

Nikolaus Böttcher

## Comerciantes británicos y el comercio interior de Cuba, 1762-1808

Los crecientes intereses económicos de Gran Bretaña en los mercados de América Latina durante el siglo XVIII alcanzaron su primer punto culminante con la conquista de La Habana a finales de la Guerra de los Siete Años. Con la ocupación inglesa se inauguró una etapa de colaboración entre comerciantes británicos (inclusive norteamericanos) y criollos que aceleró el camino de Cuba hacia una economía dominada por la producción azucarera. Este artículo expone las consecuencias de la influencia extranjera para el comercio interior de Cuba durante las décadas después de la toma de La Habana en 1762, tema que ha sido trabajado muy poco (Bergad 1990; García 1994; Tornero Tinajero 1996). Se va a someter a consideración si la así llamada *prosperidad británica* también dio partida a una época de crecimiento económico para Cuba que beneficiaría a sus mercados internos. Por este motivo, veremos si aumentaron la producción a nivel regional y, como consecuencia, el comercio interior, y, además, si mejoraron el estado y la construcción de caminos y puertos. Entre el grupo de los comerciantes extranjeros que llevaron a cabo negocios en Cuba, se prestará especial atención al papel que desempeñaron los norteamericanos en el desarrollo económico local desde la toma de La Habana hasta la invasión napoleónica en España.

Son dos los factores principales que determinaron la economía cubana en la segunda mitad de siglo XVIII; ambos fueron decisivos tanto para el comercio exterior como para el comercio interior. El primero consistió en la importancia preponderante, casi exclusiva, de La Habana como puerto principal para conectar las regiones más productivas de la isla con los mercados de exportación; el segundo factor, por supuesto, fue la creciente producción del azúcar, producto que se convirtió a lo largo del siglo en la mercancía principal de exportación. Dada la importancia de transportar rápidamente esta mercancía al puerto exportador, los primeros y principales ingenios de azúcar se

encontraban en la cercanía de la capital cubana, mientras que no surgieron otras zonas con producción importante, lo que vino a suceder hasta finales del siglo, en el curso de la sucesiva expansión del azúcar. Como consecuencia, la producción agrícola de Cuba se orientó por completo hacia la exportación y, conforme a ello, se establecieron los cimientos de la estructura del comercio interior. En vista de la supremacía económica de La Habana, todo el intercambio regular dentro de la isla dependió de la capital. Las regiones lejanas de La Habana como la provincia de Oriente y toda la costa en el sur de la isla quedaron marginadas y se convirtieron en mercados aislados de producción y autoconsumo.

El proceso durante el cual Cuba se convirtió en un territorio de monocultivo fue tardío. Al contrario de las famosas *Sugar Islands* en posesión inglesa, Cuba no empezó a especializarse en la plantación de azúcar hasta bien entrado el siglo XVIII. Fue entonces cuando avanzó la introducción de esclavos africanos, de manera semejante a los transportados en grandes cantidades a las islas británicas (como también neerlandesas y francesas) desde la segunda mitad del siglo XVII. Además, durante toda la temprana época colonial, Cuba tuvo un papel de segundo rango dentro del sistema de monopolio de la Corona española. La Habana había sido elegida como puerto de encuentro de las flotas mercantiles; de este modo, la economía de la isla estaba organizada para dar provisiones (carne y cueros) y para reparar barcos. Dominaba, pues, la importancia militar de La Habana (Klein 1971: 130). En vista de la posición estratégica del puerto y gracias a los cercanos bosques de cedros que satisfacían la necesidad permanente de madera, la ciudad fue elegida para albergar el astillero más grande de las Indias.<sup>1</sup>

Durante esta época temprana, el único producto de la isla antillana digno de la comercialización y exportación a España y a Tierra Firme fue el tabaco (McNeill 1985: 117). Pero las inversiones privadas en la economía cubana se mantuvieron a un nivel modesto y consecuentemente la acumulación de capitales fue mínima. Sin embargo, a lo largo del siglo XVIII la primitiva estructura agraria, determinada por el

---

<sup>1</sup> Bajo el control de la Real Compañía de La Habana a partir de 1739, el astillero dispuso de un presupuesto anual de hasta 1,6 millones de pesos (Marrero 1972-88, VIII: 10).

abastecimiento local, cambió paulatinamente a causa del aumento de una agricultura comercial orientada hacia la exportación a través del puerto de La Habana (LeRiverend Brusone 1972: 111). Con la anulación del monopolio de la Factoría de Tabacos (fundada en 1717 con sede en La Habana y sucursales en Trinidad, Sancti Spíritus, Bayamo y Santiago de Cuba)<sup>2</sup> y la organización estatal del comercio por la Real Compañía de Comercio de La Habana (creada en 1739) terminó la época soñolienta de la economía cubana de los siglos XVI y XVII. Sin embargo, esta primera etapa de emancipación económica no representó para Cuba la salida de la periferia colonial ni significó ninguna ventaja para los criollos, quienes no participaron en las crecientes relaciones comerciales.<sup>3</sup> Además, al intentar los Borbones aumentar el comercio exterior a través de La Habana, la agricultura en el interior de la isla sufrió. Debido al exiguo comercio interior y a la escasez de abastecimientos por falta de importaciones legales, las regiones marginadas como las costas del este y del sur se vieron obligadas a abastecerse a través del contrabando con Jamaica, Santo Domingo, Luisiana y las colonias norteamericanas.

En Cuba no se dio ninguna transformación política, social y económica hasta mediados del siglo XVIII. Y fue entonces cuando las élites burguesas criollas por primera vez aprovecharon la creciente producción del azúcar para participar activamente tanto en la agricultura como en el comercio (Knight 1977: 232). Pero fue un proceso lento. La Corona tardó en darse cuenta de las condiciones ideales que reunía Cuba, con sus tierras fértiles para el cultivo del azúcar y la crianza del ganado (para el transporte y para la alimentación de los esclavos) y con la abundancia de madera para la construcción de trapiches. Para 1700 no había más de 20 ingenios en Cuba. Moreno Friginals toma como el comienzo de la normación, regulación y comercialización del azúcar la fundación de la Real Compañía de La Habana (el 8 de agosto de 1739). En pocos años la producción azucarera en la región habanera aumentó considerablemente de 2.000 toneladas en 1740 a 5.500 toneladas en 1758 (Moreno Friginals 1978, I: 19, 27), y el número de ingenios subió de 43, en 1737, a 88, en 1757. Pero Cuba

---

2 Los centros de cultivo de tabaco fuera de la región habanera se hallaban en Guane, Guanajay, Consolación, Pinar del Río, Bayamo, Holguín y Mayarí.

3 Paralelamente, disminuyó la influencia política del Cabildo al crear la Corona el nuevo oficio de “teniente de rey” (Pérez 1988: 52).

todavía no podía competir con la producción de Santo Domingo (*Saint-Domingue*) (56.000 t/año), Jamaica (40.000 t/año) y Brasil (34.000 t/año) (McNeill 1985: 261). Al mismo tiempo surgieron los grandes clanes habaneros, dueños de los nuevos ingenios, que se convirtieron en la sacarocracia cubana.<sup>4</sup> La tierra alrededor de La Habana fue ideal para la expansión de la industria azucarera. Se disponía de mulas, bosques, llanuras y un excelente embarcadero. El terreno ocupado por ingenios en la región habanera subió de 320 caballerías (4.294 ha) en 1762 a 5.000 caballerías (61.000 ha) en 1792 (Moreno Friginals 1978, I: 53). En 1762 existían alrededor de 100 ingenios, todos ubicados en las cercanías del puerto de La Habana: se encontraban en Guanabacoa, a lo largo de la ruta Guanabo-Río Blanco-Jibacoa-Canasí, en Santa María del Rosario, Managua, San Antonio de las Vegas y entre Managua y Rincón, en Cano, Guatao y Cangrejeras. Los centros de la producción azucarera en otras partes de Cuba, como en Güines,<sup>5</sup> Matanzas,<sup>6</sup> Santa Clara, Trinidad, Bayamo, Puerto Príncipe y sobre todo Santiago de Cuba (incluyendo toda la zona de Oriente), no alcanzaron importancia sino hasta finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Hablar del crecimiento económico de Cuba a lo largo del siglo XVIII significa básicamente hablar del puerto, de la ciudad y del “país” de La Habana.

### 1. La Habana

La Habana del siglo XVIII seguía siendo el núcleo estratégico del Caribe y del Golfo de México. Por sus condiciones climáticas y atmosféricas favorables, la ciudad había sido elegida como plaza fuerte y puerto central de la región; fue la base naval de la flota<sup>7</sup> para la defensa de las rutas comerciales y punto de abastecimiento para los barcos mercantes procedentes desde Nueva España y El Perú. En 1778 la ciudad

---

4 Los ingenios más grandes de la época y sus respectivos dueños fueron: Jesús María y José (Gabriel Peñalver), San Isidro (Manuel de la Cruz), San Juan de Dios (Laureano Chacón), Santo Cristo de Veracruz (Juan de O’Farrill).

5 Valga como ejemplo para el tardío, pero fuerte, crecimiento del número de ingenios el caso de Güines: 1780: 2 ingenios, 1792: 9; 1804: 26; 1827: 47 (Moreno Friginals 1978, I: 140).

6 Véase la monografía de Bergad (1990) sobre la economía matancera en el siglo XIX.

7 La *Armada de Barlovento* protegía la ruta entre La Habana y Veracruz de los piratas y contrabandistas.

tenía 40.737 habitantes y 41.000 más vivían en los alrededores. Con eso, el 46% de la población cubana residía en la región habanera (Kuethe 1991: 13).

Como ya se ha mencionado, al principio la isla sacó poco provecho de la situación privilegiada de La Habana. Todavía en 1740, el comercio de Cuba se limitaba a un tráfico mercantil escaso con Nueva España y el Nuevo Reino de Granada. Hasta mediados del siglo XVIII, una alternativa económica fue el contrabando para los comerciantes locales que actuaban como agentes clandestinos y testaferros de comerciantes británicos ubicados en Jamaica, quienes tenían el asiento de esclavos para Hispanoamérica, desde la paz de Utrecht de 1713. Por lo tanto, los más beneficiados durante el periodo del “comercio libre” con Gran Bretaña fueron estos comerciantes cubanos y británicos, simplemente por conocer bien el mercado, al cual desde hacía mucho tiempo surtían clandestinamente. No es sorprendente que, después de la conquista de La Habana, algunos comerciantes locales se mostraran dispuestos a colaborar abiertamente con la potencia ocupante. De este modo, La Habana bajo la ocupación británica pareció integrarse (por lo menos durante algún tiempo) al sistema comercial del norte del Atlántico, con su centro en Londres.

El significado de las ciudades portuarias como componentes cruciales de la expansión europea ha sido destacado por Knight y Liss (1991). Siguiendo al modelo braudeliano de la economía mundial atlántica, ambos autores han puesto de relieve cómo el escenario urbano coadyuvó a la integración de toda una región al sistema económico de la sociedad colonizadora. Aún más, la ciudad era el punto de conexión para cualquier relación comercial transatlántica, donde se instalaron las grandes casas comerciales y las instituciones crediticias o bancarias. De hecho, también en el caso de La Habana, el puerto temporalmente conectaba su *hinterland* con los mercados británicos y la ciudad se transformaba en el centro comercial y financiero de la isla. Pero al mismo tiempo, el mercado interno se estancaba y quedaba bajo tutela del monopolio de la *Madre Patria*. La red de navegación comercial era prácticamente inexistente; el transporte siguió sin funcionar, impidiendo así tanto la exportación como la colocación de los productos locales. De alguna forma, la ocupación inglesa dio con las necesidades habaneras, al ofrecer una alternativa a la estructura económica existente.

## 2. Los comerciantes británicos y el comercio interior de Cuba durante la ocupación inglesa de La Habana, 1762-1763

Al invadir La Habana en 1762, los ingleses encontraron grandes cantidades de azúcar en mal estado, debido a la mala organización del transporte a España y la falta de barcos. Al mismo tiempo, en Europa se había iniciado una fuerte alza en los precios del azúcar por la interrupción del transporte desde el Caribe en tiempos de guerra. Los habaneros quedaron impresionados por la rapidez con la que los mercaderes británicos manejaron el embarque del azúcar y la introducción de esclavos y mercancías.<sup>8</sup> Para facilitar la cooperación con los habaneros, los ingleses mantuvieron el sistema administrativo colonial español, mientras La Habana fue incorporada al Imperio británico. Lord Albemarle, comandante en jefe de la expedición, fue nombrado gobernador y capitán general. Al mismo tiempo se reconstituyó el cabildo, cuyos miembros se eligieron de entre el patriciado de la ciudad, quienes en su mayoría eran hacendados y el resto comerciantes.

Un grupo de aproximadamente 25 comerciantes británicos y norteamericanos establecieron contactos comerciales con la población de La Habana. Fueron exclusivamente empresarios privados quienes actuaron como agentes o comisionistas de casas comerciales en Londres o Glasgow, o bien, fueron socios de compañías asentadas en Kingston. En La Habana fue declarada la abolición del almojarifazgo, de la avería y la alcabala. El número de esclavos introducidos se limitó al igual que durante la dominación española, pero los *negreros* británicos garantizaron la introducción continua de la mano de obra. Hasta 1748, la trata de esclavos había sido organizada por la South Sea Company desde Jamaica (Thomas 1971: 52). Después de que se anulara la concesión de esta compañía por parte de la Corona española, ni la Real Compañía de La Habana ni asentistas particulares fueron capaces de llenar el hueco. Entre 1739 y 1761 no más de unos 5.000 esclavos fueron introducidos legalmente a Cuba (Donnan 1930-35, II: XLV). En cambio, sólo durante los meses de la ocupación británica fueron introducidos a Cuba entre 3.000 y 4.000 negros. Esta cifra no llegó ni a la mitad del promedio que alcanzó Jamaica, pero fue un

---

<sup>8</sup> Sin embargo, la actividad portuaria de mil barcos en La Habana, cifra mencionada por el jesuita Tomás Butler (BNC, Pérez Beato 26, p. 29), parece exagerada de acuerdo con Christelow (1942: 314).

número más elevado en comparación con los 200 esclavos importados anualmente durante la época colonial española hasta 1762. Sin duda, la experiencia de la dominación inglesa había dado una idea de las ventajas que ofrecía un comercio libre con Gran Bretaña, como lo eran el transporte rápido y la provisión estable de mano de obra.

La jurisdicción británica abarcó oficialmente la región entre Pinar del Río hasta Matanzas, pero de hecho se controló solamente La Habana y sus inmediaciones (de Mariel a Matanzas). Los ingleses se dieron cuenta de la productividad del *hinterland* habanero y buscaron la cooperación del sector mercantil y agrícola. El puerto habanero no sirvió sólo de almacén, sino desarrolló un activo comercio exterior y engendró así un empresariado creciente de entre la población urbana.<sup>9</sup> Los comerciantes locales fueron en su mayoría mercaderes de tienda abierta, pero también hubo tratantes que importaron a gran escala e incluso algunos *nobles-mercaderes-hacendados* como los Marqueses de Casa-Torres y de San Felipe y Santiago, de Casa-Justíz, de Villalta (Herrera) y el conde Casa Bayona (Marrero 1972-88, VIII: 144-148). Por primera vez, los empresarios (tanto comerciantes como hacendados) en La Habana compraron legal, directamente y, además, a buen precio los esclavos de los esclavistas ingleses procedentes de Jamaica. Aunque el monopolio español fue reemplazado por el monopolio británico, se respiraba un aire de comercio libre, ya que la ausencia del control gaditano “[...] borró la situación extraoficial que acrecentaba los costos de producción y, por último, les reintegró añejos privilegios municipales” (Moreno Fraginals 1978, I: 34).<sup>10</sup>

El volumen de mercancías introducidas por los ingleses en La Habana fue considerable.<sup>11</sup> Abastecieron el mercado urbano con teji-

---

9 “While it is abundantly clear, that a powerful nucleus of local entrepreneurs emerged at an early date and ultimately exercised broad power over marketing decisions, a systematic study of this sector and its business practices has not yet been attempted” (Kuethé 1991: 14). No se ha podido confirmar la conclusión de Delgado (1963: 118), quien afirma que casi no hubo comerciantes en La Habana antes de 1762.

10 Y sigue el mismo autor: “[...] los ingleses rompieron en sólo un año el equilibrio productor cubano y aceleraron el tránsito hacia la plantación” (Moreno Fraginals 1978, I: 36).

11 Un inventario de estos bienes fue valorado por Ricla: contiene mercancías por el valor total de 1.278.947 pesos. Véase ANC, GSC 450; Marrero (1972-88, XII: 5-6). A pesar de ello, Parceró Torre (1998: 169) pone en duda que se hayan introducido cantidades considerables de mercancías.

dos y manufacturas. Además la ciudad sirvió como depósito para la venta al interior.<sup>12</sup> Aunque el resto de la isla había sacado menos provecho de la ocupación británica en comparación con la región habanera, el contrabando dirigido desde La Habana hacia el interior de la isla, especialmente Puerto Príncipe, Bayamo y Santiago, había aumentado.<sup>13</sup> Sobre todo en Oriente y su capital Santiago de Cuba, la situación del abastecimiento de alimentos y manufacturas mejoró considerablemente durante algunos años después de 1763.<sup>14</sup>

Parecía que Cuba experimentaba el comienzo de su integración a los circuitos del comercio internacional atlántico y que se convertía en una colonia almacén, surtida de materias primas para el mercado

---

12 Véase la carta del marqués de Santa Ana a Juan de Prado, gobernador de La Habana, 28 de febrero de 1763, AGI, SD 1584: “Se me olvida decir a V.S. que nos han apestado estos ingleses de ropas y todo lo demás de su comercio a que únicamente giran, asistiéndonos la satisfacción de que nuestras casas se han mantenido ilesas, pues sólo lo muy preciso para la manutención y cuatro tiestos de loza se les ha tomado, y aún esto prefiriendo a los revendedores españoles, sin embargo de sernos evidente su lucro; no hay calle que no tenga dos o más almacenes, ya se ve que este lugar no admite su consumo, pero la idea de transportarlos al reyno y lo que cabilan hoy de dejarlos aquí al fiado (que hartó tendrán que arrepentirse) y de introducirlos en los demás lugares de la isla con el motivo de la paz los alienta, pero de esto último, sobre que hay varios proyectos que auxilia algún español, ya damos cuenta al gobernador de Cuba”.

13 Véase Comercio ilícito, 1750-62, ANC, CCG 5. Para otros ejemplos, véase también la carta al conde de Ricla sobre los exploradores que mandan los ingleses para establecer comercio con esta isla, 17 de junio de 1764, ANC, CCG 15/55; carta de Rafael de Limonte a Lorenzo de Madariaga, dando a conocer la pretensión de los ingleses que residen en la Habana en efectuar negociaciones ilícitas, 8 de abril de 1763, ANC, CCG 16/2. También: carta de Rafael de Limonte a Lorenzo de Madariaga sobre despachar una partida para prohibir la introducción que desde La Habana intentarían hacer los ingleses en esta Isla, 14 de mayo de 1763, ANC, CCG 12/3.

14 Véase el informe del Intendente Altarriba a Arriaga, La Habana, 8 de marzo de 1765, AGI, SD 2188: “En la navegación fue preciso hacer aguada en Santiago de Cuba; encontré en el Puerto Embarcaciones extranjeras beneficiando viveres, y ynformado del motivo hallé que ni para celebrar Misa había vino, ni para alumbrar al S.S.mo aceyte, por lo que les daba practica, pues desde el Sombrero hasta el Zapato proveen de todo las Colonias extranjeras, porque se carece en el Pays; llegué a este Puerto [La Habana] que no puedo decir le hallase abundante en generos, con tal necesidad que en esta Iglesia mayor se alumbraba al S.S.mo en lugar de aceyte con una vela de cera. Para introducción de caldos y comestibles el Capitan General Conde de Ricla hizo Ynformaciones y autos de necesidad que acreditaron la carestia que se padecia, en cuya consideracion se acordó por diferentes Asentistas de Negros que tragesen Bastimentos a esta Plaza”.

mundial. Al mismo tiempo, se efectuó la introducción de capital perteneciente a los comerciantes anglo-americanos. Durante la ocupación inglesa y en los años siguientes, la oligarquía cubana sacó provecho de la colaboración con los empresarios europeos. Pero esta relación hizo también que el hacendado se convirtiera en el agente de los intereses del comercio exterior, mientras el mercado interno languidecía, a pesar del aumento momentáneo de importaciones, porque no acumulaba capital, sino reinvertía sus beneficios en seguida en la producción (en forma de pagos al comerciante refaccionista y al esclavista) o con destino a su prestigio social.

Los préstamos a los hacendados, las transacciones mercantiles en el mundo del azúcar y en las importaciones necesarias para el mantenimiento de ese orden económico, todo estaba en función del sistema productor esclavista. El sistema financiero [...] se volcó hacia la producción azucarera casi exclusivamente y eso mismo impidió crear una red de inversiones en la isla mucho más acorde con una política económica nacional que tendiese a la expansión diversificadora de la producción (Tornero Tinajero 1996: 17).

### 3. Las reformas borbónicas en Cuba

El fiscal de la Real Hacienda y Aduana, Francisco López de Gamarra, en una carta del 21 de abril de 1763 al ministro Julián de Arriaga, se quejó de los abusos cometidos por los ingleses en La Habana. Además llamó la atención sobre las futuras irregularidades que pronto envolverían a todo el continente americano:

La introducción de géneros ha sido cuantiosísima, de modo que no es posible se consuman aquí en muchos años, particularmente lienzos, paños, listados ordinarios, zarasas de todas calidades, hilo, medias y sombreros: Como los ingleses están en inteligencia de que no se ha podido conseguir con S.M. que se les diese termino para salir de ellos, y concluir sus dependencias y que antes si deben salir todos los negociantes quando lo haga la tropa, premeditan algunos, dejar sus efectos a confidentes, siendo la intension (según se explica en vos común) continuar la venta aquí, introducirlos en el resto de las ysla, y si pueden en la Nueva España, y en otras provincias de esta América, sobre que ya se han hecho sus tentativas, destacando embarcaciones de comercio a la costa de Campeche y Veracruz [...].<sup>15</sup>

---

15 López de Gamarra a Arriaga, 21 de abril de 1763, AGI, SD 2210.

Estas palabras reflejan la típica postura de un representante de la administración española. De acuerdo con las instrucciones de la Real Compañía, López de Gamarra denunció el fraude cometido por los extranjeros y exigió el retorno a los principios del monopolio comercial.

Al reconstituir la Corona española su poder sobre la isla de Cuba, los criollos por su parte no tardaron en entregar una queja colectiva<sup>16</sup> sobre la ineficacia del gobierno colonial y exigieron amplias reformas: el establecimiento de una Audiencia, la disminución de los impuestos y el aumento del tráfico comercial entre Bayamo, Trinidad, Santiago de Cuba y Puerto Príncipe, tanto con los puertos españoles de Barcelona, Málaga, La Coruña y Bilbao, como también con los puertos americanos de Nueva Orleans, Veracruz y Cartagena de Indias. Además, pidieron que se firmaran contratos con los esclavistas británicos en Jamaica, glorificando la experiencia de los meses de ocupación que se llamaría de ahora en adelante la *prosperidad británica*.

Éstas fueron las dos posiciones opuestas con las que se vieron enfrentados los nuevos representantes de España en Cuba, el gobernador conde de Riela y el mariscal de campo Alejandro O'Reilly. La actitud e iniciativa de Riela y O'Reilly vinieron a decidir el futuro camino de Cuba entre la rigidez y la flexibilidad del dominio colonial. A los pocos meses de su llegada, habían registrado el estado desastroso en que se encontraba la economía local ocasionado por la paralización del comercio y por la falta de mano de obra debido a la ineficiente organización de la trata de esclavos por la Real Compañía de La Habana. De acuerdo con la nueva política pragmática del régimen de Carlos III, Riela suspendió los servicios de dicha Compañía por ser insuficientes y concedió directamente licencias particulares a esclavistas británicos que parecían ser capaces de garantizar el suministro de mano de obra por su acceso directo al mercado africano.<sup>17</sup> Riela veía la necesidad de una apertura comercial como consecuencia de la experiencia inglesa. Al contrario de las quejas del fiscal de la Real Hacienda, el gobernador de La Habana consideró la introducción de textiles y manufacturas procedentes de Gran Bretaña más bien como una oportunidad para

---

16 AGI, SD 2210.

17 Contratas admitas por el Exmo. Sr. conde de Riela para proveer el público en el año 1764 después del sitio, ANC, AP 99/53, ff. 85r-91r.

fomentar también los mercados internos de otras regiones cubanas y ampliar así la incorporación de toda la isla al comercio transatlántico. En su informe a la Corona, Ricla y O'Reilly refirieron que el intercambio mercantil, que pasaba a través de puertos pequeños, se realizó en su mayor parte a través del comercio lícito e ilícito de los extranjeros. Para que todo el caudal, que en estos días fue sacado al extranjero, pasara al comercio de España, Ricla propuso varios remedios, como el establecimiento de una Audiencia en La Habana, para facilitar la justicia comercial, la firma de contratos con extranjeros para introducir esclavos y la reducción de derechos para fomentar el comercio. En cuanto a los negreros británicos, recalcó que hasta ese momento los agentes de la Real Compañía sólo habían servido como testaferros y prestanombres de los comerciantes en Jamaica, mientras que durante los meses bajo el gobierno de Albemarle se había demostrado la eficiencia de la importación directa. Al mismo tiempo, los extranjeros podrían exportar las mercancías de otras regiones de la isla. Por este motivo, Ricla propuso la apertura de otros puertos de Cuba, en concreto éstos serían Bayamo, Santiago, Trinidad y Puerto Príncipe. Desde la llegada de los españoles, el contrabando en Cuba había sido fuerte, pero en las postrimerías de la época colonial hispanoamericana estaba aumentando considerablemente debido a que la isla dependía cada vez más de las importaciones de víveres. Por disponer de una costa larguísima con un sinnúmero de surgideros y manglares, Cuba disponía de las condiciones ideales para llevar a cabo el comercio clandestino. Al legalizar la importación de textiles procedentes de las manufacturas catalanas y gallegas, y la exportación de los cueros, mulas y novillos por varios puertos cubanos, el contrabando con Jamaica podría suprimirse. Como último punto, Ricla aconsejó promover la agricultura y la artesanía a través del aumento de la población blanca. Siguiendo el modelo norteamericano que había atraído a emigrantes alemanes para poblar Pensacola, se podría animar a italianos y suizos católicos para fundar poblaciones cerca de la bahía de Nuevitas (Puerto Príncipe) y Jagua, como puntos de interés comercial y militar.<sup>18</sup> Las propuestas de Ricla y O'Reilly se plasmaron como consecuencia en un informe del Comité Selectivo (nombrado por el Consejo de Indias), que recomendó al rey simplificar los procedimientos de obtención de permisos para

---

18 Ricla y O'Reilly a Juan de Arriaga, 12 de abril de 1764, AGI, SD 1509, s.n.

comerciar, la fijación de aranceles y la introducción masiva de esclavos a Cuba.<sup>19</sup>

En los años siguientes, tanto la reestructuración del comercio y de la administración como también la reorganización militar y política convirtieron a Cuba en un campo experimental para el gobierno de los Borbones. En la época después de la ocupación se observaron cambios drásticos en la economía cubana. El conde de Riela permitió la residencia de los comerciantes británicos en La Habana para seguir garantizando la introducción de la mano de obra. Madrid mandó un *intendente de guerra* con sede en el puerto; se estableció un servicio regular de buques de correos entre él y La Coruña para intensificar la comunicación con España. Además, Carlos III concedió la liberación parcial del comercio marítimo:

He hallado que siendo la Isla de Cuba y las demas de Barlovento capaces de un comercio de mucha consideración, y que les podía dexar ventajas conocidas, no lo hacen y se hallan sin proveer de los víveres, frutos y géneros que necesitan sus naturales, dando esto mayor campo al fraude y contrabando.<sup>20</sup>

Entre junio de 1765 y noviembre del año siguiente, 37 barcos llegaron a La Habana y, entre 1769 y 1774, el número subió a 421 (Marrero 1972-88, XII: 20, 27). El puerto disponía de 26 almacenes, de los cuales sólo uno pertenecía a la Real Compañía.<sup>21</sup> El Cabildo de la ciudad se quejó ante la Corona de la escasez de efectos que importaba la Compañía, la cual había perdido varios barcos durante el ataque inglés en el verano de 1762.<sup>22</sup> En esta queja, los criollos vieron la oportunidad para romper el dominio de los comerciantes peninsulares. Un primer triunfo fue la Real Orden del 14 de octubre de 1767 que terminó con el monopolio de la Real Compañía. Aún más, el monopolio comercial de Cádiz fue sustituido por el famoso *comercio libre*, que

---

19 Consulta original sobre el proyecto de comercio de América, 14 de febrero de 1765, AHN, Estado 2314. El Comité Selectivo estaba compuesto por Tomás Ortiz de Landazuri, Pedro Goosens, Simón de Aragorri, Francisco Craywinckel y el marqués de los Llanos.

20 Real Decreto del 8 de noviembre de 1765, citado por Marrero (1972-1988, XII: 17).

21 Carta de Manuel Joseph de Alegría, apoderado administrador de la Compañía, a Diego Joseph de Cosa, secretario de la Junta de Comisión de la Real Compañía de la Habana, 1765, ANC, dMdl 1435.

22 ANC, dMdl 1435.

conectó a La Habana con ocho puertos de España<sup>23</sup> y con los puertos caribeños de Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita; los impuestos para la introducción de esclavos y mercancías fueron reducidos; como consecuencia, los esclavistas británicos<sup>24</sup> transportaron más de 41.000 esclavos africanos a Cuba durante los siguientes 25 años, fomentando con ello profundamente el crecimiento económico de la isla.

Durante los años siguientes a la ocupación inglesa, también aumentó la circulación de dinero. En 1771, en vez de la macuquina (una moneda de cobre de uso local y valor inestable) se introdujo el peso fuerte como medio de pago corriente para hacer posible en el puerto de La Habana el intercambio de transacciones comerciales internacionales (Knight 1977: 241). Entre 1763 y 1769, el situado procedente de la Real Hacienda de la Nueva España y destinado al astillero y las fortificaciones de La Habana llegó a un promedio anual de 1,5 millones de pesos; subió a 2 millones en 1780, a 4,2 millones en 1782 y alcanzó un récord en 1783 de 8,5 millones (Kuethe 1991: 24). El situado se convirtió en el catalizador más importante para el aumento de las importaciones y exportaciones.

Todas estas medidas no sólo fueron el resultado del nuevo espíritu de reforma por parte de la Corona, sino también representaron la reacción a las demandas pronunciadas por la oligarquía habanera. La creciente producción de azúcar había engendrado una nueva clase dirigente que expresaba sus ambiciones y exigencias, y que logró ampliar sus poderes económicos. La *simbiosis económica* (Torneró Tinajero 1978: 721) entre hacendados y comerciantes dio cada vez más poder al patriciado urbano, mientras La Habana se desarrolló como centro comercial y empresarial.

Pese a ello, la situación de la economía interior de Cuba no cambió sustancialmente durante estos años. Aparte del papel eminente de La Habana, destacaban únicamente las relaciones interregionales entre los centros agropecuarios de Bayamo y Santiago, entre Bayamo y Puerto Príncipe, y finalmente entre Sancti Spíritus y Puerto Príncipe (ver Apéndice 2). Por lo demás, se observa sólo un intercambio mo-

---

23 Barcelona, Alicante, Cartagena, Sevilla, Málaga, La Coruña, Santander y Bilbao.

24 Los más eminentes fueron John Kennion, Cornelius Coppinger y, más tarde, la casa Baker & Dawson de Liverpool.

desto entre zonas cercanas (con arria o en canoa) con poco crecimiento en referencia a sus poblaciones (García 1994: 236-238). Además, en el caso específico cubano hay que poner de relieve que la poca diferenciación climática significa escasa variedad en el cultivo de los productos. De modo que a excepción de La Habana, los demás centros económicos cubanos quedaron aislados e ignorados por la política colonial. Aunque el gobernador de Cuba había exigido tomar en consideración los mercados del interior en las reformas borbónicas, la Corona no respondió a estas proposiciones. En un informe de 1768, el ingeniero y comerciante Agustín Cramer volvió a exigir el fomento del comercio interior con Puerto Príncipe, Bayamo, Sancti Spíritus y Trinidad.<sup>25</sup> Sin embargo, tardó varios años en que se establecieran puertos francos en Santiago, Trinidad, Batanabó (1778), Nuevitas (1784), Matanzas (1793) y Remedios (1793). Pero la hegemonía comercial de la capital no se allanó, ni mucho menos: una Real Cédula del 24 de noviembre de 1792 concedió a los comerciantes habaneros y extranjeros “[...] pasar en embarcaciones propias a cualesquiera puerto extranjero de America en busca de negros con el fin de comprarlos e introducirlos”. En cambio, en el caso de los demás puertos negreros (Trinidad, Santiago, Nuevitas y Batabanó) sólo se admitieron barcos españoles.<sup>26</sup> Otras ciudades menos importantes, por su parte, sufrieron bajo el dominio de los puertos vecinos. Todavía en 1807 y 1811 los hacendados y comerciantes de Santa Clara y Puerto Príncipe expresaban su desagrado por los privilegios exclusivos de los puertos libres y pedían el fomento de sus economías locales atrasadas para librarse de la dependencia de los norteamericanos.<sup>27</sup> Únicamente la ciudad de

---

25 Agustín Cramer, Discurso sobre el fomento de la Isla de Cuba, 9 de diciembre de 1768, AGI, SD 1157.

26 ANC, RC 74/2836, ff. 1-3.

27 Cartas de Ignacio Caro, Santa Clara, 31 de agosto de 1807, y de Ignacio Zarragoytia y Jauregui, Puerto Príncipe, 5 de marzo de 1811, ANC, Cons. 93/3953, ff. 50r-v, Expediente sobre la extrema decadencia que sufre la agricultura y el comercio de esta Ysla particularmente en el ramo de azúcar. Zarragoytia: “Es demasiado sabido que el comercio no es el comerciante, y los privilegios exclusivos no tiene otras favorables resultas que el engrandecimiento de los que lo disfrutan. [...] agricultura y comercio de los [puertos] de esta Ysla, que yacen en poco mas del mismo estado de población, que tenían ahora cien años, excepto los quatro privilegiados [La Habana, Matanzas, Santiago de Cuba y Trinidad], quando tenemos a la vista el espejo en que mirarnos de las colonias Anglo-Americanas, que desde el año 1783 en que se reconoció su independencia por las

Trinidad, a través de su puerto Casilda, había aprovechado la primera etapa del *comercio libre* para entablar relaciones comerciales directas con Buenos Aires, desde donde se importó tasajo para la alimentación de los esclavos. Debido al largo y montañoso camino a la capital, Trinidad necesitaba librarse de la centralización habanera para llevar a cabo su propio comercio. Pero no fue sino hasta la nueva época del comercio neutral en que se establecieron contactos con los puertos norteamericanos de Charleston, Baltimore, Boston y Nueva York; alrededor de 1800 Trinidad tenía intercambio comercial con Londres, Liverpool, Southampton, Trieste, Dubrovnik, Lübeck y Rostock.<sup>28</sup> Es uno de los primeros ejemplos que demuestra cómo cambió tanto el sistema comercial como el concepto de la periferia colonial.

#### 4. El comercio cubano-norteamericano

Vimos cómo la sacarocracia había aumentado su poder económico e incluso su influencia política a través de la colaboración con los ingleses a costa de los comerciantes peninsulares. Los criollos de La Habana se habían dado cuenta de las nuevas ventajas comerciales colaborando con los comerciantes exportadores: los cubanos se ocuparon de la producción y del transporte al puerto de La Habana, donde los comerciantes británicos compraban las mercancías para exportarlas a Jamaica, Gran Bretaña y Norteamérica. Es decir, la conquista de La Habana por los ingleses había inaugurado también las relaciones comerciales de una magnitud considerable entre Cuba y las colonias norteamericanas de Gran Bretaña. Fueron sobre todo los comerciantes procedentes de los centros comerciales de la costa oriental de Norteamérica, como Charleston, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston, quienes se aprovecharon de los nuevos vínculos con el mercado de la isla antillana. A raíz de la rebelión de las trece colonias norteamericanas contra Gran Bretaña, en 1775 se dio un acercamiento económico entre Cuba y la parte oriental de Norteamérica, que se intensi-

---

demás naciones, han tenido un fomento, que en el día ocupa este estado infante el segundo lugar de Nación comerciante, y que en 28 años de su libertad ha progresado su población tanto que [...] sin mudar del sistema actual, no lo podremos igualar en diez siglos”.

28 Desgraciadamente, el Archivo de la Aduana de Trinidad fue destruido en 1959. Por la información referente a Trinidad, quisiera dar las gracias a D. Carlos Zerkera y Fernández de Lara del Archivo Histórico Municipal de Trinidad.

ficó aún más por la interrupción del tráfico de las *Sugar Islands* británicas en el Caribe (Pearce 2007: 235). A causa del permanente estado de guerra en Europa, Cuba pasó, por su parte, por una crisis en su comercio con la metrópoli y sufrió por ende dificultades de abastecimiento. Por lo tanto, los comerciantes cubanos estaban en búsqueda de nuevos mercados. Algunos comerciantes norteamericanos se establecieron en La Habana antes de la rebelión contra Gran Bretaña. Hasta ese momento el comercio con Cuba había sido ilegal y esporádico. Además, los agentes británicos que organizaban el transporte de esclavos desde Jamaica vieron con recelo la posible intensificación del comercio cubano-norteamericano. Pero en esa época las colonias inglesas en América todavía dependían más del comercio con Santo Domingo, Florida y Puerto Rico que del de Cuba (Lewis 1984: 120).

En el Tratado de París de 1763 se estipuló que la Luisiana pasaría a ser española y se incorporaría a la capitanía general de La Habana.<sup>29</sup> Con este nuevo eje, el tráfico entre Cuba y las posesiones británicas en América aumentó considerablemente. El crecimiento de las exportaciones del azúcar cubano a cambio de la harina y de los cereales norteamericanos dio motivo al gobierno inglés para ejercer una política proteccionista, restringiendo el comercio con el Caribe.<sup>30</sup> Sin embargo, las restricciones económicas provocaron masivas protestas por parte de las trece colonias.

Durante estos años, La Habana había llegado a ser el centro logístico para la reconquista española de los territorios cedidos a Gran Bretaña en la Guerra de los Siete Años. A finales de los años setenta del siglo XVIII, el puerto principal de Cuba se convirtió en el cuartel general de las tropas españolas y el astillero vivió una etapa de mayor actividad. Como consecuencia del crecimiento de la población por comerciantes, esclavos, marineros y sobre todo soldados, La Habana dependía aún más de la importación de alimentos básicos, como la harina, ya que Cuba se concentraba cada vez más en la producción del azúcar. Esta producción ya sobrepasaba la capacidad de la flota mercantil

---

29 Real Cédula y Real Decreto de S.M. donde está reglamentado todo lo relacionado para ejercer el comercio entre España y Luisiana, 30 de Mayo de 1768, ANC, CCG 18/94; véanse también ANC, CCG 18/109, 19/85 y 22/49.

30 Al respecto, véanse Goebel (1938: 296) y Christelow (1942: 343). Para el *Mollasses Act* de 1764 y el *Free Port Act* de 1766, véanse BL, Add Ms 33.030, f. 243; Order to the Governor of Jamaica, PRO, CO 137/61, f. 29.

española. Entre 1775 y 1783 llegaron empresarios norteamericanos a Cuba, al mismo tiempo que las regiones de la costa registraron un fuerte crecimiento en la producción agrícola y el tráfico marítimo (Price 1974). Los comerciantes norteamericanos ofrecieron transporte de mercancías más rápido a precios más bajos. Por lo tanto, los impuestos de la importación y exportación para el comercio con Norteamérica fueron reducidos. En 1781, un total de 126 buques mercantes norteamericanos llegaron a La Habana. En 1783, se inauguró la línea marítima entre La Habana y Filadelfia; y en el mismo año anclaron 183 barcos en el puerto de La Habana, en su mayoría procedentes de la bahía de Chesapeake (Filadelfia y Baltimore), Carolina (Charleston), Georgia (Edenton), Nueva Inglaterra (Boston) y Nueva York (Lewis 1984: 117).

Con el fin de la guerra entre España e Inglaterra se redujo la presencia militar en La Habana y la necesidad de importar harina fue satisfecha desde España y México. Bajo la presión del consulado de Cádiz, la Corona revocó las facilidades comerciales con Norteamérica. Sin embargo, este comercio ya se había arraigado y varias casas comerciales norteamericanas se encontraban firmemente establecidas en La Habana, y no se vieron afectadas por los vaivenes de la política metropolitana.<sup>31</sup>

El esquema de este comercio fue bastante simple. La economía de Cuba estaba determinada cada vez más por un monocultivo, por lo cual dependía de mercados externos para el abastecimiento de su población. Se importaban esclavos, carne y harina desde Jamaica y Estados Unidos. Los esclavos y los alimentos se compraron con el azúcar. El negocio estaba dominado por el comerciante extranjero, el político español y el dueño de las plantaciones en Cuba. Las figuras más destacadas de este sistema fueron Riela como gobernador en La Habana (y más tarde en Nueva Orleans), el comerciante Robert Morris, en Filadelfia, la casa de Aguirre, Arístegui & Cía, en La Habana y con una central en Bilbao, Philip Allwood, delegado de los asentistas Baker y Dawson, de Liverpool, y algunos más.<sup>32</sup> Un ejemplo del exclusivismo de sus negocios es el monopolio para la importación de harina

---

31 Manuel Cabello, Relación que manifiesta los comerciantes yngleses americanos que se hallan en esta ciudad, 23 de Mayo de 1780, AHN, Estado 3885bis, exp. 4, n. 14.

32 ANC, Cons. 201/8913.

que fue concedido por el ministro Godoy al conde de Jaruco y a Francisco de Arango y Parreño en 1796.<sup>33</sup> Este contrato fue negociado por Carlos Martínez de Irujo, embajador español en Estados Unidos, y José María Iznardi, cónsul norteamericano en Cádiz. Iznardi por su parte llevaba relaciones comerciales permanentes con las casas comerciales de Josuah Donath & Cía, Robert Gilmore & Cía y Philip Nicklin & Cía, todas de Filadelfia y Baltimore. Fue Iznardi<sup>34</sup> quien contrató a estos comerciantes, los cuales vendieron la harina en La Habana a Arango. Por su lado, Arango la vendió a los refaccionistas Erice y Cueta Manzanal, quienes sirvieron de intermediarios en la venta a los panaderos en el interior. La escala de precios fue la siguiente: en la bahía de Chesapeake el barril costaba \$1,5, Iznardi lo compraba por \$6 y se lo vendía a Arango por \$9; los refaccionistas pagaban \$16 y, finalmente, el panadero \$24.<sup>35</sup> No sorprende, por lo tanto, el triunfo del comerciante extranjero.<sup>36</sup> Con el furor del azúcar cubano, la dependencia de los mercados externos fue absoluta. El comerciante dominó este sector ejerciendo la función de transportista, dueño de almacenes y acreedor. El papel del comerciante extranjero como acreedor se hizo aún más importante por la falta de otra fuente crediticia en la Cuba colonial y por falta de una eficaz coordinación entre operaciones técnicas y mercantiles. Los intereses de los préstamos que normalmente tenían una cuota de 5 a 6% subieron en algunos casos a 30% (Moreno Friginals 1978, II: 69). A pesar de las protestas del Consulado de Veracruz<sup>37</sup> estas prácticas usureras en el crédito acabaron con las existencias de los productores pequeños y medianos en Cuba. Sólo la oligarquía habanera supo mantener su independencia

---

33 Expediente sobre la Gracia concedida al Sr. conde de Mopox y Jaruco para extraer al Norte de America 9.000 pipas de aguardiente a introducir en esta Ysla su valor en harinas de aquella procedencia, 21 de noviembre de 1796, ANC, Cons. 71/2767.

34 Expediente sobre el cumplimiento de la Real Orden derogatoria de la providencia general del 18 de noviembre de 1797 acerca del comercio con neutrales, ANC, Cons. 72/2781.

35 AHN, Estado 3897/1; BNC, Pérez Beato 19.

36 “[...] siendo constante que la mayor parte de las casas hoy se hayan girando con los extranjeros, en esta ciudad son dirigidas y administradas por los propios neutrales [...]”; Informe del Real Consulado, 1796, ANC, Cons. 72/2783.

37 Expediente relativo a la oposición profesada por el Consulado de Veracruz a todo cuanto se ha obrado por éste de La Habana tanto sobre el comercio con neutrales como sobre la remisión de caudales y frutos preciosos, ANC, Cons. 72/2788.

financiera. Al mismo tiempo, estos créditos procedentes de Estados Unidos eran las inversiones que posibilitaron la construcción de nuevos ingenios.

La revolución de Santo Domingo, en 1791, ocasionó que La Habana se convirtiera en el núcleo del sistema de plantaciones entre el Caribe, Luisiana y Florida. Los hacendados y comerciantes en Norteamérica empezaron a barajar la idea de un imperio de plantaciones entre Norteamérica y las Antillas, cuya capital sería La Habana (Zeuske/Munford 1991: 91). El 27 de octubre de 1795 España y Estados Unidos firmaron un tratado de amistad y navegación. Entre 1796 y 1808 España pasó la mayor parte del tiempo en guerra, mientras la élite cubana se encargó por su propia cuenta de la organización de los asuntos de la isla, hasta conseguir la legalización del comercio con Estados Unidos. Con la Real Cédula del 18 de noviembre de 1797, Cuba pudo comerciar con los países neutrales, admitiéndose así la insuficiencia del sistema monopolista (Moreno Friginals 1978, II: 107). En 1798, por primera vez, el volumen del comercio cubano con Estados Unidos excedió al realizado con la metrópoli. Al empezar el nuevo siglo, sólo en las cercanías de La Habana se contaban más de 200 ingenios; las casas de comercio norteamericanas exportaron mercancías por valor de 20 millones de pesos desde La Habana (Torres-Cuevas/Reyes 1986: 80). Joel Poinsett en su función de agente de Estados Unidos de marina y comercio en América Latina visitó La Habana en 1822 y quedó impresionado:

Nunca he visto, en ningún puerto de Estados Unidos, con excepción de Nueva York, tanto bullicio de negocios. Hay una apariencia de opulencia y de comodidad en los aposentos de los nobles y de los ricos, que nunca he visto en ninguna otra colonia española, debido, se puede suponer, a su comercio exterior.<sup>38</sup>

A lo largo de la primera mitad del siglo XIX, comerciantes y banqueros norteamericanos también establecieron casas comerciales en Santiago de Cuba, Cienfuegos, Cárdenas, Matanzas, Trinidad y Sagua la Grande. Se dedicaron en su mayoría al comercio de transportes a lo largo de la costa de Cuba. Algunos empresarios norteamericanos compraron plantaciones de azúcar y café, adquirieron haciendas, e

---

38 "I have never seen so much shipping, and such an appearance of business, in any port of the United States, except New York, and there it is not as here, concentrated on one spot" (Poinsett 1969: 210).

invertieron en minas de carbón, de cobre<sup>39</sup> y de hierro (Pérez 1990: 24). Pero, en comparación con La Habana, fueron casos aislados. Las inversiones excepcionales de capital norteamericano en Cuba se efectuaron tan sólo para acelerar el transporte al puerto exportador. En este contexto, cabe nombrar la primera línea de un buque de vapor entre La Habana y Matanzas, que fue establecida en 1819, y el primer ferrocarril en Hispanoamérica, que fue construido entre La Habana y Güines de 1834 a 1838, por una empresa de Carolina del Sur (Marrero 1972-88, XI: 149).

## 5. Conclusiones

La ocupación británica de La Habana no significó la incorporación completa de Cuba al sistema comercial transatlántico entre el Caribe, Norteamérica y Gran Bretaña. La Habana fue entregada a España después de menos de un año, poniendo fin al comercio legal con Gran Bretaña. La introducción de esclavos fue significativa, pero no cambió sustancialmente la estructura económica cubana. Además, el éxito de los comerciantes extranjeros se basó principalmente en la productividad agrícola de Cuba, que había sido elevada por las reformas borbónicas antes de la ocupación. Sin embargo, durante los meses de la presencia extranjera fueron puestos los cimientos para la permanente influencia de comerciantes angloamericanos y su colaboración con los hacendados y comerciantes de La Habana. Esta élite criolla salió beneficiada por las nuevas relaciones comerciales. No obstante, el comercio fue organizado y dominado por los anglosajoneses (ver Apéndice 4).<sup>40</sup> Los cubanos que lograron establecer relaciones comerciales fuera de Cuba fueron casos excepcionales, mientras que la mayoría de los mercaderes locales se convirtieron en comisionistas de las casas comerciales norteamericanas.

¿Cuál fue, entonces, el papel de la Corona? Después de la salida de los ingleses de La Habana, la institucionalidad comercial del mo-

---

39 Como consecuencia de la producción de azúcar, aumentó la demanda por herramientas de cobre para producir pailas y fondos. Las minas de Santiago de Prado, de Bajurayabo y de Holguín existían ya desde 1720 (Marrero 1972-88, VII: 29-36).

40 “[...] sale siempre ganancioso quien hoy es banquero y ayer fue comerciante refaccionista: los hombres definidos por Arango como los que tienen dinero y almacenes [...]” (Moreno Fraginalls 1978, I: 67).

nopolio de Cádiz entró en una crisis tremenda, que llegó a su máximo con la supresión de la Real Compañía de La Habana. Es decir, la política de España consagró el triunfo de la sacarocracia sobre los comerciantes de Cádiz. Las reformas aportaron decisivamente a que Cuba se transformara de una tierra de paso en una base militar y después en un centro de producción de plantación, dando paso a la creciente industrialización del azúcar. Este desarrollo requería el establecimiento de nuevas instituciones administrativas. Se necesitó un tribunal que se ocupara de los asuntos de los hacendados y comerciantes, que organizara la trata de esclavos y que mejorara y cuidara la redes de comunicación en la isla. Por lo tanto, fue fundado el Real Consulado, al cual se agregó una junta de agricultura y comercio, la Junta de Fomento,<sup>41</sup> compuesta por la élite de los hacendados de La Habana. Otra institución, la Sociedad Económica (1793), se dedicó a la investigación sobre innovaciones técnicas en el campo de la producción azucarera.<sup>42</sup> Estas instituciones también se ocuparon de la mejora de la infraestructura viaria de la isla. Pero el acondicionamiento de la red viaria y fluvial una vez más sólo se limitaba al transporte del azúcar hacia La Habana, como en el caso de un canal de navegación interior que se construyó entre La Chorrera y Güines (Tornero Tinajero 1996: 178).

La colaboración con los ingleses benefició casi exclusivamente a La Habana, al igual que las reformas de la Corona. El mercado interior del resto de la isla, por lo contrario, quedó marginado. El cabotaje entre La Habana y Santiago de Cuba duró casi un mes. De ahí resultó que los mercados de Florida, Jamaica y Santo Domingo quedaran más cercanos para los empresarios habaneros. La provincia de Oriente por su parte se orientó hacia el Caribe, sobre todo a los puertos de Cartagena y Puertobelo. El Camino Real (La Habana-Guanabacoa-Matanzas-Villaclara-Sancti Spíritus-Puerto Príncipe-Bayamo-Santiago) se había construido en el siglo XVI, pero la falta de infraestructura y el

---

41 Reglamento para el establecimiento del Consulado, 30 de enero de 1792, BNC, Pérez Beato 802.

42 Antonio Morejón y Gato: Expediente ofreciendo seguir por el método francés el cultivo de la caña de azúcar y la elaboración de este fruto, y solicitando licencia del gobernador para traer a su costa varios artesanos y agricultores franceses, 26 de agosto de 1795, ANC, Cons. 92/3921. Véase también Expediente sobre las noticias comunicadas por el Síndico Don Francisco Arango y Parreño, adquiridas en el viage por encargo de S.M. ha hecho a Inglaterra, Portugal, Barbada y Jamaica, 30 de septiembre de 1795, ANC, Cons. 92/3923.

estado de la carretera –el viaje desde La Habana hasta Santiago en la estación de lluvias duraba 30 días– hizo imposible un intercambio articulado. Mientras que los caminos de transporte no mejoraran, no podía organizarse un mercado interior cubano. El reducido presupuesto –entre 1796 y 1816 fue de 650.000 pesos (Marrero 1972-88, XI: 141, 149)– no dio para mucho. Los intentos del Real Consulado para conseguir una mejora de la red viaria según los modelos de Jamaica y los jóvenes Estados Unidos fueron rechazados por la Corona. Incluso la construcción de un ferrocarril entre Güines y La Habana (el “camino de hierro”) conceptuada desde hacía tiempo por la Junta de Fomento no se realizó sino hasta 1834. Fue hasta entonces que una infraestructura más apropiada para la construcción de carreteras y canales, y la ampliación de las obras en algunos puertos se promovió.

Es cierto que el aumento de las exportaciones fomentó la expansión de algunas zonas urbanas (ver Apéndice 1). Incluso fueron fundadas nuevas poblaciones, como San Juan de Jaruco (1768) y San Fernando de Nuevitas (1780-1795), para el comercio de los barcos norteamericanos con la región de Puerto Príncipe, y, finalmente, Ferdinandina de Jagua (1819; desde 1846 con el nombre de Cienfuegos) (Rousseau/Díaz de Villegas 1920; Edo 1861). Esto, teóricamente, debía actuar como estímulo para las economías regionales. Pero la política comercial de la Corona referente a Cuba tuvo una fuerte tendencia a la exportación, lo cual afectó las posibilidades de desarrollar una amplia red de autoabastecimiento. Además, las importaciones de alimentos norteamericanos y ropas y manufacturas europeas entraron en competencia con los productos locales, los cuales fueron inferiores en calidad y más caros. Así pues, a medida que aumentó la exportación del azúcar, también se incrementaron las importaciones competitivas procedentes del extranjero en detrimento de las mercancías locales (y de sus productores). De este modo, se retrasó la consolidación de las zonas productivas en la colonia a pesar de las existentes relaciones comerciales interregionales. “De ahí que el mercado interior crezca a un ritmo lento, diríase que casi se mantiene estacionario durante buena parte del siglo XIX” (García 1994: 241).

No hubo progreso en muchos de los mercados interiores de Cuba, porque los ingenios cubrían sus necesidades (esclavos, suministros) en donde colocaban sus productos. Así, la economía monoprodutora cubana dependió de la demanda exterior. Por lo tanto, el crecimiento

económico estaba controlado por quien vinculaba a Cuba con el exterior: el comerciante extranjero. Sin tener directo acceso al mercado interior, éste controló el mercado de la mano de obra, el abastecimiento de los trabajadores y, por consecuencia, la producción azucarera. El comerciante extranjero no tuvo ningún interés en el desarrollo económico de Cuba, a no ser que coincidiese con sus ambiciones profesionales: sólo promovió el mejoramiento de la estructura de la comunicación y del comercio interior con tal de que se acelerara el transporte de sus mercancías; toleró el crecimiento de los sectores agropecuario, artesanal y manufacturero y la expansión mercantil en los centros económicos de Cuba en tanto que esto garantizara o incluso aportara al aumento de la producción azucarera. Pero había que impedir que se desarrollara un mercado competitivo. También la Corona española fomentó la industria cubana exclusivamente con el objetivo de aumentar las exportaciones y contribuciones estatales. Finalmente, la élite criolla del siglo XVIII definió los intereses de Cuba como los intereses del productor de azúcar. El hacendado vio al comerciante exportador como aliado natural. Con la interrupción de la comunicación con España, sacudida por la invasión napoleónica a principios del siglo XIX, la libertad de movimiento y la autonomía de la sacarocracia habanera se incrementaron considerablemente. Las decisiones económicas fueron tomadas en La Habana. A partir de los intereses comunes del hacendado habanero y del comerciante extranjero se establecieron un acuerdo mutuo y un consentimiento tácito para encaminar a Cuba hacia el monocultivo. Mientras tanto, en el interior de la isla el sistema productivo, financiero y laboral se subordinaba a la producción del azúcar (Torneró Tinajero 1996: 145-146). A los mercados interiores se les asignó una función suplementaria (véase Apéndice 3), con una diversificación mínima y un crecimiento limitado.

**Apéndice 1: Centros comerciales de la isla de Cuba  
y sus respectivas poblaciones en 1774**

Baracoa	2.222
Bayamo	12.250
Guanabacoa	7.998
La Habana	75.618
Holguín	2.440
Isla de Pinos	78
Jaruco	536
Matanzas	3.249
Nueva Filipina	217
Puerto Príncipe	14.332
Remedios	3.085
Sancti Spíritus	8.265
San Felipe Santiago de las Vegas	1.809
Santa Clara	8.103
Santa María del Rosario	2.898
Santiago de Cuba	19.874
Trinidad	5.614

Fuente: Censo de 1774 (Mateo Domínguez 1977: 46-47).

**Apéndice 2: Valor de las exportaciones de varias jurisdicciones según pueblos de destino, 1767-1768 (en pesos)**

<b>Destino</b>	<b>Bayamo</b>	<b>Holguín</b>	<b>Remedios</b>	<b>Sancti Spíritus</b>
Baracoa	-	16	-	269
Bayamo	-	1.461	-	-
El Caney	80	-	-	-
El Cobre	671	6	-	-
Jiguaní	112	-	-	-
La Habana	9.230	814	26.632	23.340
Morón	-	-	41	-
P. Príncipe	22.106	840	938	9.720
Remedios	-	-	-	228
Sancti Spíritus	-	50	3.054	-
Santiago de Cuba	30.820	4.983	-	-
Trinidad	-	-	-	1.278
Villa Clara	-	-	1.665	627
<b>Total</b>	<b>63.019</b>	<b>8.170</b>	<b>32.330</b>	<b>35.462</b>

Fuente: García (1994: 238).

**Apéndice 3: Producción agropecuaria de Cuba en 1781 y en 1817**

<b>Año</b>	<b>1781</b>	<b>1817</b>
Ingenios de azúcar	450	623
Hatos de ganado	954	1.193
Corrales para ganado	617	530
Potrerros para ceba	350	450
Sitios de labranza	1.681	1.762
Estancias para labranza	?	5.933
Haciendas para cría de abejas	-	354
Plantaciones de cacao	-	17

Fuente: BL, Add Ms 13.985, ff. 35-45.

**Apéndice 4: Resumen general del puerto de La Habana,  
1795 y 1805-1807 (en pesos)<sup>43</sup>  
a) Resumen general del puerto de La Habana, 1795**

<b>Procedencia</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>
Cádiz	1.956.886	9.210.048
Barcelona	354.430	557.906
Canarias	225.302	119.420
El Ferrol	449	5.051
Gijón	83.089	-
La Coruña	249.252	158.752
Málaga	439.789	145.468
Mallorca	17.866	13.329
Santander	542.506	329.829
Sevilla	8.049	-
Total Europa	3.874.270	10.601.384
Campeche	276.035	304.336
Cartagena de Indias	288.895	27.710
Florida	29.685	24.780
Guaira	9.150	43.084
Móbila	1.075	921
Montevideo	136.796	37.882
Nueva Barcelona	92.966	-
Nueva Orleans	209.032	193.147

43 Las estadísticas oficiales del puerto de La Habana aquí presentadas subrayan las observaciones sobre la situación económica de Cuba a principios del siglo XIX, las que expusimos en el curso del presente artículo: dominio de La Habana como puerto principal cubano de importación y exportación; punto más bajo del intercambio comercial con España en los años 1806-1808, como resultado tardío del desastre naval de Trafalgar en 1805 y de la invasión napoleónica; consecuentemente, dominio absoluto de los puertos norteamericanos (*Colonias*); al mismo tiempo, descenso del comercio con otros puertos coloniales, incluso de los tradicionales intercambios con Nueva España (Veracruz, Campeche) y, sobre todo, Cartagena de Indias; sin embargo, nace una nueva época en las relaciones comerciales con el norte de Tierra Firme (Cumaná, Caracas, Nueva Barcelona y Puerto Cabello, entre otros); la comparación directa demuestra que el comercio de La Habana con los otros puertos cubanos fue irregular y de mínima consideración (incluso inexistente en 1795).

<b>Procedencia</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>
Omoa	-	10.982
Pensacola	12.355	11.247
Puertobelo	70.411	80.308
Puerto Rico	70.411	18.867
Santo Domingo	13.667	365
Trinidad (Isla)	-	6.960
Trujillo	-	33.133
Veracruz	983.762	359.711
<i>Colonias</i>	947.307	483.606
<b>Total América</b>	<b>3.073.820</b>	<b>1.707.562</b>

Fuente: Calendario manual de la isla de Cuba (1795).

**b) Resumen general del puerto de La Habana, 1805**

<b>Procedencia</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>
Cádiz	299.338	17.649
La Coruña	2.354	1.006
Málaga	30.006	-
Motril	42.296	-
Santander	-	2.802
Tarragona	73.422	-
Tenerife	67.785	12.579
Total Europa	519.202	34.037
Campeche	160.304	123.816
Cartagena de Indias	79.138	-
Florida	23.320	4.570
Guaira	19.475	11.780
Honduras	1.372	-
Montevideo	96.956	-
Pensacola	5.389	8.258
Puertobelo	23.343	28.771
Puerto Rico	20.504	-
Santa Marta	5.656	-
Trujillo	39.373	119.877
Veracruz	248.239	327.434
Baracoa	2.555	-
Matanzas	1.952	-
Santiago de Cuba	297	-
<i>Colonias</i>	10.941.138	4.452.472
Total América	11.265.007	5.072.981

Fuente: BNM, Ms. 13.968.

**c) Resumen general del puerto de La Habana, 1806**

<b>Procedencia</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>
Cádiz	-	37.193
Tenerife	-	3.418
Vigo	-	3.418
Total Europa	-	51.257
Campeche	293.349	249.133
Caracas	-	6.223
Cartagena	39.584	159.963
Cumaná	4.548	8.145
Florida	950	-
Guaira	-	6.360
Montevideo	60.290	-
Nicaragua	-	20.494
Nueva Barcelona	8.055	-
Omoa	-	17.374
Pensacola	13.987	17.540
Puerto Cabello	2.026	11.741
Puertobelo	44.185	12.905
San Juan de Remedios	2.162	-
Santa Marta	-	19.660
Tabasco	-	9.902
Trujillo	82.437	149.654
Veracruz	304.837	428.423
Matanzas	33.831	-
Puerto Príncipe	1.042	-
Trinidad (Ciudad)	3.464	-
<i>Colonias</i>	9.861.067	5.174.641
Total América	10.755.839	6.292.167

Fuente: BNM, Ms. 13.971.

**d) Resumen general del puerto de La Habana, 1807**

<b>Procedencia</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>
Cádiz	-	7.173
Tenerife	-	4.844
Total Europa	-	12.017
Campeche	171.555	143.622
Cartagena	-	21.089
Guaira	-	6.269
Laguna de Términos (Yucatán)	-	985
Matanzas	19.239	-
Pensacola	-	2.531
Puertobelo	22.588	34.543
Trinidad (Ciudad)	4.876	-
Trujillo	138.918	65.061
Veracruz	365.145	557.801
<i>Colonias</i>	7.105.556	4.654.281
Total América	7.850.224	5.486.166

Fuente: BNM, Ms. 13.972.

**Bibliografía**

- Barbier, Jacques/Kuethe, Allan (eds.) (1984): *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819*. Manchester: Manchester University Press.
- Barcia, María del Carmen/García, Gloria/Torres-Cuevas, Eduardo (eds.) (1994): *Historia de Cuba. La Colonia, evolución socioeconómica y formación nacional desde los orígenes hasta 1867*. La Habana: Política.
- Bergad, Laird W. (1990): *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century: the Social and Economic History of Monoculture in Matanzas*. Princeton: Princeton University Press.
- Calendario manual de la isla de Cuba* (1795): *Calendario manual y guía de forasteros de la isla de Cuba*. Reproducido por Ediciones Históricas Cubanas, distribuido por Ediciones Universal.
- Christelow, Allan (1942): "Contraband Trade Between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1766". En: *Hispanic American Historical Review*, 22, 2, pp. 309-343.
- Delgado, Jaime (1963): "El Conde de Riela, capitán general de Cuba". En: *Revista de Historia de América*, 55, 56, pp. 41-138.

- Donnan, Elizabeth (1930-35): *Documents Illustrative of the Slave Trade to America*. 4 vols. Washington, D.C.: Carnegie Institution of Washington.
- Edo, Enrique (1861): *Memoria histórica de la villa de Cienfuegos y su jurisdicción*. Cienfuegos: Imprenta del Telégrafo.
- García, Gloria (1994): "El auge de la sociedad esclavista en Cuba". En: Barcia, María del Carmen/García, Gloria/Torres-Cuevas, Eduardo (eds.): *Historia de Cuba. La Colonia, evolución socioeconómica y formación nacional desde los orígenes hasta 1867*. La Habana: Política, pp. 225-264.
- Goebel, Dorothy Burne (1938): "British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823". En: *American Historical Review*, 43, 2, pp. 288-320.
- Iglesias, Fe (1975): "La explotación de hierro en el sur de Oriente y la *Spanish American Iron Company*". En: *Santiago*, 17, pp. 59-105.
- Inglis, G. Douglas (1985): "The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century". En: Department of History U.S. Naval Academy: *New Aspects of Naval History. Selected Papers from the 5<sup>th</sup> Naval History Symposium*. Baltimore: Nautical and Aviation Publishing Company, pp. 47-58.
- Klein, Herbert S. (1971): "North American Competition and the Characteristics of the African Slave Trade to Cuba, 1790-1794". En: *William and Mary Quarterly*, 28, 1, pp. 86-102.
- Knight, Franklin (1970): *Slave Society in Cuba during the Nineteenth Century*. Madison: The University of Wisconsin Press.
- (1977): "Origins of Wealth and the Sugar Revolution in Cuba, 1750-1850". En: *Hispanic American Historical Review*, 57, pp. 231-253.
- Knight, Franklin/Liss, Peggy (eds.) (1991): *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press.
- Kuethé, Allan J. (1991): "Havana in the Eighteenth Century". En: Knight, Franklin/Liss, Peggy (eds.): *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press, pp. 13-39.
- Kuethé, Allan/Inglis, G. Douglas (1985): "Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the Alcabala, and the Commercial Reorganisation in Cuba". En: *Past and Present*, 109, pp. 118-143.
- LeRiverend Brusone, Julio (1972): *Historia económica de Cuba*. Barcelona: Ariel.
- Lewis, James (1984): "Anglo-American Entrepreneurs in Havana: the Background and Significance of the Expulsion of 1784-85". En: Barbier, Jacques/Kuethé, Allan (eds.): *The North American Role in the Spanish imperial economy, 1760-1819*. Manchester: Manchester University Press, pp. 112-126.
- Liss, Peggy K. (1983): *Atlantic Empires: The Network of Trade and Revolution, 1713-1826*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Marrero, Leví (1972-1988): *Cuba: economía y sociedad*. 13 vols. Río Piedras: Ed. San Juan.
- Mateo Domingo, Alfredo (1977): *Historia de la división político-administrativa de la isla de Cuba 1607-1976*. La Habana: Editorial Arte y Literatura.

- McNeill, John Robert (1985): *Atlantic Empires of France and Spain: Louisbourg and Havana, 1700-1763*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Moreno Friginals, Manuel (1978): *El ingenio. El complejo económico social cubano del azúcar, 1760-1860*. 3 vols. La Habana: Ciencias Sociales.
- Parceros Torre, Cecilia María (1998): *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas, 1760-1773*. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- Pearce, Adrian (2007): *British Trade with Spanish America, 1763-1808*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Pérez, Louis (1988): *Cuba: Between Reform and Revolution*. New York: Oxford University Press.
- (1990): *Cuba and the United States: Ties of Singular Intimacy*. Athens: University of Georgia.
- Poinsett, Joel Roberts (1969): *Notes on Mexico, Made in the Autumn of 1822*. New York: Praeger (1ª Impresión 1825, London: J. Miller).
- Price, Jacob (1974): "Economic Functions and the Growth of American Port Towns in the 18th Century". En: *Perspectives in American History*, 8, pp. 123-186.
- Rousseau, Pablo/Díaz de Villegas, Pablo (1920): *Memoria descriptiva, histórica y biográfica de Cienfuegos*. La Habana: El siglo XX.
- Salvucci, Linda (1984): "Anglo-American Merchants and Atrata-gems for Success in Spanish imperial markets, 1783-1807". En: Barbier, Jacques/Kuethe, Allan (eds.): *The North American Role in the Spanish imperial economy, 1760-1819*. Manchester: Manchester University Press, pp. 127-133.
- Thomas, Hugh (1971): *Cuba or the Pursuit of Freedom*. London: Eyre & Spottiswoode.
- Tornero Tinajero, Pablo (1978): "Hacendados y desarrollo azucarero cubano (1763-1818)". En: *Revista de Indias*, 38, 153-154, pp. 715-737.
- (1996): *Crecimiento económico y transformaciones sociales. Esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial*. Madrid: Centro de Publicaciones del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social.
- Torres-Cuevas, Eduardo/Reyes, Eusebio (1986): *Esclavitud y sociedad. Notas y documentos para la historia de la esclavitud negra en Cuba*. La Habana: Ciencias Sociales.
- Zeuske, Michael/Munford, Clarence (1991): "Die 'große Furcht' in der Karibik: Frankreich, Saint-Domingue und Kuba 1789-1795". En: *Ibero-Amerikanisches Archiv*, 17, 1, pp. 51-98.