del estanco del tabaco en España*. Madrid: Fundación Altadis.
- ROMERO, J. (2005). *La construcción de la cultura del oficio durante la industrialización. Barcelona (1814-1860)*. Barcelona: Icaria/Universitat de Barcelona.
- SALAS QUIROGA, J. (1840). *Viages. Isla de Cuba*. Madrid: Boix editor.
- SANTA CRUZ, M. M. (1844). *La Havane*. 3 vols. París: Librairie d’Amyot.
- SANZ, V. (2009). “Arango y el mundo del tabaco: estanco, reforma y abolición”, en GONZÁLEZ-RIPOLL, M. D. y ÁLVAREZ, I. (eds.), *Francisco Arango y la invención de la Cuba azucarera*. Salamanca: Universidad de Salamanca, pp. 277-287.
- SANZ, V. y PIQUERAS, J. A. (2005). *En el nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- SERRANO, J. M. y KUETHE, A. J. (2012). “El situado mexicano y la Cuba borbónica”, en MARICHAL, C. y VON GRAFENSTEIN, J. (coords.). *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*. México DF: El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- SEWELL, W. H. (1986). “Artisans, Factory Workers, and the Formation of the French Working Class (1789-1848)”, en KATZNELSON, I. y ZOLBERG, A. R. (eds.). *Working-class Formation: Nineteenth-Century Patterns in Western Europe and the United States*. Princeton: Princeton University Press, pp. 45-70.
- SIERRA, J. (2001). “Para una lectura histórico-social de la espacialidad obrera en la España de la Restauración: una cala en los espacios de trabajo”. *Studia Historica. Historia Contemporánea*, vol. 19-20, pp. 15-33.
- STUBBS, J. (1989). *Tabaco en la periferia. El complejo agro-industrial cubano y su movimiento obrero (1860-1959)*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- STUBBS, J. (2004). “Havana Cigars and the West’s Imagination”, en Gilman, S.L. y Xun, Z. (eds.), *Smoke: A Global History of Smoking*. Londres: Reaktion Books, pp. 134-139.
- STUBBS, J. (2013). “The Luxury Smoke: the Proud Havana Cigar”, en Curry-Machado J. (ed.), *The Global History of Commodities of Empire*. Nueva York: Palgrave Macmillan, pp. 248-276.
- TANCO, N. (1861). *Viaje de Nueva Granada a China y de China a Francia... 1851-1858*. París: Simon Raçon.
- THOMPSON, E. P. (1989). “Tiempo, disciplina de trabajo y capitalismo industrial”, en *Tradicción, revuelta y conciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Barcelona: Crítica, pp. 239-293.
- TOMICH, D. W. (2004). *Through the Prism of Slavery. Labor, Capital and World Economy*. Boulder: Rowman & Littlefield Publ.
- VAN NORMAN, W. (2013). *Shade-Grown Slavery. The Lives of Slaves on Coffee Plantations in Cuba*. Nashville: Vanderbilt University Press.
- VARELLA, C. (2014). “Caridad por lucro por esclavos. La casa de beneficencia de La Habana en el siglo XIX” en MARTÍN CASARES, A. *Esclavitudes hispanicas (siglos XV al XXI. Horizontes socioculturales*. Granada: Universidad de Granada, pp. 245-265.
- VENEGAS, C. (2000). “La Habana, patrimonio de las Antillas”, *Tiempos de América*, nº. 5-6, pp. 49-64.
- WUNDERMANN, J. G. (1844). *Notes on Cuba*. Boston.
- ZEUSKE, M. (2013). *Handbuch Geschichte der Sklaverei. Eine Globalgeschichte con den Anfängen bus zur Gegenwart*. Berlín: De Gruyter.