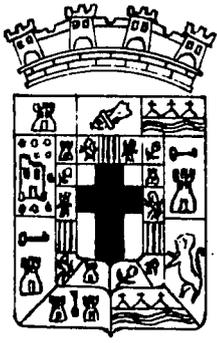


LA PARTICIPACION DE CADIZ EN EL COMERCIO EXTERIOR DE LA HABANA (1776-1786)

Pablo Tornero Tinajero



ALMERIA



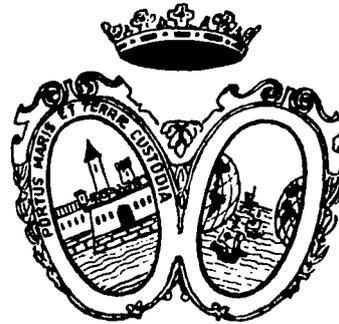
CADIZ



CORDOBA



GRANADA



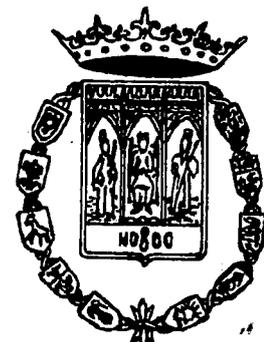
HUELVA



JAEN



MALAGA



SEVILLA

El presente estudio forma parte de una monografía en la que llevamos trabajando hace algún tiempo y que pretende ser un análisis de los distintos factores que configuraron e hicieron posible el desarrollo azucarero —y general— de la Isla de Cuba; factores que comienzan a tomar forma a partir de 1763 y que llegan, si no a su plenitud, sí a cuajar históricamente alrededor de 1815.

Hemos creído conveniente para esta ocasión en la que se nos pide una reflexión sobre la historia común de Andalucía y América no olvidarnos del caso cubano y ponerlo en relación con aquel lugar de América que más peso específico tiene —por varios y gruesos motivos— en la segunda mitad del siglo XVIII español: Cádiz.

El tema, la participación de Cádiz en los intercambios habaneros, porque sin duda la faceta comercial es la que más puede unir la historia de ambas partes, al menos por estas fechas.

La época elegida, la que transcurre entre los años 1776 a 1786¹ y precisamente ésta porque la coyuntura histórica que ellos marcan, va a ofrecernos una serie de problemas generales a ambas partes que intentaremos resolver y porque además nos permiten plantearnos una serie de preguntas que debemos contestar. Queremos previamente hacer una serie de consideraciones que expliquen el contenido real de esta aportación y su contenido. Por una mera justificación de ámbito disciplinar, el trabajo irá dirigido y enfocado desde la óptica americana, esto es desde Cuba, y analizaremos el caso de Cádiz como el de uno más de los elementos que configuran los intercambios de La Habana. Por lo tanto no vamos a limitarnos a mirar la actuación mercantil de Cádiz aisladamente; antes al contrario, la examinaremos comparando su participación con la del resto del espacio mercantil de La Habana. Y esto por una razón puramente metodológica, ya que sin una comparación cuantitativa y real, evidentemente se hará muy difícil medir la realidad y la participación efectiva de cualquier área de comercio.

Precisamente la excesiva concretización en el estudio de las relaciones mercantiles y la falta de datos seriales, conduce a afirmaciones muy poco válidas y del todo inseguras, en algunos trabajos que hemos tenido ocasión de manejar para la confección de este artículo.

Por fin queremos decir que las conclusiones de este trabajo irán encaminadas a resolver problemas de la historia de Cuba, tanto en el sentido de intentar examinar de qué modo se vio la Isla afectada, sobre todo desde un punto de vista comercial por la situación planteada entre los años citados, como en ver las consecuencias que tuvo esta etapa en todo ese proceso al que antes nos referimos y que transcurre entre 1763 y 1815.

La situación de Cuba a fines del siglo XVIII

La época que encuadra el momento histórico donde situamos la acción a analizar está definida por ser de impulso económico. Siglo de guerras y revoluciones que provocaran una serie de desajustes de determinados mercados y de afianzamiento de otros. Por esos mismos tiempos una serie de productos coloniales —caso del azúcar— se incorporan a la economía tradicional y alcanzan una fuerte demanda en Europa. Naturalmente el volumen de ventas de esos artículos se eleva y sus precios aumentan. Todo esto redundará en beneficio del hacendado o comerciante que así verá incrementarse sus rentas. Por ello mismo se consolidará en determinados puntos de América, sobre todo en las Antillas inglesas y francesas, el modo de producción esclavista. Además este mismo proceso provocará que otros países de esa misma área —caso de Cuba— inicien, por esta época, ese modo de producción hasta consolidarlo en fechas que ya entran en el siglo XIX².

Alrededor de 1763, Cuba comienza una nueva andadura histórica que se caracteriza fundamentalmente por un amplio desarrollo social, material e institucional. Por entonces se

entremezclan una serie de factores internos y externos a la propia isla que dan como resultado todo un proceso de crecimiento. En definitiva el hecho económico no se presenta nunca en estado «puro» sino que está sometido a «protecciones» y «presiones» de todo tipo³. No vamos a detenernos, toda vez que no hay espacio ni es el momento, a explicar estos factores. Sólo apuntaremos ahora que el desarrollo de la isla, en nuestra opinión, se debe a tres hechos fundamentales: la acción del Estado (a través de la influencia de su política ilustrada), la coyuntura económica y la formación de una clase de hacendados y comerciantes capaces de favorecer la transformación de la isla y de asumir, de hecho, el poder económico y político.

En las siguientes líneas vamos a intentar trazar el marco general y las circunstancias que rodean a Cuba en estas fechas.

El nuevo giro dado a los asuntos americanos por los ministros de Carlos III también afectó a Cuba. Se pretendía una mejor administración de la colonia, una más firme defensa ante ataques exteriores y la mayor intensificación en el aprovechamiento de sus recursos, con el fin, entre otros, de que América revirtiera de modo significativo en el Estado y la economía metropolitana⁴.

Por todo ello comienzan a crearse una serie de instituciones *cuya misión es la referida*. Un primer paso es la creación, el 31 de octubre de 1764 de la Intendencia de La Habana⁵. Todos los asuntos de Hacienda y Guerra, desde ese momento, quedaban bajo su jurisdicción y en esos campos se iniciaba una auténtica y absoluta reforma que llevaría aparejado, tanto un aumento de los ingresos fiscales, como su nueva regulación. La Hacienda comenzaba a funcionar de modo más efectivo al servicio del Estado.

Desde un punto de vista militar, se ponía una mayor atención en las fortificaciones⁶ y se aumentaba la guarnición de La Habana hasta la cifra de 5.600 hombres sin incluir las malicias⁷.

Del mismo modo, por el propio expansionismo de la economía y debido a las medidas favorecedoras de la Corona, se emprende un activa campaña de creación de comunidades urbanas, que surgen generalmente al lado de las grandes ciudades de la Isla⁸.

El Estado borbónico impulsará a través de una cuidadosa política fiscal la producción de la isla y favorecerá sus exportaciones, reduciendo los impuestos de ciertos artículos o liberando absolutamente a otros. Permitirá la extracción de determinados frutos cubanos —hasta entonces prohibidos— al continente americano y hará descender el precio de las importaciones a través de un más permisible comercio, que no sólo conllevará una determinada competitividad en los precios, sino que activará la demanda interna y estimulará la extracción al disponerse de más medios de transporte. Así, se dicta el Decreto de Libre Comercio de 1765, en el que quedaba comprendida Cuba, aunque para su aplicación concreta en la isla necesitara de nuevas Reales Cédulas y Ordenes, llamadas «declaratorias a duda» de 14 de octubre de 1767 y 21 de noviembre de 1768⁹.

Igualmente desde 1765, se permitía el establecimiento de «asientos y contratas», para la introducción de negros —fundamentales en la economía isleña— y se eliminaba el derecho de marca o capitación que sobre estos se cobraban.

Como culminación de este proceso de liberalización mercantil, en 1778 se dictaba el famoso reglamento de ese año, según los cánones del «mercantilismo ilustrado»¹⁰ y que representaba ese decidido afán borbónico de acercar más la economía americana a la española, al tiempo que se daba una mayor participación a los puertos hispanos. El Reglamento, muy bien recibido entre los azucareros cubanos años más adelante les sería absolutamente insuficiente para sus necesidades de exportación —fue criticado por los comerciantes habaneros,

agentes de Cádiz, y acostumbrados a la política de «escasez» que les permitía elevados precios de sus mercaderías ¹¹.

En cuanto a la situación interna de la isla, su población había aumentado de modo considerable. Pérez de la Riva, estima la población total de Cuba para 1700, en 50.000 habs. y para 1750, en 120.000 ¹². Los Padrones de la Isla que hemos revisado, dicen que para 1775 contaba con 171.628 personas y en 1778, 179.489 ¹³. Por fin también Pérez de la Riva, acepta como 270.000 la cifra de la población total para 1786 ¹⁴. También la población negra había aumentado aunque no en la proporción deseada por los hacendados. Por lo expuesto es fácil deducir que Cuba se había convertido en una sociedad con el peso demográfico suficiente como para exigir una fuerte demanda de artículos importados. Prueba de ello es que entre 1769 y 1771, la isla importó 89.284 barrs. de harina y 61.258 de vino ¹⁵.

En el plano social, igualmente, era visible una pléyade de hacendados decididos a afrontar la nueva situación económica ¹⁶ y se había formado un incipiente capital comercial capaz de generar nuevas fuentes de producción ¹⁷.

Por lo que se refiere a la economía, determinados indicadores precisos sirven para referirnos el momento en que ésta se desenvolvía. El número de ingenios había aumentado considerablemente, de 88 en 1759 a 486 en 1778 ¹⁸, además la cifra de capacidad productiva por ingenio se eleva ostensiblemente, de modo que la Isla en 1774 era capaz de exportar 490.448 arrobas de azúcar ¹⁹. El mismo hecho de la entrada de negros por el puerto de La Habana, exactamente 12.855 entre el 6 de septiembre de 1773 y el 10 de noviembre de 1778, indica muy a las claras el avance económico de la Isla ²⁰.

Así pues, la situación hacia 1778, tanto por influencias externas como puramente propias, era de ir cotas más altas de desarrollo. Únicamente tenía una necesidad: ampliar su mercado, exportar más y de modo alguno dejar de producir. Ya es sabido que la plantación es un sistema esencialmente destinado a la producción de utilidades máximas ²¹. Para ello requería no sólo mantener sino aumentar sus exportaciones a los mercados tradicionales de España, y además buscar nuevos demandantes. Como sugería Arango y Parreño «este maravilloso incremento nos acercaba al punto de tener un sobrante que se debía despachar en las ferias extranjeras» ²².

En estas circunstancias, Cuba debe enfrentarse a la conmoción bélica que sacude el Caribe entre 1779 y 1783, y que dará lugar al nacimiento *de la primera nacionalidad americana* con la presencia de Estados Unidos. En suma el Caribe, por estas fechas, va a ser escenario de las disputas europeas ya por el cambio de estrategia, ya por ser el lugar donde se sitúan las principales fuentes de riqueza colonial de los países contendientes, a las que tratan de destruir ²³. Cuba, por otra parte, y debido a una serie de circunstancias, se convierte en el centro bélico de esa confrontación y su territorio cobra un especial relieve en esta época.

En ese sentido, como inteligentemente sugiere E. Rodríguez Vicente: Como influye esta guerra en las relaciones mercantiles de España con La Habana ²⁴. Creemos que en esa misma dirección se debe enfocar el análisis del papel de Cádiz, en el comercio exterior cubano entre 1776 y 1786. Hay que resolver el problema del modo en que afecta la situación bélica al comercio cubano, si retrajo su progreso o por el contrario lo elevó. La significación de Cádiz en los intercambios y por ende en la producción de la isla. A qué niveles se mantuvo el comercio gaditano con Cuba en los años de guerra en comparación con los de paz. Unido a ello también hay que preguntarse sobre si Cádiz, a pesar de la nueva legislación mercantil, continuó siendo el principal mercado para las extracciones cubanas. También es necesario conocer la presencia y representación de Estados Unidos y América hispana en el tráfico habanero. Dentro de la misma cuestión hay que conocer la participación de los hombres del comercio en la infraestructura mercantil de La Habana y su relación con el desarrollo de la producción.

En definitiva, una serie de preguntas que, resueltas, nos permitirán llegar a conclusiones válidas sobre el problema aquí tratado.

Análisis del tráfico

El estudio del movimiento naval nos ayudará a comprender, en determinada forma, el total general de importancias y exportaciones, su periodicidad y la distribución por países y zonas del número de buques comerciando con La Habana.

De estas cifras deducimos como los años de guerra no paralizaron el movimiento naval de entrada antes al contrario lo impulsaron fijándose como cota más alta el año 1783 en el que se supera con mucho las entradas en la época de paz. (Gráfica 1). En el estudio por zonas vemos como a lo largo de todo el período, los buques procedentes de la América española son los que tienen más representación en los navíos llegados a La Habana. Este hecho pone de manifiesto la importancia del comercio interregional en la economía de Cuba.

En cuanto a los buques procedentes de España, mientras en época de paz, los que llegaban de Cádiz están en inferioridad con los arribados de los restantes puertos de la Península, en la etapa de guerra, se da la situación inversa; manteniéndose por tanto los contactos Habana-España durante estos momentos gracias a las embarcaciones gaditanas.

En lo que se refiere al tráfico con la América no española, sobre todo con las colonias francesas, Guárico, fundamentalmente, también en los años de guerra se acrecienta el índice de entradas, aunque no llegue a ser muy alta su representación.

Por fin, la participación de Estados Unidos, en este aspecto, se muestra como verdaderamente relevante para los años de guerra. Su representación, sin embargo, en los años de paz es mínima, debido a la prohibición tajante que existía en la Isla para comerciar con los puertos estadounidenses.

A pesar de ello esa mínima proporción, indica que la limitación, aún a pesar de ser efectiva, no siempre dio resultados. En este punto tendremos que referirnos a la llegada de algunos navíos, fundamentalmente de Estados Unidos (aunque también franceses o ingleses), que con pretexto de averías o necesidad de vivaquear, consiguen entrar en el puerto habanero. Era relativamente frecuente, incluso, el hecho de arribar a la isla, buques norteamericanos corsarios que vendían en La Habana, las presas hechas a los ingleses. Las propias autoridades de La Habana eran conscientes del problema, y una Real Orden de 2 de mayo de 1776 prohibía expresamente la entrada a los buques de Estados Unidos y en el caso de aquella fuese por motivos perentorios se les pusiese guardia militar para evitar todo comercio²⁶. No por eso se resolvió el problema y aún después de la guerra se comentaba «las frecuentes arribadas que se experimentan de embarcaciones extranjeras motivando necesidad de víveres, descalabros y otras averías que, aunque reconocidas por los dependientes de Marina y resultas efectivas, no deja de acreditar la experiencia ser falsos pretextos conque quieren hacer el comercio prohibido y continuar los abusos que la guerra introdujo... de no tomarse seria providencia que lo embarace se acabará el comercio de España con daños irreparables de la nación»²⁷. En 1784 y a la vista de que continuaba este problema una Real Orden de 23 de enero decía que no se permitiese la entrada a ninguna embarcación particular extranjera «ni aunque alegue que se va a pique»²⁸, lo que nos demuestra que la cuestión seguía latente.

Resumiendo, la participación de Cádiz en el tráfico naval de entrada es poco relevante. Ello parece probar que las importaciones gaditanas no ocupaban lugar preferente en el mercado habanero, al menos por esta época. Sólo le cabe haber mantenido abierto gracias a su contribución, el comercio hispano-cubano de importación en los momentos de guerra.

ENTRADAS N.º de embarcaciones

	Cádiz		Resto de España		América española		América no española		U.S.A.		Otros		Total	%
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%		
1776	35	(18,04)	51	(26,28)	85	(43,81)	19	(9,79)	1	(0,51)	3	(1,57)	194	(100)
1777	35	(18,42)	37	(19,47)	103	(54,21)	13	(6,84)	2	(1,06)	-	-	190	(100)
1778	39	(14,77)	48	(18,18)	144	(54,54)	30	(11,37)	3	(1,14)	-	-	264	(100)
1779	21	(8,17)	42	(16,34)	176	(68,48)	8	(3,11)	10	(3,9)	-	-	257	(100)
1780	91	(42,73)	7	(3,28)	88	(41,32)	7	(3,29)	20	(9,38)	-	-	213	(100)
1781	9	(2,55)	9	(2,55)	202	(50,39)	13	(3,70)	128	(36,36)	-	-	352	(100)
1782	21	(7,92)	4	(1,50)	124	(46,81)	35	(13,21)	79	(29,81)	2	(0,75)	265	(100)
1783	24	(6,10)	12	(3,05)	196	(49,88)	54	(13,74)	98	(24,94)	9	(2,29)	393	(100)
1784	17	(5,46)	55	(17,66)	198	(63,69)	22	(7,07)	19	(6,10)	-	-	311	(100)
1785	30	(10,27)	72	(24,66)	176	(60,28)	10	(3,42)	4	(1,37)	-	-	292	(100)
1786	17	(6,11)	54	(19,42)	202	(72,68)	5	(1,79)	-	-	-	-	278	(100)

25

(GRAFICA 1)

SALIDAS N.º de embarcaciones

	Cádiz		Resto de España		América española		América no española		U.S.A.		Otros		Total	%
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%		
1776	66	(34,20)	39	(20,22)	70	(36,27)	14	(7,26)	-	-	4	(2,05)	193	(100)
1777	48	(33,57)	27	(18,87)	61	(42,66)	7	(4,90)	-	-	-	-	143	(100)
1778	70	(30,42)	33	(14,25)	98	(42,61)	21	(9,24)	6	(2,61)	2	(0,87)	230	(100)
1779	36	(18,00)	36	(18,00)	105	(52,50)	11	(5,50)	10	(5,00)	2	(1,00)	200	(100)
1780	3	(1,71)	4	(2,27)	140	(79,54)	5	(2,84)	24	(13,64)	-	-	176	(100)
1781	71	(19,45)	7	(19,45)	174	(47,67)	26	(7,12)	94	(25,76)	-	-	365	(100)
1782	21	(9,46)	3	(1,35)	57	(25,67)	26	(11,72)	113	(50,90)	2	(0,90)	222	(100)
1783	83	(20,98)	30	(7,78)	161	(41,71)	37	(9,58)	77	(19,95)	-	-	386	(100)
1784	62	(24,21)	46	(17,97)	117	(45,70)	13	(5,08)	14	(5,47)	4	(1,57)	256	(100)
1785	73	(28,19)	44	(16,99)	134	(51,74)	4	(1,54)	3	(1,16)	1	(0,38)	259	(100)
1786	75	(29,65)	56	(22,14)	113	(44,66)	1	(0,39)	3	(1,18)	5	(1,98)	253	(100)

29

(GRAFICA 1)

Al igual que hemos visto al examinar el tráfico de entrada, el de salida tampoco quedó interrumpido por la guerra sino que es entonces cuando toma su mayor incremento, y alcanza al final del período estudiando cifras superiores al de su comienzo. Ya pasando al examen por zonas, es América española la que mayor porcentaje de participación tiene, siendo sólo supera el año 1782, de guerra, por los buques que tenían su destino en puertos norteamericanos. Le sigue en valor proporcional Cádiz y el resto de los puertos de España, aunque en la crisis bélica, el tráfico gaditano sufrió un fuerte retroceso. Las embarcaciones salidas para Estados Unidos, al igual que las entradas, continúan teniendo especial papel durante la guerra. En menor representación, los que marchaban hacia puertos de la América no española y hacia otros destinos.

En definitiva pues, podemos terminar este apartado, diciendo que la guerra fue un poderoso acicate para el movimiento naval habanero y por tanto, se debe entender, para su comercio. Durante el período analizado, La Habana continúa dependiendo de sus mercados tradicionales: América Hispana (sobre todo Nueva España) y España, aunque en el caso de Cádiz el tráfico de salida adquiere más relieve que el de llegadas, índice de su mayor participación en el ámbito exportador. Se hace patente la presencia de Estados Unidos, que, además, compensó con sus embarcaciones la posible merma al tráfico que supuso la contienda que tuvo lugar estos años. Por ello mismo su presencia adquiere un relieve especial en el tráfico de La Habana.

Las importaciones habaneras. El comercio de harinas

El cuadro general de importaciones por el puerto de La Habana (Cuadro 1) nos muestra que en los años bélicos éstas se incrementaron. Únicamente algunos productos típicamente peninsulares como el vino o el aceite, sufrieron una recesión por esta época. Este hecho se puede poner en perfecta relación con el apartado anterior, donde veíamos la debilidad en la llegada de buques de Cádiz, tradicionales importadores en la Isla de esos artículos. (Gráfica 2).

Esta alza en las importaciones se debe, sobre todo, al hecho de que La Habana, se convierte, por estos años, en una gigantesca base militar, ya que desde su suelo se preparan las operaciones militares que llevaron a la conquista de Mabila y Pensacola y a otra serie de territorios ingleses del Caribe. Esto hace que en el territorio cubano se reúnan miles de soldados y marineros, con lo que la demanda de importaciones se multiplica. Es importante el hecho, además, que Nueva España suministró muy generosos situados, entre los años que citamos.

Las cifras son elocuentes:

Año	Situados
1775	728.000
1779	1.400.000
1780	2.700.000
1781	4.102.000
1782	7.897.000
1783	8.468.000 ³⁰

CUADRO 1
**IMPORTACIONES DE ALGUNOS
PRODUCTOS POR EL PUERTO
DE LA HABANA**

	Harina	(Barriles y Tercios)			(Botijas)	(Qs.)	(Cajones)	(Qs.)
		Vino	Agdte.	Vinagre	Aceite	Jabón	Loza	Jamón
1773	19.618	24.052	6.502	1.577	32.267	3.667	1.216	205
1774	42.058	28.632	8.048	1.148	63.244	16.451	1.892	501
1775	28.697	22.701	3.515	807	9.365	4.391	834	261
1776	37.853	26.462	5.644	779	31.751	2.934	1.350	278
1777	24.626	32.037	17.414	713	57.806	2.961	1.633	667
1778	—	—	—	—	—	—	—	—
1779	20.280	24.268	3.468	900	76.122	7.928	947	826
1780	33.482	10.259	4.228	1.022	14.501	7.884	804	804
1781	46.542	4.023	625	198	6.570	2.610	552	553
1782	66.392	28.623	8.660	2.219	34.437	7.998	1.628	1.628
1783	74.290	27.355	9.583	1.078	30.366	7.486	674	—
1784	—	—	—	—	—	—	—	—
1785	24.313	24.865	3.230	1.012	—	—	—	—
1786	52.907	27.911	11.364	965	—	—	—	—

Con este capital, Cuba fue capaz de financiar sus importaciones y al tiempo emprender una decidida activación de la producción.

Por otro lado, La Habana, también por estos años, se convierte en centro distribuidor de mercancías a toda el área del Caribe español, por lo que gran parte de estas llegadas a La Habana, tendrían su destino final en los territorios españoles de la zona.

Aunque la documentación revisada, no nos permite conocer el origen de estas importaciones, de todos modos, como ya hemos indicado, el análisis del movimiento naval de entrada parece indicarnos que la mayoría de éstas, sobre todo en los años de guerra, procedían de los puertos de Nueva España y de los Estados Unidos. Así estas fuertes sumas de dinero no-vohispano llegados a Cuba, serían, en gran parte, absorbidos por la misma Nueva España y los Estados Unidos, quedando Cádiz al margen de estos provechosos intercambios.

Sin duda la mercancía de importación básica para el consumo cubano en esta época era la harina. Alimento básico e imprescindible para una población de gusto europeo que la prefería al maíz o la yuca³¹ y que era necesario traer de fuera de la Isla, ya que la producción agrícola de ésta, casi enteramente dedicada a bienes exportables, había abandonado los de consumo primario.

Aunque, repetimos, no tenemos datos concretos de las importaciones, en esta ocasión el movimiento naval nos puede ayudar, indirectamente, a conocer el problema. Así, si cuantificamos el número de buques llegados a La Habana, con exclusiva carga de harinas entre 1776 y 1786, tenemos las siguientes cifras:

	Cádiz	Veracruz	América			U.S.A.	Otros	Total
			Resto de España	América española	no española			
1776	—	3	—	1	5	—	2	11
1777	1	6	3	—	—	—	—	10
1778	—	4	1	—	—	—	—	5
1779	—	12	—	1	—	—	1	14
1780	—	15	2	1	—	13	—	31
1781	—	19	—	—	1	45	4	69
1782	—	10	2	3	1	49	1	66
1783	8	8	5	4	10	68	8	95
1784	5	18	9	2	2	12	3	51
1785	5	9	6	1	1	—	—	22
1786	—	3	3	—	—	—	1	7

32

Los datos recogidos nos muestran como la participación gaditana y española en general, es mínima y que en los años de la guerra el abastecimiento de La Habana dependió fundamentalmente de los buques de Estados Unidos y en menor medida de los de Veracruz, consiguiendo así esta nación acaparar el mercado harinero de Cuba, y obtener provechosos resultados. Máxime en esta etapa de fuerte demanda en que los precios del cereal subieron. Por otro lado, los norteamericanos sacaban unas substanciosas ganancias. La harina de Filadelfia, en el puerto de origen costaba aproximadamente de 6 a 12 pesos el barril y en La Habana, los comerciantes norteamericanos llegaron a venderla hasta 34 pesos. Las harinas de Castilla y Nueva España habían sido las que tradicionalmente abastecieron el mercado habanero. El siguiente cuadro nos muestra la realidad de esta afirmación:

Origen	1773	1774	1775	1776
Castilla y Nueva España	18.430	35.072	23.408	30.780(Barriles y Tercios)
Otros	1.188	6.986	5.289	7.073(Barriles y Tercios)
Total	19.618	42.058	28.697	37.853 ³³

Sin embargo, las necesidades, cada vez más perentorias, influyeron para que las importaciones de este producto exigiesen de nuevos proveedores, sobre todo los Estados Unidos que ya en anteriores períodos habían sido autorizados a surtir la plaza habanera.

Además parece que las harinas novohispanas no llegaban en condiciones demasiado favorables al consumidor cubano, ya porque las exportadas a Cuba eran de mala calidad, envasadas con poco cuidado y almacenadas durante mucho tiempo; todo lo cual hacía que se pudrieran fácilmente y por tanto no pudieran apenas consumirse³⁴. Por otro lado, las de Nueva España no bastaban para abastecer la fuerte demanda, aunque esta afirmación de los contemporáneos no nos parece demasiado convincente. En 1781, el Intendente de La Habana pedía al Virrey de México le enviase más harina y menestra, pues no tenía bastante para socorrer todo el ejército que en aquel momento residía en la Isla: «pues desde 16 de septiembre de 1779 hasta 22 de enero de 1780, se han consumido 27.125 barriles y tercios»³⁵. En definitiva, fueron los Estados Unidos, repetimos, los que se apropiaron del mercado harinero en lo que a La Habana se refiere.

La Real Orden de 12 de octubre de 1779 abrió los puertos cubanos a los Estados Unidos aunque se le exigían elevados gravámenes³⁶. Pronto se le rebajaron a fin de favorecer estos intercambios, y se establecía «que se aforesen por la mitad de su valor los géneros que se extraigan e introduzcan (por los Estados Unidos) a fin de que continúe la provisión de que carece la plaza y que los costos no se lo hagan abandonar»³⁷.

¿A que causas cabe atribuir el dominio del comercio harinero por los Estados Unidos? Pensamos que una importante razón fue la mejor calidad y precio del cereal norteamericano. Sin embargo, no nos parece demasiado convincente la idea de que Nueva España fuese incapaz de surtir La Habana. Nos inclinamos a pensar que en esta ciudad había una determinada inclinación a preferir las importaciones de Estados Unidos a las de Nueva España. Esta cuestión, que no ha sido estudiada por la historiografía cubana, a nuestro entender realmente existió y varias son las causas que produjeron esa inclinación de Cuba.

1. Los norteamericanos, a cambio de la harina, sacaban frutos del país, sobre todo azúcares (veremos más adelante como Estados Unidos importó de Cuba más azúcar que Nueva España) mientras Nueva España a cambio recibía dinero.

2. El hecho de la rivalidad mercantil La Habana-Veracruz³⁸ y los intentos de los comerciantes de este último puerto por controlar el mercado cubano, sobre todo durante los períodos de guerra en que el comercio español se retraía. Se decía en 1781 en La Habana «Luego que el comercio de Veracruz supo que en esta ciudad tenían mucha estimación los géneros de Europa, comenzaron a despachar crecidas porciones de ellos y aquel Ministerio a admitir lisa y llanamente las partidas de registro, como si fuesen procedentes de aquel reino. Me opuse a ello porque aseguró que el comercio de la Isla se deteriorara y acabara. Se atrasara las labranzas por la conexión que con el tiene. Desmayaran los hacendados y se perjudicaran notablemente la población porque si los comerciantes después de meditadas las extensiones de la negociación y sus utilidades traen a esta Isla sus géneros y efectos, sufren el tiempo de la abundancia padeciendo atraso en las ventas, toleran que los comestibles se les corrompan y los géneros se apolillen sin poderlos sacar del reino de Nueva España ni a otra provincia y cuando la ocasión les prepara expendio cómodo, se junta el comercio de Veracruz y traslada aquí sus almacenes, precisamente el de esta Isla se ha de exasperar con quebranto de sus habitantes. Nada haría que del Reino se trajesen a este puerto los géneros y efectos de España si se permitiese de aquí hacer los mismos porque serían iguales las ventajas»³⁹.

3. También detrás de este comercio, consideramos, había un trasfondo político. En este sentido, la compra de Cuba a Estados Unidos de grandes cantidades de harina supuso una magnífica aportación financiera a esa nación que por esta época se encontraba en grandes

dificultades económicas. En este sentido la aportación cubana a la independencia norteamericana se hace más que importante. Del mismo modo cuando el Gobernador de Cuba se le presiona para que no permita a los norteamericanos el comerciar con la isla, llegó a convocar en Junta a don Francisco de Saavedra, comisionado regio y a don Bernardo de Gálvez. Todos llegan a la conclusión que se les permitiese este comercio «porque es necesario evitar todo motivo de queja de una Corte a otra, mayormente cuando se está en espera de resoluciones de S. M. que determinan el asunto, como lo serán las instrucciones o tratados definitivos que haya convenido el Rey con Estados Unidos»⁴⁰.

4. También influirá en este aspecto, una simple ley económica, ya que los norteamericanos eran capaces, ante la demanda de harinas de ofrecerlas en grandes cantidades, y a precios muy competitivos. Por esto decía el Intendente de Cuba «Dícese que de Veracruz no vienen las harinas suficientes, pero no se conoce que esto proviene de admitir las extranjeras. Como se han de animar los comerciantes y extraerlos del Reino de México, si saben que la ciudad está llena de las inglesas (norteamericanas) y como el comercio de España ha de conducir las suyas, si el que las trae sale perdido en la negociación porque no puede vender ni aún al costo a la vista de la multitud de las extranjeras. La escasez del género y su valor es lo que mueve al comercio que siempre se dirige a donde halla utilidad»⁴¹.

Pasando a otro aspecto, diremos que, precisamente, en este último punto es en el que debemos buscar la ausencia de la participación de Cádiz en las importaciones habaneras. A Cádiz le era imposible competir en los mercados cubanos en el momento que se alterasen las condiciones normales de dicho mercado. Por un lado el hecho bélico que hacía subir fletes y seguros⁴². Por otro la competitividad y por tanto el surtimiento del mercado por otras naciones, lo cual chocaba diametralmente con la «política de escasez» gaditana y por fin —debido a esa misma competitividad— de no poder ser impuestos los altos precios a los que estaban acostumbrados los comerciantes de Cádiz. Así estos se quejaban de «las rebajas de precios a que han llegado sus mercancías lícitamente conducidas por las crecidas introducciones que se hacen a esta isla por las vías irregulares y que no pudiendo darles salidas a los precios en que los de esta última clase se están expidiendo con excesivas ventajas les resultaría sumo quebranto»⁴³ y el Intendente a su vez «que el comercio de Cádiz había suspendido expediciones a este puerto, hasta que se consumiese la semilla que introdujo la guerra»⁴⁴.

Sin embargo, esta retención del comercio gaditano preocupaba a las autoridades cubanas, que como veremos más adelante tenía relaciones y presiones por parte de los hombres del comercio gaditano. Por eso una vez superada la crisis e inmediatamente de firmada la paz, comenzaron a dictarse órdenes para la prohibición del comercio estadounidense, y precisamente por lo que podía afectar a Cádiz. «Por la paz es regular vengan muchos registros de los puertos de España con frutos de la misma clase, que conducen los anglo-americanos y seán aquellos gravemente perjudicados, encontrando esta ciudad e Isla inundado de ellos de que se originará la destrucción del comercio nacional»⁴⁵. Será preciso que el Rey diese el remedio en el concepto de que de otra suerte se arruina el comercio de España»⁴⁶. Como estos hay multitud de testimonios, que en definitiva condujeron a la suspensión de los intercambios norteamericanos.

No queremos terminar este apartado sin señalar un hecho característico que demuestra la gan actividad comercial, en sus aspectos de importación, que se registra en el puerto habanero por estos años. Se trata del decrecimiento del contrabando, sobre todo en la época de guerra. Así hemos cuantificado los derechos, recaudados por la aprehensión de artículos de ilícito comercio que nos dan las cifras siguientes:

Años	Derechos recaudados (reales)
1777	480.612
1778	284.339
1779	84.711
1780	72.942
1781	103.236
1782	199.880
1783	195.431
1784	225.835
1785	328.995 ⁴⁷

Es decir, que aunque el contrabando no dejó de realizarse, puede apreciarse como, durante la guerra (Gráfica 3), el índice de productos entradas ilegalmente disminuyó, hecho que debemos poner en relación con la gran afluencia de artículos generalmente demandados por el mercado habanero y que no tenían favorables condiciones de entrada en épocas normales (como demuestra el que una vez pasados los años de guerra, nuevamente la curva de derechos resultantes del contrabando aumentó) bien por ser menor el movimiento naval que en tiempos de paz (como ya demostramos en el anterior apartado) bien por ser menos rígido el prohibicionismo en cuanto a entradas de productos se refiere.

Las exportaciones. Los intercambios azucareros, su distribución geográfica y los agentes del comercio

Al contrario de lo que ocurre para las importaciones, en esta ocasión contamos con fuentes ricas en contenido y aunque no constan para todos los años estudiados, a través de ellas podremos lograr reconstruir, el movimiento exportador y su distribución geográfica.

Del examen del Cuadro 2 podemos observar que algunos como el azúcar, experimentan un alza considerable, lo cual nos hace presumir una activación de la producción, resultado en definitiva de la posibilidad de exportar más. Sin embargo, otros de menor demanda, muchos más limitados geográficamente en esa demanda, tuvieron que soportar una cierta crisis durante los años de guerra.

De todos modos es un hecho claro que la economía de la isla se sustentaba ya, en la comercialización del azúcar y que este producto tenía un ámbito comercial, bastante más extenso que el resto de los reseñados, lo cual nos ayuda al análisis que en estos trabajos se pretende hacer. Por ello vamos a referirnos a este producto concretamente y a examinar su espacio económico importador. A este efecto las siguientes cifras y proporciones no auxilian para explicar la distribución y monto de las exportaciones:

CUADRO 2**EXPORTACIONES DE ALGUNOS PRODUCTOS POR EL PUERTO DE LA HABANA**

	(Arrobas) Azúcar	(Barriles) Agdte. caña	Id. romo	cera	(Arrobas) café	tabaco	cueros
1774	490.448						
1775	410.635			12.534			
1776				21.187			
1777				28.498			
1778				28.479			
1779	444.278	7.700	102				
1780	84.704	7.120	74	9.412	274		19.631
1781	1.486.209	6.507	434	7.078	336	54.552	55.450
1782	701.192	5.256	624	9.665	64	2.474	3.656
1783	954.108	7.260	404				
1784	746.947	9.549		13.186	417		
1785	836.056	8.138		14.039	2.276	101.905	48.534
1786	795.665	5.376		11.066	291	117.630	30.231

De estas cifras deducimos que Cádiz se convierte en el mayor importador de azúcar cubano por el puerto de La Habana, extrayendo 2.818.069 arrobas, esto es el 60,59 por 100 del total del fruto salido del puerto habanero. Incluso en la guerra, excepto 1.780 y en menor grado 1.782, Cádiz continuó sacando de Cuba la mayor parte de su producción azucarera. Es más, el año 1781, la isla registró la cota más alta de exportaciones —dentro de la época estudiada— y Cádiz fue responsable del 80,98 por 100 del total exportado este año. Si ya hemos significado lo que representa para Cuba, mantener y elevar su producción y precisamente, en gran parte, ello pudo realizarlo en función del comercio gaditano, es de suponer la relevancia que adquiere éste en el ámbito económico de Cuba. (Gráfica 4).

El hecho de ser Cádiz el máximo importador de azúcar cubano venía determinado por varios factores. Uno primero sería la tradición mercantil Cádiz-Habana. Además el hecho, de que por esta época, Cádiz, estaba conociendo uno de los momentos más florecientes del siglo. El Reglamento de 1778, lejos de significar traba para su comercio lo incrementó y amplió. La magnífica infraestructura y la sólida tradición mercantil gaditana se reunirá para hacer de Cádiz el primer puerto en las relaciones España-América⁴⁹. Por otro lado tendremos que decir que naturalmente no toda el azúcar importada para España estaría destinada al consumo nacional, sino que, en ese sentido, Cádiz practicaría un comercio de redistribución

	Cádiz	%	Resto de España	%	América española	%	Africa no española	%	U.S.A.	%	Otros	%	Total	%
(Arrobas)														
1780	12.964	(15,30)	4.222	(4,98)	42.659	(50,39)	-	-	28.459	(29,36)	-	-	84.704	100
1781	1.203.557	(80,98)	23.754	(1,60)	91.235	(6,13)	593	(0,04)	167.070	(11,25)	-	-	1.486.209	100
1782	321.443	(45,86)	119.197	(16,99)	34.017	(4,85)	204	(0,03)	226.134	(32,27)	-	-	700.995	100
1784	477.874	(64,02)	194.144	(25,98)	49.129	(6,56)	-	-	-	-	25.800	(3,41)	746.947	100
1785	523.960	(62,67)	277.245	(33,16)	34.851	(4,17)	-	-	-	-	-	-	836.056	100
1786	278.271	(34,97)	469.528	(59,01)	46.660	(5,87)	-	-	1.260	(0,15)	-	-	795.665	100

en los mercados extranjeros, máxime conociendo que a lo largo de los siglos XVIII y XIX, España fue de los países europeos de menor consumo azucarero ⁵⁰.

Otro factor lo buscaremos en el hecho de que por esta época, las casas mercantiles más sólidas de La Habana estuviesen en manos de comerciantes gaditanos. Así podemos referirnos a Aguirre, Aristegui y Cía., que tenía su sede en Bilbao y representantes en Cádiz, especializados en el comercio de Cuba, Boloix y Quintana, Manuel Atalay, Pedro Juan de Erice, Mariano Cavo, Gabriel Raimundo de Azcárate, Juan Tomás Jáuregui, Pablo Serra, Bernabé Martínez de Pinillos, etc. ⁵¹.

También la participación del capital comercial gaditano fue más que importante en el desarrollo azucarero cubano. No hay espacio ahora para explicar el sistema de refacción que se utilizaba en Cuba entre hacendado y comerciante. Sólo decir que este tipo de crédito, a un alto interés, proporcionaba grandes ganancias a los comerciantes. Por otro lado, el sistema de financiación de ingenios, estaba en manos del capital comercial y repetimos, en ese aspecto, los agentes de Cádiz jugaban en especial papel. Podemos referirnos a los casos de los préstamos hechos por Jáuregui, Erice, Martínez de Pinillos o José Guerrero a determinados hacendados para el establecimiento de ingenios. Igualmente era frecuente el que bastantes hombres del comercio de Cádiz poseyeran ingenios, adquiridos bien de forma regular o en gran número de casos por impago de los créditos receptores de ellos ⁵².

Queremos por último referirnos al poder político que adquieren estos comerciantes, poder político que consiguen sobre todo a través de las relaciones de dependencia que por estos años de guerra se establecen entre la hacienda cubana necesitada de dinero por «las urgencias de la guerra» y determinadas personas, agentes de Cádiz. Esa dependencia era resultante de los préstamos que dichos individuos hacían a las arcas reales de Cuba, sin los cuales difícilmente estas podían haber afrontado los gastos que las campañas militares ocasionaron. Por citar algunos ejemplos valga el préstamo de Pablo Serra, del comercio de Cádiz, que entre 1.781 y 1783, libró a la Real Hacienda 2.000.000 de reales, Bonifacio González, 165.434, Jaime Boloix, 76.000, Pedro Atalay, 124.000, etc. ⁵³ De todo ello resultaría un aumento del poder de los comerciantes ante los gobernantes españoles en Cuba que por eso mismo se verían obligados con los mercaderes de Cádiz. También el resto de los puertos españoles que comerciaban con Cuba, tuvieron parte importante en el comercio azucarero, sacando en los años estudiados un total de 1.088.090 arrobas, esto es el 23,39 por 100 del total exportado. Sobresalen por el monto de sus extracciones Santander, Barcelona y Coruña. Sobre el comercio de Santander apenas tenemos datos. Respecto al comercio catalán, su presencia se remonta a etapas anteriores. Ya en 1767 la Isla recibe 7.188 vestidos de lienzos confeccionados en el principado para las milicias de la Isla de Cuba ⁵⁴.

Había varias casas catalanas establecidas en el comercio habanero, las de Mateo Civil, Mariano Font, Puig, etc., y los intercambios con esta parte de España, en general seguían la tónica de prosperidad que Cataluña registra por estos años con la particularidad además de que el comercio catalán estaba orientado, al contrario que Cádiz, a la inversión de capitales, derivados de él, en la industria. En ese sentido Urriza escribía al Marqués de Sonora: «para que se logre el feliz progreso de las fábricas de S. M. en el Principado de Cataluña y del Reino, conforme a sus deseos, cuidaré de promover en este territorio el cultivo del algodón y que todo el que se acopie se remita en las ocasiones que se proporcionen» ⁵⁵.

En cuanto a la participación de Estados Unidos ⁵⁶ arroja un total de 419.269 arrobas exportadas, esto es el 9,02 por 100 cantidad si no demasiado importante, sí relevante para la producción de Cuba, teniendo en cuenta que los norteamericanos importaron el azúcar en los años de guerra, de mayor dificultad para la extracción a los mercados tradicionales, compensando, por esos años bélicos, la menor exportación a esas plazas. Pero sin duda, la importancia del comercio de Estados Unidos, en cuanto a la exportación de azúcar, va a radicar

en su trascendencia futura, en que por estos años se abre este comercio al productor cubano, el cual descubre las grandes posibilidades del mercado norteamericano.

Para todo este comercio Estados Unidos colocó una red de comerciantes en La Habana muchos de los cuales eran antiguos mercaderes ingleses que durante la ocupación de la plaza habían conocido el futuro potencial económico de La Habana. Entre estos cabría señalar a Cornelio Coppinger, irlandés que casó con una cubana María López Gamarra, hija del fiscal de la Real Hacienda y que consiguió en 1767 carta de naturaleza española, haciendo gran fortuna en el comercio negrero⁵⁷. Sin embargo el principal intermediario en el comercio cubano-estadounidense era Robert Morris financiero de la Revolución de independencia y miembro del primer Senado por el estado de Pensilvania, el cual tenía como agente en La Habana a R. Smith que luego fue sustituido por Oliverio Pollock. Morris, poderoso comerciante y dueño de buques, por su propio riesgo —una vez que las necesidades bélicas provocaron la negativa del Congreso de Estados Unidos a exportar harina— importaba este cereal a La Habana. Además controlaba una serie de agentes interesados en los intercambios cubanos. Agentes como: Thomas Plunket, Mathew Irwin, Lacare y Mallet de Filadelfia o John Dorsey, de Baltimore (no en balde eran los puntos de Norteamérica que más comerciaban con Cuba).

Sin duda y por el monto de estas exportaciones, ya desde entonces, el capital comercial americano estaba financiando parte de la producción azucarera. Pero además en La Habana, por estas fechas, y al abrigo de estos intercambios, se establecieron comerciantes americanos como David Beveridge, residente desde 1782 y con dos almacenes de carnes asadas, John Grafeton, Alejandro Gamplet, John Muller, Robert Totem, Robert Dorci o John Moore, este último también comerciante durante la ocupación británica⁵⁸.

Por fin tanto la América española sobre todo Nueva España, como las colonias francesas e inglesas y algunos países europeos tuvieron una pequeña participación en este comercio. América española extrajo 298.551 arrobas, el 6,42 por 100 del total, mientras el resto del azúcar salió para diversos puertos de Europa y América.

Conclusiones

Ya comentamos que hacia 1778, la Isla se encontraba en favorables condiciones para su desarrollo y que cuanto necesitaba para aumentar su producción era poder ampliar sus intercambios. A la vista de todo lo expuesto, parece que la coyuntura estudiada, se revela como un período de especial importancia, por cuanto significó de incentivo para la economía de Cuba.

El fenómeno guerra, y la poderosa entrada de capitales, originaria, tanto de los situados como de alza exportadora dotó a la Isla de sólidas bases para su futuro desarrollo azucarero. El papel de Cádiz, en este proceso es de extraordinaria importancia, por ser el principal núcleo importador del azúcar extraído por La Habana. Ello muestra que el Reglamento de 1778 al menos en el ámbito de las extracciones, no afectó negativamente a los intercambios Cádiz-Habana. Además, como hemos analizado el papel de los hombres del comercio gaditano en la infraestructura mercantil de La Habana es muy señalada, no sólo en el aspecto del tráfico, sino en la de la financiación y hasta directa participación productora. Por otro lado, sus relaciones con las autoridades de la Isla los convierten en un fuerte núcleo de poder político. También en estas conclusiones destacaríamos la importancia del comercio de Estados Unidos. Cuba descubrió un gigantesco mercado con muy favorables perspectivas para colocar sus excedentes azucareros y al tiempo un gran centro abastecedor. La demanda que ofrecía ese nuevo mercado parecía gigantesca y al tiempo demostraba más capacidad de comerciar que ninguna de las plazas de abastecimiento tradicionales. Por todo ello si Cuba

pretendía ensanchar las fronteras de su producción necesitaba de Estados Unidos. Cádiz, por otro lado, comenzó a tener un serio competidor, en el tráfico norteamericano —a partir de 1795 desplazaría a Cádiz del mercado cubano— y en definitiva los propios Estados Unidos, expulsados de los puertos ingleses, impelidos a seguir comerciando, conocieron la fuente de riqueza que les podía suponer la isla antillana.

Por fin habría que resaltar la importancia del intercambio intercolonial, sobre todo Cuba-Nueva España, ya brillantemente analizado por Le Riverend⁵⁹. En época de crisis, se mostró la importancia de esa relación. Este comercio demostró la fuerte competencia que ya comienza a notarse en la economía americana y como este mismo hecho sirvió para romper determinadas zonas de influencia económica y al tiempo para abrir otras.

NOTAS

1. Epoca, como es sabido, durante la cual se desarrolla la guerra anglo-española, que tiene como fondo la independencia Estados Unidos. Hemos considerado conveniente observar el fenómeno durante tres años anteriores y posteriores a la citada guerra, con el afán de analizar el comportamiento comercial en tiempos de paz y guerra.
2. NOEL DEERR: *The History of sugar*. London, 1949. 2 Vols.
3. PIERRE VILAR: *Crecimiento y Análisis Histórico en «Crecimiento y Desarrollo»*. Barcelona, 1974.
4. M. ARTOLA: *América en el pensamiento español del siglo XVIII*. «Revista de Indias», núms. 115-118. Madrid, 1969.
5. LUIS NAVARRO GARCIA: *Intendencias en Indias*. Sevilla, 1959, y en concreto vid. William W. Pierson: *The establishment and early functioning of the Intendencia of Cuba*, «James Sprint Historical Studies». Vol. 19, número 2.
6. Instrucción que S. M. manda guardar y observar a don Diego José Navarro, capitán general de Cuba. Madrid, 6 de enero 1777. AGI Santo Domingo, 1217. En 1777 la Isla quedaba protegida con las fortalezas del Morro, Punta, S. Carlos de la Cabaña, Atarés y el Príncipe en La Habana; la de S. Carlos en Matanzas, N.ª Sra. de los Angeles de Jagua y el morro en Santiago de Cuba.
7. Instrucción...; Las fuerzas se agrupaban en las siguientes unidades: Regimientos de Infantería de la Plaza, el de Lombardía y el de España. Trés Compañías de Infantería Ligera, dos de Artillería; Regimiento de Caballería de Dragones de América. A estos efectos también consultase: Bibiano Torres: *Alejandro O'Reilly en Cuba*. Anuario de Estudios Americanos. Vol. XXIV, 1967, y Juan Marchena Fernández: *Oficiales y soldados en el ejército de América*. Tesis Doctoral inédita. Sevilla, 1979.
8. PABLO TORNERO TINAJERO: *Emigrantes canarios y cultivo tabacalero: la fundación de Santiago de las Vegas*. En «Actas del IV Congreso de Historia Canario-Americana». Las Palmas, octubre, 1980. En prensa.
9. Para un examen detenido de las distintas normas legales que en materia fiscal y comercial se dictaron para Cuba: J. Zamora y Coronado: *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, 7. Tomos. La Habana, 1844-1849.
10. M. NUNES DIAZ: *O comercio livre entre Havana e os portos de Espanha*. Sao Paulo, 1963. 2 Vols. y José Muñoz Pérez: *La publicación del Reglamento de Comercio Libre a Indias*, en *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, IV, 1947.
11. JULIO LE RIVEREND: *Desarrollo económico y social en «Historia de la Nación Cubana»*, Tomo II, La Habana, 1952.
12. J. PEREZ DE LA RIVA: *Peuplement et cycles économiques a Cuba (1511-1822)*. En «Cahiers des Ameriques Latines», 2.º Sem., 1973.
13. Extracto del Padrón de la Isla de Cuba hecho en virtud de RL. Orden de 10 de noviembre de 1776 y fechado en 31 de diciembre de 1778. AGI. Indif. Gral. 1527.
14. J. PEREZ DE LA RIVA, op. cit.
15. RAMON DE LA SAGRA: *Historia económica, política y estadística de la Isla de Cuba*. La Habana, 1831, pp. 132.
16. PABLO TORNERO: *Hacendados y desarrollo azucarero cubano*. «Revista de Indias» n.º 153-154, 1978. También: Franklin W. Knight: *Origins of wealth sugar*. «Hispanic American historical Review». Vol. 57, n.º 2, 1977.
17. M. MORENO FRAGINALS. *El Ingenio*. La Habana, 1978. Vol. I.
18. Extracto del Padrón...
19. Instrucción...
20. *Relación del número de cabezas de negros introducidas en la Isla desde 6 de sept. de 1773*. AGI. Santo Domingo, 1656.
21. V. RUBIN (ed.): *Caribbean Studies; a Symposium*. Un. of Washington Press, 1960 y S. W. Mintz y E. R. Wolf: *Haciendas and plantations in Middle America and the Antilles*

- «Social and Economic Studies» 6, n.º 3, 1957.
22. F. ARANGO Y PARREÑO: Obras. Tomo I, págs. La Habana, 1888.
 23. M. HERNANDEZ SANCHEZ-BARBA: El Bicentenario de 1776: América y la estrategia de seguridad atlántica en el reformismo español. Revista Universidad Complutense. Vol. XXVI, n.º 107. Enero-Marzo, 1977.
 24. ENCARNACION RODRIGUEZ VICENTE: El comercio cubano y la guerra de emancipación norteamericana. Anuario de Estudios Americanos. Vol. I, 1954. pp. 61.
 25. Estados del número de embarcaciones entradas y salidas en el puerto de La Habana. AGI. Santo Domingo, 1224, 1227, 1656, 1217, 1229, 1230, 1659, 1234, 1235, 1236, 1237. Para los años 1781 y 1782, únicamente aparecen contabilizados los buques entrados y salidos, en 6 y 8 meses respectivamente. Por ello las cifras correspondientes al año 1781, de esa serie, la hemos sustituido por un «Estado General de embarcaciones entradas y salidas por el puerto de La Habana» que aunque no concretan los datos, al menos cubren todo el año. Por otro lado, también decir que únicamente hemos cuantificado.
 26. El Marqués del Torre a José de Gálvez. Habana, 3 agosto 1776. AGI Santo Domingo, 1225.
 27. Unzaga a José de Gálvez. Habana, 6 noviembre 1783. AGI, Santo Domingo, 1236.
 28. Unzaga a José de Gálvez. Habana, 24 abril 1784. AGI Santo Domingo, 1245.
 29. Vid. notá 25.
 30. JULIO LE RIVEREND: op. cit. pp. 276.
 31. A. HUMBOLDT: Ensayo político sobre la Isla de Cuba. La Habana, 1930.
 32. Naturalmente el puerto habanero llegarían más buques con harinas, sin embargo al no venir especificada la carga de los buques en las fuentes examinadas (Cfr. nota 25) sólo hemos contabilizado aquellos que nos ofrecían como carga única y total, harina. Por otro lado debe tenerse en cuenta, como ya indicamos, que para los años 1781 y 1782, la documentación consultada ofrece datos de sólo 6 y 8 meses.
 33. Estado que demuestra los barriles y tercios de harina que se han introducido en este puerto de los Reinos de Castilla y Nueva España. AGI Santo Domingo, 1238.
 34. Urriza a Gálvez. Habana, 17 noviembre 1776. AGI Santo Domingo, 1653. A este efecto también Vid.: James A. Lewis: Nueva España y los esfuerzos para abastecer La Habana, 1779-1783. «Anuario de Estudios Americanos», XXXIII, 1976.
 35. Urriza a Gálvez. Habana, 15 febrero, 1781. AGI Santo Domingo, 1658.
 36. Urriza a Gálvez. Habana, 23 julio, 1782. AGI Santo Domingo, 1659.
 37. Urriza a Gálvez. Habana, 4 octubre 1780. AGI Santo Domingo, 1657.
 38. JULIO LE RIVEREND: Relaciones entre Nueva España y Cuba (1518-1820) en «Revista de Historia de América» núms. 37-38. Ene.-Dic., 1954 y Javier Ortiz de la Tabla: Comercio exterior de Veracruz: 1778-1821. Sevilla, 1978.
 39. Unzaga a Gálvez. Habana, 5 septiembre 1781. Santo Domingo, 1657.
 40. Unzaga a Gálvez. Habana, 27 mayo 1783. Santo Domingo, 1236.
 41. Unzaga a Gálvez. Habana, 27 noviembre 1783. Santo Domingo 2188.
 42. E. Rodríguez Vicente, op. cit. y Antonio García Baquero: Cádiz y el Atlántico. Sevilla, 1977.
 43. Cagigal a Gálvez. Habana, 6 diciembre 1782. AGI, Santo Domingo, 1234.
 44. Unzaga a Gálvez. Habana, 17 octubre 1783. AGI, Santo Domingo, 2188.
 45. Urriza a Unzaga. Habana, 26 abril 1783. AGI Santo Domingo, 1236.
 46. Urriza a Gálvez. Habana, 27 noviembre 1783. AGI Santo Domingo, 2188.
 47. Liquidación formada por la Contaduría Praf. de Ejército de la Isla de Cuba de los comisos declarados en ella. Habana, 8 junio 1786. AGI Santo Domingo, 1666.
 48. Fundamentalmente este esquema ha sido realizado a base de los «Estados que mani-

- fiestan los caudales y frutos de la Isla de Cuba que se han extraído del puerto de La Habana, bajo los registros que de él salieron para los de Europa y América», correspondientes a los años 1780-1782 y 1784-1786. AGI Santo Domingo 1973, 1665 y 1668.
49. ANTONIO GARCIA BAQUERO: Comercio colonial y guerras revolucionarias. Sevilla, 1972.
 50. M. MORENO FRAGINALS, op. cit. y J. FONTANA LAZARO: Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. «Moneda y Crédito», n.º 115.
 51. Testimonio de las diligencias practicadas sobre el nuevo método y contribución... a consecuencia de la extinción del gremio de panaderos. Habana octubre, 1783. AGI Santo Domingo, 1238.
 52. J. Pablo Valiente a Diego Gardoqui. Habana, 30 septiembre 1796. AGI Santo Domingo, 1675. Asimismo Vid.: Pablo Tornero, op. cit.
 53. Estado que forma la Contaduría Gral. del Ejército de la Isla de Cuba de los caudales que han prestado a S. M. para atender a las estrechas urgencias de la guerra. AGI Santo Domingo, 1663.
 54. El Marqués del Real Tesoro a Arriaga. Cádiz, 15 septiembre 1767. AGI, Santo Domingo, 1215.
 55. Habana, 2 junio 1786. AGI, Santo Domingo 1666.
 56. Gordon C. Bjork: The weaning of the American Economy: Independence market changes and economic development. «Journal of Economic History». Vol. XXIV, n.º 4, 1964 y Douglas North: Una nueva historia económica. Crecimiento y bienestar en el pasado de los Estados Unidos. Madrid, 1971.
 57. Memorial de Cornelio Coppinger a S. M.: Habana, 23 abril 1767. AGI, Santo Domingo, 1215.
 58. Relación que manifiesta los comerciantes ingleses americanos que se hallan en esta ciudad. Habana, 23 mayo 1784. AGI, Santo Domingo, 1606.
 59. JULIO LE RIVEREND: op. cit. También, Demetrio Ramos Pérez: El comercio interprovincial hispanoamericano en los siglos XVI, XVII y XVIII. Barcelona, 1969 y E. Arcila Farias: Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII. México, 1975.

Movimiento naval del puerto
de La Habana (1776-1786)
Número de embarcaciones

— Entradas
- - Salidas

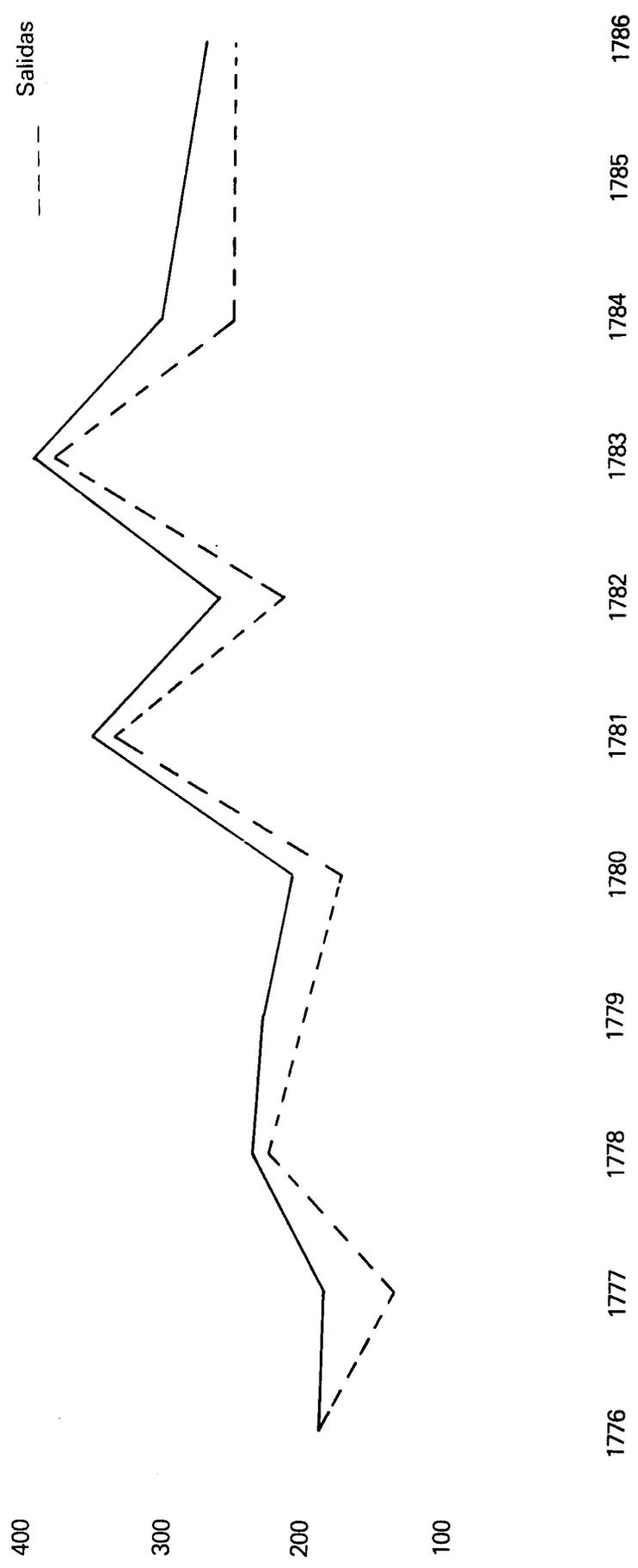


Gráfico 1

Importaciones de harina y vino por el puerto de La Habana (Bans-Tercios)



Gráfico 2

Derechos recaudados por contrabando
en el puerto de La Habana (valor en reales)



Gráfico 3

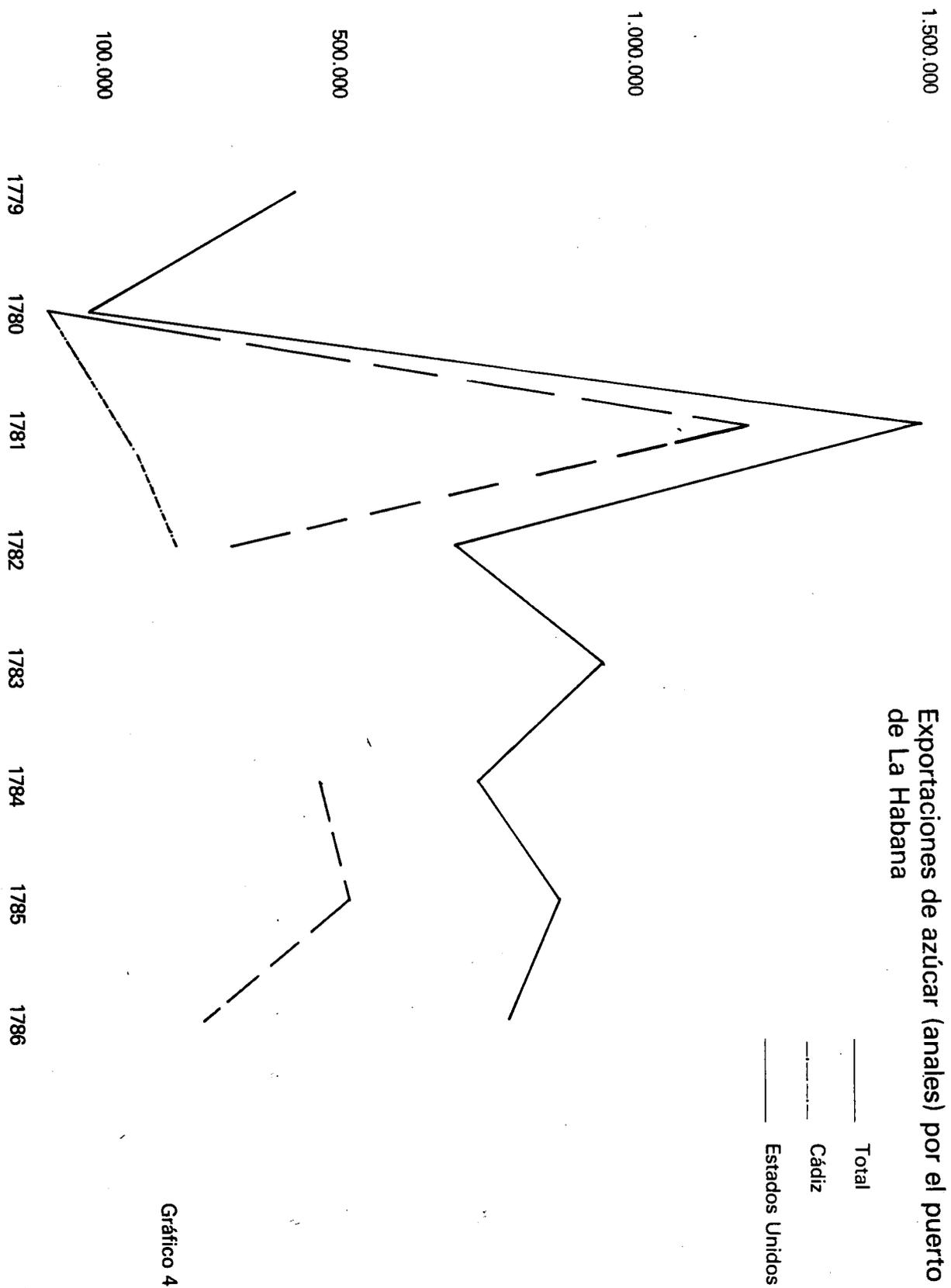


Gráfico 4