

LA CREACIÓN DE UN ESTANCO IMPERIAL ESPAÑOL DEL TABACO: LA POSICIÓN DE CANARIAS EN LOS FLUJOS DEL TABACO DEL MONOPOLIO ESPAÑOL 1684-1739

THE CREATION OF A SPANISH IMPERIAL STATE MONOPOLY OF TOBACCO: THE POSITION OF THE CANARY ISLANDS IN THE SPANISH MONOPOLY TOBACCO FLOW 1684-1739

*Santiago de Luxán Meléndez**

RESUMEN

Los estados mercantilistas centraron su política con relación al tabaco en la concentración de sus bases de aprovisionamiento. El Imperio español eligió la isla de Cuba como punto de abastecimiento principal y el tabaco cubano tuvo que competir con el de Virginia y Brasil en el mercado metropolitano. En esta comunicación tratamos de esbozar el comienzo de un estanco de corte imperial basado en cuatro realidades básicas: 1ª) La política de reservar la producción de la materia prima y/o el producto en las colonias, situación normalizada por la prohibición de su cultivo en España desde 1701 2ª) La elección de la Fábrica de Sevilla como centro de distribución general y de reelaboración del producto 3ª) La elección de Cuba como principal suministrador y 4ª) La posibilidad de contar con los situados de Nueva España para financiar las compras de tabaco. En este sistema Canarias jugó un importante papel en el tráfico de este producto durante el período escogido. Finalmente, a esta estructura se añadirá, en la segunda mitad del XVIII, la generalización de la fórmula del estanco en las Indias (1746-1786). En esta entrega nos ceñimos al marco cronológico comprendido entre 1684-1739 que es cuando la isla de Cuba inicia su protagonismo en el sistema atlántico del tabaco ibérico.¹

PALABRAS CLAVE: sistema atlántico del tabaco, monoposonio del tabaco, factoría de Cuba, esclavos y tabaco, Canarias.

ABSTRACT

The mercantilist nations focused their policy about tobacco in the convergence of their supplying bases. The Spanish Empire chose the island of Cuba as the first supplying point and Cuban tobacco had to compete with the tobacco from Virginia and Brazil in the metropolitan market. In this work we try to sketch the beginning of an Imperial state monopoly based in four basic facts: 1º) The policy of preserving the production of the goods and / or the manufactured product in the colonies, situation normalized by forbidding the harvest of tobacco in Spain from 1701. 2º) The choice of the factory of Seville as the general distribution centre and the re-elaboration of the product. 3º) The choice of Cuba as the main supplier and 4º) The possibility of rely on those situated in New Spain to finance the purchases of tobacco. The Canary Islands played an important role in the traffic of this product during this period. Finally, in the second half of the 17th century, the generalization of the formula of the state monopoly in the Indies (1746-1786) will be added to this structure. In this study we focus on the chronological period taken between 1684 and 1739, when the Island of Cuba starts its leading role in the Iberian tobacco Atlantic system.

KEYWORDS: Iberian tobacco Atlantic system, Tobacco monopoly, Factory of Cuba, slaves and tobacco, Canary Islands.

EL ESCENARIO DE LA NUEVA ARTICULACIÓN DEL MONOPOLIO DEL TABACO ESPAÑOL

La ascensión al trono de Felipe V y la Guerra de Sucesión en que desembocó trastocaron las relaciones entre España y su imperio y pusieron en peligro los fundamentos de exclusividad en los que se había basado la Carrera de Indias en los siglos anteriores. Durante la contienda los franceses no solo entraron de manera directa en el Perú, sino que a través de la concesión del

*Catedrático de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. Este trabajo se encuadra en el proyecto de investigación "La integración de las economías atlánticas: el papel del tabaco en los imperios ibéricos 1636-1832" (HAR2012-34535).

Asiento de Negros (27-IX-1701),² tuvieron una presencia más intensa en el Caribe, donde contaban con la isla de Santo Domingo (Paz de Ryswick de 20-IX-1697), como centro estratégico. Su influencia en la regulación de la Carrera de Indias (*Junta para el restablecimiento del comercio* de 1705) que pretendieron dismantelar, no tuvo sin embargo éxito.³ El interés de los comerciantes españoles, a la contra, estuvo en el mantenimiento de la exclusividad del comercio ultramarino. De ahí que algunos historiadores hayan calificado de continuista la política de Felipe V.⁴

La formalización de la Paz de Utrecht en 1713 trajo consigo la firma en Madrid del *Tratado del Asiento de Negros* (26 de marzo de 1713) y la asunción del comercio de esclavos por la *South Sea Company*. Los franceses fueron sustituidos por los británicos que, hasta 1739, tuvieron una presencia reconocida en el comercio de las Indias españolas, rompiendo las rigideces de la Carrera de Indias.

Las transformaciones en la actividad comercial, durante y después del conflicto armado, tuvieron una enorme repercusión en el estanco del tabaco español y en la definición de un nuevo modelo tabaquero imperial que culminaría con la creación de la factoría de La Habana en 1717. Los cambios institucionales que hemos mencionado y el desabastecimiento provocado por la guerra en la metrópoli, junto a un incremento del contrabando como consecuencia de la interrupción de las relaciones económicas normales, condujeron a la necesidad de regular el suministro del estanco español, intentando dar prioridad absoluta al tabaco cubano, sobre el “Rollo” brasileño y la rama virginiana.⁵

Además de los cambios que hemos enunciado, es necesario resaltar que la Corona española ya había definido una política de abastecimientos de tabaco de corte mercantilista, disponiendo que la Fábrica de Sevilla asumiese la distribución de la variedad de tabaco polvo a toda América en 1684.

En el breve período de 1684-1687, en el ámbito del estanco metropolitano, se adoptará la fórmula de la administración directa de la renta del tabaco. Medio siglo después, en 1739, nacía la *Real Compañía de La Habana*⁶ con el objetivo de controlar mediante una sociedad privada el tráfico de tabaco desde la isla antillana a España. No es una casualidad que este nuevo intento de organización del tráfico tabaquero con España coincida con la ruptura de hecho del contrato del Asiento de Negros, que la *South Sea Company* mantenía con el gobierno español. El período cronológico elegido para nuestra exposición tiene, en consecuencia, varios focos de interés: el ensayo frustrado de creación de un monopolio imperial del tabaco en 1684; la aplicación de una fórmula de monopolio atenuada a la isla de Cuba con la apertura, no sin dificultades, de la factoría de La Habana en 1717 (sublevaciones vegueras); la entrada, tanto de la *Compañía de Guinea* francesa, como de la citada *South Sea Company*, en las Antillas obstaculizando la organización del estanco español; finalmente, la asunción del estanco de tabaco cubano por la *Real Compañía de La Habana* en 1739.

LA ELECCIÓN DEL TABACO DE CUBA COMO PRODUCTO PRINCIPAL 1684-1717

El primer plan para articular un monopolio imperial fue coincidente con el paso del arrendamiento a la administración directa en la metrópoli a fines del siglo XVII (real cédula de 3-V-1684).⁷ Se trataba de convertir a Sevilla en el centro distribuidor de tabaco polvo a toda América en régimen de exclusividad: “Que el tabaco en polvo se haya de poder comerciar para Indias con calidad que lo hayan de llevar del Estanco Real de Sevilla...” (Artículo 6º de la *instrucción* de 6-V-1684). En esos momentos todavía La Habana no tenía el predominio del aprovisionamiento metropolitano. El tabaco en rama, según la *Instrucción*, se importaría desde la propia Habana, pero también desde Trinidad de la Guayana, Puerto Rico y Santo Domingo e, incluso, se reconocía la adquisición de hoja del Brasil. Además, desde 1668, hay constancia de la recepción de hoja de Virginia para su molturación u otros usos en la Fábrica de Sevilla.⁸ La real cédula de 1684 tenía un corte claramente mercantilista y tuvo éxito temporalmente en la erradicación de las compras de tabaco de Virginia. El diseño imperial al que nos referíamos, sin embargo, no llegó a ser realidad.

El paso siguiente fue el intento de control de la economía tabaquera que estaba surgiendo en la isla de Cuba. En esta línea se procuró, también sin éxito, impedir la elaboración de tabaco

polvo (reales cédulas de 30-V y de 21-VIII-1684).⁹ En el otro lado del Atlántico, en la metrópoli, se fue más eficaz en la prohibición del cultivo del tabaco con la imposición de “penas a los que fabriquen, siembren, introduzcan y usen tabaco que no sea de las Reales Fábricas” (El Buen Retiro, 9 de abril de 1701).¹⁰

El gobierno de España, a través del Consejo de Indias y con la intermediación de los Contadores de Cuentas,¹¹ antes de la creación de la factoría, fue organizando el sistema de compras de tabaco cubano, dando las respectivas ordenes (real cédula de 12-IV-1698),¹² al contador Manuel García de Palacios,¹³ en la época en que era gobernador de la isla Diego Córdoba Laso de la Vega “La Corona estaba firmemente determinada a obtener en provecho propio los ingresos del negocio tabacalero”.¹⁴

Según se desprende de las Instrucciones al contador, que pueden ser consideradas el primer paso firme en el proceso de institucionalización de la renta de tabaco en Cuba, la Corona española destinó a la compra de tabacos el dinero resultante de la recuperación de cuatro navíos que naufragaron en el “Bajo de la Víbora” en 1691.¹⁵ Del buceo que se realizó para recuperar la plata de los galeones quedaron líquidos en la caja de La Habana 106.762 pesos. El Consejo de Indias consultó a SM en 11-IV-1698 el mayor beneficio que resultaría de su uso en la compra de tabacos dando para ello comisión al contador de cuentas Manuel García de Palacios al que se remitiría instrucción sobre cómo lo debía de ejecutar. El rey lo aprobó y se encargó de la redacción de la instrucción a Manuel García Bustamante del Consejo de Indias. En ella se dio al citado contador “amplia facultad para esta compra diciéndole la forma y tiempos de la remisión”:

Tendréis entendido —podemos leer en el art. 1º de las instrucciones— que el caudal que he mandado aplicar al efecto expresado es el que se halla en las Cajas Reales de esa Ciudad procedido del buceo de los cuatro navíos que naufragaron sobre la Víbora el año pasado de 1691 y de otros cualesquiera que se hayan ejecutado; y así lo primero que habéis de hacer para el cumplimiento de lo que os ordeno es apurar y saber a punto fijo que cantidad debe haber y se halla en las Cajas Reales procedido de estos buceos en Rs. Tejos, Barras y Piñas que es lo que está aplicado a mi Real Hacienda, porque lo que estuviere en frutos y géneros está reservado y se ha de reservar para los interesados en los navíos que se perdieron según lo tengo prevenido. Y si faltare alguna porción de lo que debe haber, cuidareis de que se reintegre luego y sin dilación alguna por la persona o personas que debiere hacerse sin admitir para lo contrario excusa, réplica ni dilación.

García de Palacios acusó recibo de las citadas instrucciones en carta de 30-XI-1698 que se recibió en la Corte por la vía de Portugal. Del dinero inicialmente previsto se le entregaron por los oficiales reales 95.030 pesos y 6 reales que quedaron líquidos de los 106.762 pesos, descontados algunos gastos y 8.000 pesos que destinó el rey al murallón de la fuerza vieja de La Habana.

La primera compra que tuvo ajustada siguiendo las órdenes que se daban en las citadas instrucciones fue de 300.000 libras al precio de medio real la libra. García de Palacios para poder operar en exclusiva solicitó un despacho de nombramiento que le diese preferencia sobre otros comerciantes al tratar con los cosecheros.

Con los navíos de Martín de Zavala¹⁶ envió además noticias de la realización de la comisión. El tabaco, señalaba, sería bueno comprarlo en polvo “para la brevedad y mejor forma de la remisión” y solicitaba se le enviase bramante para los empaques. Igualmente era necesario que se repitiesen las órdenes dadas a los generales de la flota y galeones “para que embarquen y conduzcan los tabacos que les entregase este ministro”. Zavala no había querido recibir más que 432 tercios no obstante los requerimientos que se le hicieron para que trajese hasta 2.000. El Consejo de Indias decidió que de lo gastado se diese cuenta a la Contaduría para que lo tuviese presente en la cuenta formal que debía dar Manuel García de Palacios.

Recordemos que en el punto tercero de sus *instrucciones* se le encomendaba especialmente que debía remitir el tabaco en manojos para que pudiera ser molido en la Fábrica de Sevilla:

Todo este caudal como se os advierte lo habréis de emplear en compra de tabaco en manojos de los que producen los territorios de las estancias, lugares y cercanías de esa Ciudad, procurando sea lo más a propósito y de mejor calidad que se hallare para que remitido a España (como adelante se os dirá) se pueda moler y reducir a polvo en mis Fábricas Reales de la ciudad de Sevilla, a fin de que en ellas se beneficie y por este medio se eviten las introducciones de malos tabacos que la codicia y malicia de naturales y extranjeros han logrado y logran en grave perjuicio de mi Real Hacienda y de la salud y causa pública.

Ante esta petición el Consejo decidió también que se le enviasen órdenes para la compra de los tabacos en polvo y 4.000 varas de bramante, que serían pagados por Juan Bautista de Aguinaga del caudal que suministrasen los 432 tercios que había traído Zabala.

Con relación al modo de efectuar las adquisiciones de tabaco el Consejo de Indias tenía claro que debían realizarse preferiblemente al contado (artículo 4º) para obtener un precio más ventajoso (el precio de los manojos escogidos no debía pasar de un real).

Nos interesa igualmente señalar que a fines del siglo XVII el consumo general de tabaco que pretendía el Cabildo habanero se comprase por parte del estanco castellano se estimaba en 2.000.000 de libras:

También tendréis entendido que por parte de esa ciudad se solicitó en esta Corte se ajustase con el Arrendador General del Tabaco de estos Reinos, tomase hasta dos millones de libras de manojos, pagándoselos al precio que se conviniese para que los labradores y cosecheros tuviesen alguna seguridad y granjería en la salida de este fruto, respecto del descaecimiento¹⁷ en que se hallaba y la necesidad de consuelo que ocasionaba a los interesados que es la causa principal que ha movido mi Real Ánimo a resolver y dar principio a semejante negociación por el amor paternal con que deseo el bien de mis vasallos, general y particularmente, lo cual podréis manifestar a esa Ciudad en ocasión oportuna para que teniéndolo entendido os ayude y concurra en lo que de ella dependiere al mejor logro de este intento[artículo 5º].

Los artículos 6º, 7º y 8º de las instrucciones se referían también al sistema compra de los tabacos por parte del contador. Debería hacer públicas las condiciones, no habría que comprar tabaco a intermediarios sino directamente a los cosecheros y el precio de compra no debería estar fijado de antemano. El producto adquirido tendría que ser depositado en almacenes —si existiese sitio en los edificios reales mucho mejor— que mantuviesen su calidad, con la contratación de un guardalmacén si fuese necesario (artículos 9º y 10º). Igualmente las instrucciones advertían sobre el cuidado que había que tener en la formación de los paquetes para su embarque, tratando de evitar al máximo los desperdicios (artículo 11º). Los artículos siguientes se referían al embarque en los navíos de guerra y de registro y a la obligación de los responsables de las Armadas de recibirlos.

En la escuadra del almirante general D. Pedro Fernández de Navarrete¹⁸ [que salió de Cádiz en 1700] se han recibido cartas en las que da cuenta de remitir en dicha escuadra 3.000 tercios de tabaco en hoja (472.826 libras). SM ordenó que esta relación de gastos del tabaco “se pusiese a orden del Presidente de Hacienda respecto de haber resuelto que la venta de tabaco corriese y se administrase por la Real Hacienda”.¹⁹

A partir del 18-VII-1702 siguieron dictándose diversas reales cédulas que ordenaban la compra e inmediata conducción de tabacos a la metrópoli. Entre octubre de 1704 y mayo de 1705, por ejemplo, el monopolio recibió 851.000 libras.

Polvo monte de Indias	Manojos en rama de La Habana y de Berbería	Brasil	Total libras	Valor, fletes y acarretos
461.291	306.671	83.051	851.013	2.530.537 rs. 24 mrvds.
				86.037 264 mrvds.

Relación del tabaco entrado en la Fábrica de Sevilla (1-X-1704 a 30-IV-1705).

Fuente: AGI, Santo Domingo 468 (en Sevilla, Juan Ramírez a 5-V-1705).

Dicho tabaco sería distribuido en el territorio del estanco del modo siguiente: Andalucía y especialmente Sevilla recibía algo menos de la mitad (45%); después venían Galicia/Asturias (13,66%), Extremadura (12,11%), Castilla la Vieja (11,69%), Madrid (10,69%), Castilla la Nueva (3,29%) y Murcia (0,42%). Junto a ellas el reino de Tierra Firme (2,91%).

Por clases de tabaco el lavado y el polvo monte representó el 81%, en manojos solo se repartió el 3% y el Brasil casi el 16% (Sevilla, Extremadura y Madrid).

Partidos	Lavado	Monte	Manojos	Brasil	Total	% Renta
Madrid (inclusos 3.000 cigarros)	49.500	28.500	56	8.878	86.934	10,6967782
Reino de Sevilla por obligación y fuera de ella	103.272	50.227	24.835	75.347	253.681	31,2141324
Granada	36.065	17.451			53.516	6,58486647
Córdoba	19.886	10.092			29.978	3,68863755
Jaen	19.462	9.738			29.200	3,59290868
Galicia/Asturias	62.914	48.175			111089	13,6689258
Extremadura	40.723	22.123		35.602	98448	12,1135162
Ciudad Real	5.749	6.041			11.790	1,4506984
Ocaña y sus agregados	3.310	4.103			7413	0,91213123
Sigüenza	2.450	2.450			4900	0,60291961
Toledo	1.100	1600			2700	0,33222101
Murcia	2.135	1.339			3474	0,4274577
Valladolid	26.759	21.154			47913	5,89544636
Salamanca	24.138	14.011		9.800	47949	5,89987597
Reino de Tierra firme de cuenta de SM	23.223	504			23.727	2,91948439
Totales por clases	420.686	237.508	24891	129.627	812.712	
% por clases sobre el total	51,7632322	29,2241286	3,06270856	15,9499306		

Tabaco distribuido a los partidos de Castilla y León (1-X-1704/30-IV-1705).

[Sevilla Juan Ramírez a 5-V-1705].

Fuente: AGI, Santo Domingo 468.

García de Palacios, que sería propuesto como administrador de la renta, fue el encargado de preparar las remesas de polvo habanero, siempre juzgadas insuficientes y de poca calidad. Esta circunstancia se explicaba por la entrada de los franceses en el mercado cubano y por la molienda sin control, con los fraudes subsiguientes, realizada en La Habana durante la etapa de su Asiento.

La elección de Cuba como principal suministradora no significó la formación de un mercado imperial del tabaco. El Consejo de Indias y la Casa de la Contratación, por ejemplo, se oponían a que los barcos de la Carrera de Indias trasesasen tabaco desde La Habana a Veracruz, entorpeciendo de este modo la integración de los mercados tabaqueros americanos. En 1705, mientras los franceses operaban en la isla, Francisco Antonio Garrote almirante de la Carrera de

Indias,²⁰ propuso acarrear todos los años a Sevilla 500.000 libras de tabaco a cambio de la licencia de 130 toneladas, de las 400 de permiso con las que contaba la renta del tabaco, para el Puerto de Veracruz (7-V-1705). Esta petición provocó un pequeño debate en el seno del Consejo de Indias que tuvo que valorar la reclamación de Diego del Corro que presentó un memorial para que se cumpliera lo que capituló de un navío de registro para La Habana (Madrid 2-XI-1705).²¹

La vuelta de La Habana de los navíos de Bartolomé Antonio Garrote (*Jesús Nazareno* y *Nuestra Señora de Guadalupe*), y de Francisco Miró (*Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Javier* y *San Nicolás de Bari*),²² supondrá una entrada, en 1705, de 900.000 lbs. de tabaco.²³

Una cosa era, sin embargo, extender y consolidar la producción de tabaco y otra muy distinta conseguir el abastecimiento del mercado del estanco metropolitano solamente con el producto cubano. Efectivamente, desde fines de siglo XVII, la batalla por la exclusividad colonial estaba siendo perdida, puesto que los propios arrendadores de la renta introducían en la Corona de Castilla tabaco de Virginia y de otras partes, de modo significativo del Brasil. Los últimos compases del siglo XVII y los primeros años del siglo XVIII pueden ser caracterizados por la extensión del cultivo y la concesión de licencias para instalar molinos. De Cuba se enviará la variedad de polvomonte lo que evidencia el enorme desarrollo de la molinería a lo largo del conflicto sucesorio. El abastecimiento restante procedía del Brasil y Virginia. Tres fuentes fundamentales, como ya hemos dejado consignado, se consolidarán en el estanco español, en los albores del XVIII: La Habana, Virginia y Brasil. Al final de la Guerra de Sucesión, en el bienio de 1713-14, teniendo como referencia las entradas a la Fábrica de Sevilla las tres partidas significaban en porcentaje: La Habana (54,5), Virginia (34,1) y Brasil (11,4).²⁴ (Cf. Gráfico 1).

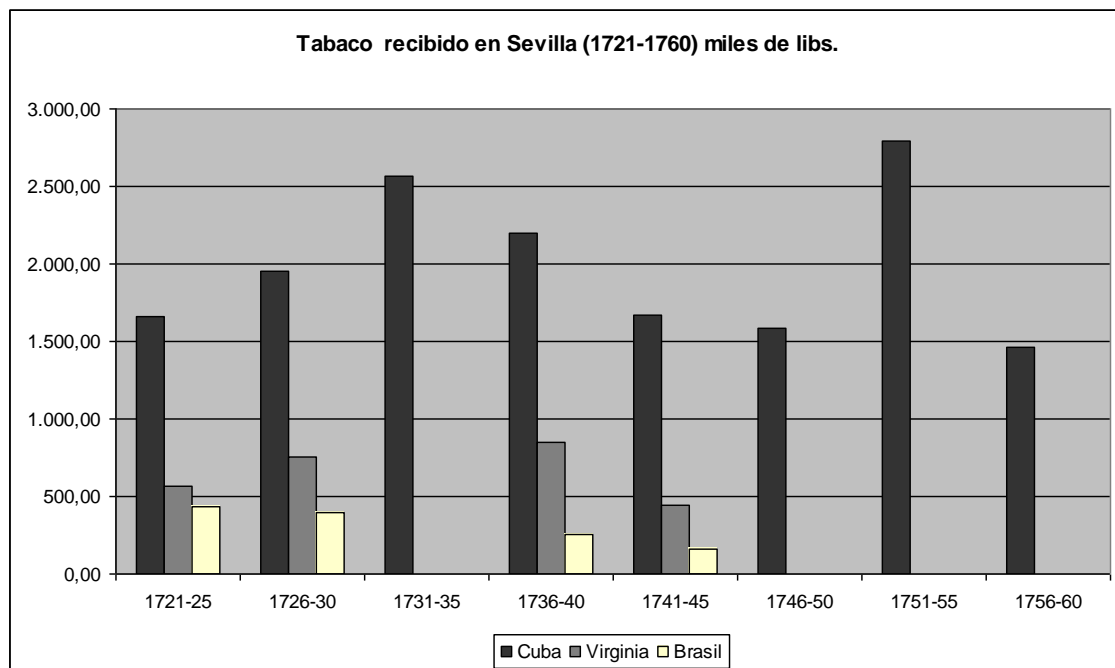


GRÁFICO 1.

Fuente: Libros de cargo y data de la Fábrica de Sevilla. Para fechas posteriores a 1745, que en el gráfico no se recogen, el tabaco de Virginia alcanzó en 1750 la cifra de 420.520 libs. por 253.526 libs. de Brasil. En 1760 las magnitudes se situaron en 537.705 libs. (Virginia) y 68.438 libs. (Brasil). Debe tenerse presente que Alicante se convertirá con posterioridad en el centro receptor fundamental del tabaco de Brasil y que en el gráfico solo se registran las entradas en la Fábrica de Sevilla.

EL IMPULSO DE LA PRODUCCIÓN POR LA COMPAÑÍA FRANCESA DEL ASIEN TO 1702-1714

Durante los años del conflicto sucesorio el gobierno español se limitó a realizar compras de tabaco a los productores, viéndose absolutamente mediatizado por la actuación de la Compañía

francesa del Asiento.²⁵ Rivero Muñiz, principalmente, destacó el papel relevante de los franceses en la expansión del tabaco en la isla de Cuba, calificándolo de “primer boom tabacalero de La Habana”. Uno de los factores principales será Juan Bautista Joncheè, equiparado por Scelle a la categoría de cónsul.²⁶

Como consecuencia de la guerra, no obstante, la Fábrica de Sevilla vio cómo se restringía su abastecimiento (dificultad de arribada de las flotas de la Carrera de Indias, incremento de la actividad de los piratas y mayor presencia de buques ingleses y holandeses que negociaban directamente con los productores del interior),²⁷ con el agravante de que la calidad del tabaco molido también disminuyó. El problema era la escasez coyuntural, derivada de la irregularidad del tráfico, lo que redundaba en períodos de gran abundancia y situaciones de escasez extrema. Terminadas las estrecheces de la guerra, los tabacos procedentes de La Habana inundaron los almacenes de la fábrica y lo que es más significativo adquirieron mala reputación entre los consumidores. No olvidemos que estos tabacos se reembarcaban también desde Canarias, donde los comerciantes franceses estaban igualmente asentados.

Años después, cuando la economía del tabaco esté ya plenamente consolidada se reafirmará la explicación de la expansión del cultivo y de la molienda de polvo, durante el período francés. Bernardo José de Urrutía y Ramos, funcionario de la Real Compañía de La Habana, y autor del manuscrito *Cuba. Fomento de la Isla* (1749), se referirá al tráfico de tabaco de contrabando realizado por los franceses y al poco cuidado puesto en la elaboración del producto para intentar satisfacer su demanda creciente.²⁸ Para este autor el tabaco fue, en la primera mitad del siglo XVIII, el nervio de la economía cubana, por delante del azúcar y de los cueros.²⁹ En las *instrucciones* de 7-VI-1760 del marqués de Esquilache, que regulaban el funcionamiento de la segunda factoría, encontramos también una referencia pormenorizada del papel jugado por Joncheè y la Compañía Francesa en la expansión tabaquera de Cuba.³⁰

Si por un lado el cultivo y la molienda del tabaco se incrementaron durante la guerra, por otro, el abastecimiento del estanco sufrió serias irregularidades. La Renta evaluó durante esos años las necesidades de tabaco cubano para el estanco en 3.000.000 libs., cifra que parece exagerada, puesto que entre 1721-1760 el tabaco habanero entrado en Sevilla estuvo en torno a los 2.000.000 de libras anuales. Según Jacobo Flon y Zurbarán (*Informe* de 1724),³¹ el conflicto sucesorio interrumpió el normal y frecuente abastecimiento desde La Habana, llegándose a padecer escasez en los estancos, lo que obligó paradójicamente a recurrir a la compra de los tabacos de Cuba en Francia.³²

UN SEGUNDO INTENTO DE ARTICULACIÓN IMPERIAL: LA CREACIÓN DE LA FACTORÍA DE LA HABANA PARA EJERCER EL MONOPOLIO DE COMPRA

Terminada la guerra, la administración española decidió dar un paso más. No solo tenía que ejercer de comprador en el mercado libre, sino que para asegurarse el abastecimiento era necesario el control del cultivo, ejerciendo el monopolio de compra (monopsonio). Esta medida debía ir acompañada de la reducción de la producción de tabaco en polvo, con el consiguiente incremento de la calidad del producto, limitando el número de molinos. La clave era articular un sistema de pagos financiado por la Nueva España (situados)³³ y por los envíos de géneros desde Cádiz, con los que poder adquirir el tabaco. En la exportación de los productos del sur de España estaban interesados los comerciantes andaluces —que cuando se acabe la Guerra tendrán que competir con la Compañía inglesa del Asiento de Negros— y no tanto los isleños, por cuanto tenían acceso a géneros extranjeros a precios mejores. El pago en plata, favorecía tanto a los cultivadores como a los productores del tabaco y, naturalmente, primero a la Compañía francesa y más adelante a la del Asiento. Este es el sentido del *Memorial* presentado por Eugenio Miranda Gamboa y Francisco Díaz Román al secretario de Estado Joseph Grimaldo (Madrid 6-VII-1707).³⁴ En este documento se identificaba a los dueños de los molinos como los intermediarios que había que tratar de reducir y, lo que es más interesante, se fijaban, como hemos repetido, las necesidades de la Fábrica de Sevilla en 3.000.000 de libras, que casi siempre resultarán inalcanzables para los suministradores del Estanco metropolitano.

El encargado de poner en marcha esta nueva política fue Laureano Torres Ayala, futuro marqués de Casas Torres que antes había ocupado el cargo de gobernador de La Florida.³⁵ Este

personaje había vivido en Cuba y conocía bien el negocio del tabaco. Desde que arribó a La Habana en 10-I-1708³⁶ procedió a aumentar las imposiciones a los propietarios de los molinos y a los dueños de piedras, con el fin de desincentivar la producción de tabaco en polvo. Igualmente inició las compras de tabaco con fondos procedentes de la Nueva España.³⁷

Casas Torres potenció la producción de tabaco llegando a los 3.000.000 de libras. La demostración más palpable sería la existencia, en 1712, de 300 molinos de tabaco en La Habana y sus inmediaciones,³⁸ aunque el marqués no conseguiría el control del tabaco molido.

El “descontrol” de la economía tabaquera y la presencia inglesa, a partir de 1714, se encuentran entre las razones que llevaron a Felipe V a la creación de la primera factoría del tabaco de La Habana (*Instrucción* de 11-IV-1717). De ella dependerían en el exterior una serie de factores radicados en Santa Cruz de Tenerife, México, Campeche, Cartagena de Indias, Portobelo y Lima.³⁹ De esta forma se articulaba un engranaje comercial de distribución del producto habanero que se convertía en el escogido frente a otra alternativa posible de producción del imperio. Este nuevo sistema significaba, si efectivamente entraba en funcionamiento, dar el protagonismo que en 1684 se intentó dar a Sevilla a la factoría de La Habana. Tras la 2ª sublevación veguera,⁴⁰ los años de 1721-1722 habían sido de relativa calma⁴¹ y el tabaco no adquirido por el estanco se había comercializado a otras regiones de las Indias: Cumaná, Trinidad de Barlovento, La Guaira, Portobello o Cartagena de Indias.⁴²

En la *instrucción* de 1726,⁴³ Cuba es definida como “nuestra principal colonia tabaquera” y su tabaco no debe ser vendido a los extranjeros se señala (principio de exclusividad), a no ser que estén capitulados en el Asiento de Negros. Con la creación de la factoría sabemos que se trataba, además, de evitar la dependencia del Brasil, postura que se reafirma también en 1726.

En un texto demoledor contra la gestión de Martín de Loynaz (1726-1731), presentado en 1741 por la Compañía de La Habana, se realizaba una explicación convincente sobre la creación de la factoría en 1717, que puede servirnos de conclusión. En primer lugar, se esgrimía el argumento de la falta de calidad y la atención exclusiva, hasta entonces, por parte de la Renta a los intereses de los comerciantes de la Carrera de Indias y de los productores cubanos y no de los suyos propios. Tocando en La Habana a su retorno de América era preciso, las más de las veces, a cambio de géneros y de llevar las bodegas ocupadas, “tomar los tabacos de las calidades que proporcionaban la utilidad y conveniencia del vendedor y comprador, sin atender a traer los que la Renta necesitaba para su consumo”. Esos mismos intereses entraban en colusión con los de la Hacienda Real, al arribo de los tabacos a Cádiz, puesto que, para facilitar su admisión y el ajuste de los tabacos, “les era preciso valerse de empeños, y gratificar todas las manos por donde corría la admisión, ajuste y paga de ellos”. Baja calidad y corrupción, desde el principio, como signos visibles del tráfico: “Y conociendo el Ministerio de aquel tiempo el perjuicio que de esto, y la inutilidad de los tabacos resultaba a la Real Hacienda, y aun contra los mismos comerciantes, y no encontrarse para el remedio, por lo difícil de la justificación, y deseando surtir a la Renta de las cantidades de tabacos que necesitaba para su consumo, determinó Su Magd. establecer la Factoría en La Habana”.⁴⁴

UN MONOPOLIO IMPERIAL CONCENTRADO, OBSTACULIZADO POR LA SOUTH SEA COMPANY 1717-1739

Debemos tener presente en la explicación de este enunciado cinco ideas fundamentales. En primer lugar, el crecimiento de la producción y elaboración de tabaco no llega a ser controlado del todo por el estanco metropolitano. No se acertó con la forma de gestión de la factoría de La Habana que, en sus años iniciales, tuvo una contestación violenta (sublevaciones vegueras) y se dieron bandazos, desde fórmulas de más control real (primera factoría e intendencia general del tabaco) hasta cesiones de su explotación mediante asientos con comerciantes privados (breve intervalo del comercio gaditano). En segundo lugar, el abastecimiento de la Fábrica de Sevilla se ve igualmente mediatizado, tanto por la posición adquirida por el comercio francés y más tarde por la Compañía del Asiento británica,⁴⁵ como por la fuerza de los productores de tabaco polvo. No parece que llegue a encontrarse tampoco, en este caso, un camino que permita que los mejores productos lleguen en cantidad suficiente a Sevilla. En tercer lugar, las remesas de tabaco se realizarán en los navíos de la Carrera de Indias. En cuarto lugar, desde 1722 se

consolidó un sistema de financiación estable, que permitió la convivencia de la renta del tabaco con los cosecheros, molturadores y comerciantes extranjeros. Finalmente, en quinto lugar, el monopolio imperial quedará articulado en torno al eje Nueva España-La Habana-Sevilla y el comercio interamericano de tabaco o no existirá o se quedará al margen del estanco. Es decir, solamente se articulan en el monopolio español Nueva España, como centro financiero, y Cuba, como principal centro productor.

La Compañía inglesa impidió con su red de factorías, de las que nos interesan especialmente la de La Habana y Santiago de Cuba, junto a sus entrepôts de Jamaica y Barbados, la exclusividad del tabaco pretendida por la Corona española. Como en el caso de sus antecesoras portuguesa y francesa, los esclavos tenían que ser adquiridos en plata, pero también en frutos del país (azúcar y sobre todo tabaco). Cuando se creó la factoría de La Habana (1717) el modelo francés y el británico que ahora arrancaba, fueron muy tenidos en cuenta por los gobernantes españoles, que gestionaron directamente el negocio. La factoría española, a nuestro entender, surgió con un doble objetivo: de un lado, asegurar un suministro de calidad a Sevilla, de otro, entorpecer la fluidez mercantil de la factoría de negros inglesa. Debemos recordar que, hasta el momento de la creación de la factoría, los franceses siguieron introduciendo esclavos (4.000 entre 1713-1717) y, por tanto, extrayendo también tabaco.⁴⁶ Cuando la factoría de La Habana empiece a funcionar la competencia será con los británicos, que por los datos de que disponemos, estuvieron cargando tabaco en sus barcos como producto fundamental hasta 1738.

¿Se cumplieron las expectativas de abastecimiento de las Reales Fábricas Sevilla con la creación de la factoría entre 1717-1739? El cuadro 1, en el que hemos reflejado las entradas coloniales en la Fábrica de Sevilla (RFS)⁴⁷ y las cantidades extraídas desde La Habana por los navíos de retorno de la *South Sea Company* (SSC), nos sitúa ante una presencia en el mercado cubano de esta última superior a la quinta parte del total de las extracciones.

Etapas del Estanco Cubano del tabaco	RFS	SSC	%SSC /RFS
Primera Factoría (1717-1724)	1.403.585	22.500	1,6
Intervalo 1725-1726	1.978.000	262.800	13,28
Intendencia (1726-1734)	2.524.300	663.869	26,29
Intervalo de 1735	841.900	402.808	47,84
Época de los asentistas gaditanos (1736-1739)	2.118.750	578.625	27,30

CUADRO 1: Entradas anuales medias de tabaco cubano en la Fábrica de Sevilla y retornos de la *South Sea Company* 1717-1739 en libras.

Fuente: Libros de cargo y data general de la Fábrica de Sevilla. AGI, Indiferente General: 2812,⁴⁸ 2793, 2851 (tomado de Donoso 2010: 536-543, 592-597) Los retornos de la SSC empiezan en 1722 y terminan en 1738.

Si el objetivo de la factoría fue regularizar unos envíos anuales en torno a los tres millones de libras, es claro que no se consiguió, aunque hay que constatar que durante la época de Martín de Loynaz y de Vicente Caballero (1726-1735) es cuando más cerca se estuvo de ese propósito. No parece creíble, por lo lejos que se estuvo de conseguirlo, que el segundo resultado buscado fuese reducir la producción en polvo, a favor de la extracción de tabaco en rama. Es evidente que en todo el período considerado el resultado de la molienda representó casi los dos tercios del total de los envíos. Es inapelable el peso de la molinería en estos primeros cuarenta años del siglo XVIII, cuyas instalaciones superaron, incluso, a las que disponía la Real Fábrica de Sevilla.⁴⁹

El tabaco extraído por los ingleses (algo más de medio millón de libras/año) respondió a las mismas pautas que el que se destinaba a Sevilla. Es decir, dominio abrumador del tabaco polvo (93,69%), aunque en este caso la calidad fuese superior. Hay que tener presente, además, que para los años de 1717-1722 carecemos de información y que durante las represalias de 1728-1729 el tráfico estuvo interrumpido. La gran mayoría de los retornos se dirigieron a Portsmouth (77,1%), y un porcentaje muy inferior a Jamaica y Barbados (8,06%), trece colonias (2,47), a los que hay que añadir un 12,32% sin destinatario conocido, pero que seguramente también se dirigiría a Inglaterra.

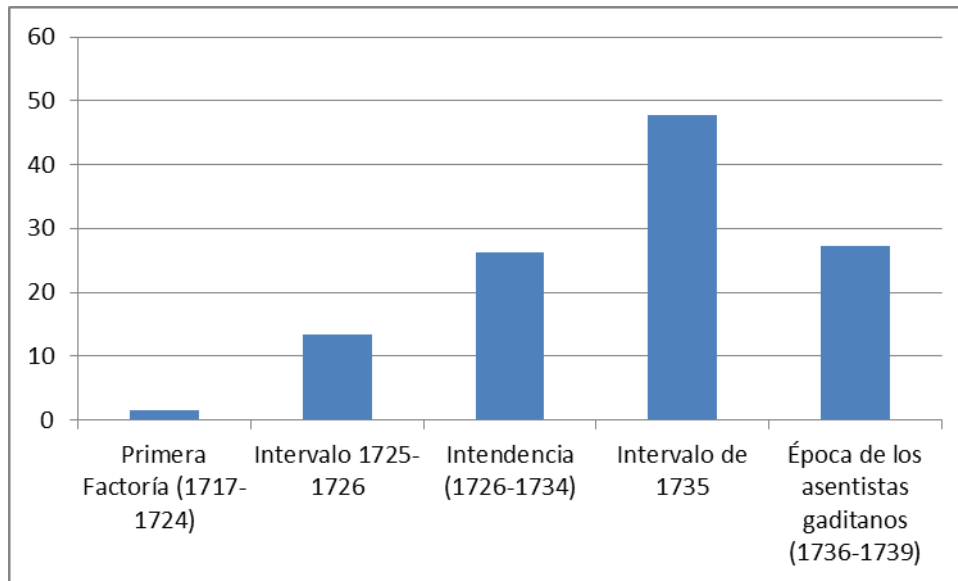


GRÁFICO 2: % de retornos de la SSC / sobre las entradas en la RFS.
Fuente: Cuadro 1.

J. F. Sequeira fue nombrado representante español en la factoría inglesa (15-IX-1733)⁵⁰ para intentar tener un mayor control de su gestión.⁵¹ Por sus informes sabemos que la entrada de esclavos (25-VII-1722/1-III-1734) fue de 5.978 esclavos/5.072 piezas.⁵² Igualmente nos han permitido conocer los retornos de los buques de la SSC, en los que podemos observar un predominio absoluto del tabaco. Por esta vía sabemos también que el tabaco que arribaba a Portsmouth, Plymouth o Londres tenía un doble destino: o bien se vendía en la sede de la Compañía⁵³ o se transfería a los puertos de Hamburgo⁵⁴ y Ámsterdam.⁵⁵ Es importante anotar que por el capítulo 26 del *Tratado del Asiento*, la SSC tenía obligación de remitir a la *Junta del Asiento de Negros*, razón de los navíos de esclavos que despachasen y factura individual de la carga de retorno. El agente español en Londres tendría que estar, además, atento para que el tabaco u otros frutos que se transfiriesen a otros puertos fuera de Inglaterra no significasen merma en las utilidades del rey. Para Geraldino, director español de la SSC en Londres desde 1732, esto no era un problema, puesto que “las cargazonas que así se venden son por consignación a Casas de Negocio de reconocido crédito y no a factores de la Compañía”.⁵⁶ La importancia del tabaco para la factoría se aprecia también en los sueldos y comisiones que sus funcionarios recibían en tabaco y que tenían derecho a remitir a Londres por su cuenta.⁵⁷

Sequeira valoró también los efectos y deudas pendientes de cobro de la Compañía (23-VI-1735).⁵⁸ Entre ellos anotamos 54.434 ps de efectos del tabaco que, junto al azúcar (4.745 ps), y las deudas pendientes de la venta de esclavos daban un montante de 525.864 ps. Dejando aparte las cantidades incobrables, para Sequeira la Compañía solo podría hacer efectivas las deudas cobrándolas en tabaco.

Finalmente, otra circunstancia que debemos señalar antes de concluir esta exposición es que el tabaco no solo fue el medio principal de pago de los esclavos introducidos por los ingleses, sino que también, a partir de los situados, permitió que los cosecheros tuvieran alguna liquidez para pagar en moneda de plata los propios esclavos (Gráfico 3).

Dinero	208.604 pesos (rs/8)
Plata labrada	575 marcos
Varios*	12.961 @ (3,95%)
Azúcar	29.355 @ (8,95%)
Tabaco	285.346 @ (87,08%)
Total en frutos	327.662 @

CUADRO 2: Retornos de la SSC desde La Habana a Inglaterra 1722-1736.
*Palo Campeche, jalapa, cueros, sebo, zarza, arroz, pimienta, copal; 1 quinta.

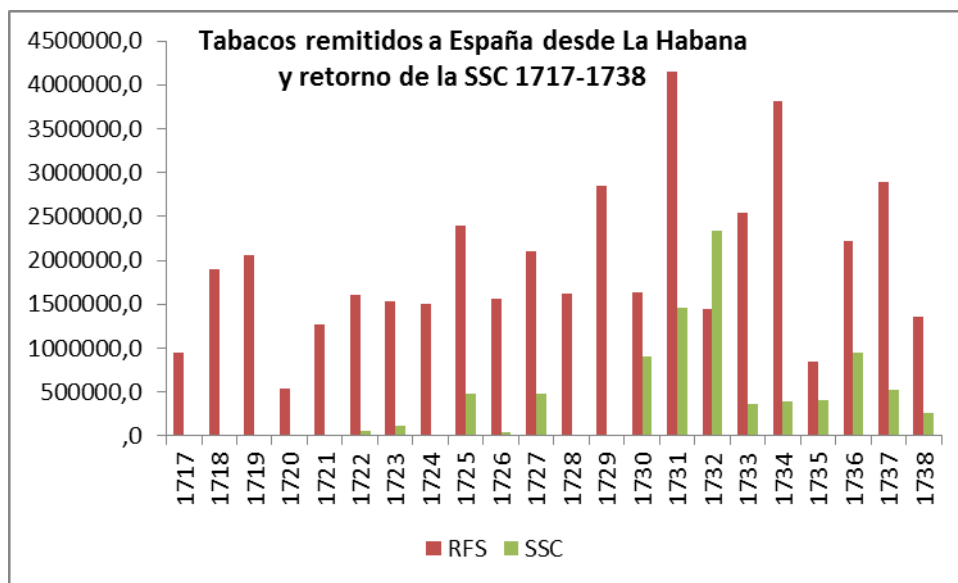


GRÁFICO 3.
Fuente: la del cuadro 1.

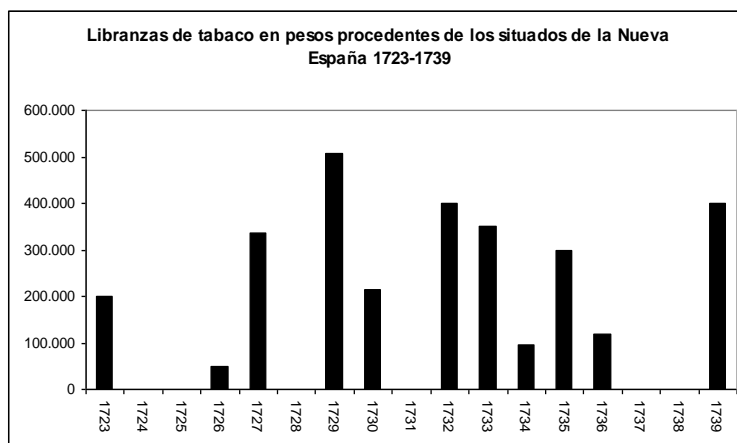


GRÁFICO 4.
Fuente: AGI Contaduría 1167.

LA POSICIÓN DE CANARIAS EN EL MONOPOLIO ESPAÑOL 1717-1739

La Hacienda y la actividad comercial del archipiélago se vieron profundamente alteradas por las reformas de Felipe V, al finalizar la Guerra de Sucesión. De un lado, se implantó la administración directa del tabaco, en paralelo a otros cambios que se producían en el territorio del estanco, como por ejemplo Navarra.⁵⁹ De otro, se procedió a una nueva regulación del comercio con América (Reglamento de 1718), con la pretensión de dar estabilidad a ese tráfico. Ambas medidas aparecen unidas en el tiempo y parece que tienen como denominador común, además de aumentar los ingresos reales, evitar en la medida de lo posible los comercios ilícitos.

La nueva institucionalización de la renta del tabaco, pretendía de modo explícito impedir que el trasiego del tabaco polvo, desde Cuba a Cádiz, tuviera la posibilidad de desviarse a Canarias, alimentando un comercio irregular con Europa o con el propio mercado del estanco. Desde esa perspectiva, podemos entender que no bastaba con establecer el control en Cuba (creación de la primera factoría), si, a su vez, no se ponían los medios para que el comercio Cuba-Canarias, estuviese intervenido efectivamente.

La fórmula de la administración directa en Canarias, hay que encuadrarla, como ya hemos señalado, con la creación de una institución de segundo nivel, ligada a la factoría de La Habana,

en Santa Cruz de Tenerife. En consecuencia el fracaso inicial de esta propuesta de organización, en el archipiélago canario, es coincidente con el de la primera factoría de La Habana, dentro del marco general de sobre exceso de oferta de tabaco, ocasionado por la intervención en la isla de Cuba de la Compañía francesa de Guinea durante los años de la guerra. Por la misma razón se produjeron tensiones y violencias en ambos lados del Atlántico (sublevación veguera y motín contra el intendente Cevallos). En ambos casos, igualmente, el comercio francés verá trastocadas las posiciones de privilegio en el tráfico americano que el acceso de Felipe V al trono de España había traído consigo. Del mismo modo cobra una cierta verosimilitud el antecedente señalado por García de Torres de que, en 1693, se había pensado en la creación de una factoría, o gran almacén de tabacos, en Canarias, con la misión de constituir un depósito de los géneros de tabaco, que venían de forma regular desde La Habana, o de los que se aprehendían por no pagar derechos.⁶⁰

La creación de la 1ª factoría en La Habana en 1717 debería haber tenido como consecuencia la formación de una sociedad mercantil que dispondría de dos barcos —cargados de géneros en España— que trasegarían en el retorno el tabaco al territorio del monopolio. Esta institución tuvo corta vida y fue acompañada por una intensa conflictividad —sublevación veguera en tres episodios entre 1717-1723—, que tuvo su correlato en el motín contra la Intendencia en Canarias.

El establecimiento de la administración directa se apoyó, además, en la nueva reglamentación del comercio canario americano.⁶¹ El artículo 14 prohibía expresamente traer, en los retornos, grana fina o silvestre, añil, perlas, oro, plata y, finalmente, tabaco. De este último, los navíos que arribasen al puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde se centralizaba dicho comercio, solo podría llevar el que trasportasen por cuenta de la Hacienda real

Prohíbo puedan comprar, ni traer de su cuenta, ni de particulares, tabaco en polvo, rama, hoja, ni otra cualquiera forma que sea, y solo han de poder conducir a España, o Canarias, el que en la Habana se les entregare de mi Real quenta (sic), pagándose por el flete el precio en que se conviniere con la persona que de mi orden tuviera esta comisión.⁶²

Desde el punto de vista institucional, además, el juez superintendente de Indias, quedaba bajo la disciplina del intendente.⁶³

El control del tabaco trajo consigo la oposición de los intereses tabaqueros propiamente dichos, es decir, de los comerciantes, clero, pequeños traficantes y consumidores en general, así como de los funcionarios que se aprovechaban de dicho tráfico: capitán general, juez de Indias, regidores etc.

El volumen de tabaco cubano que tendría que absorber la nueva administración de Canarias con la creación de la factoría de La Habana, 500.000 libras anuales o lo que es lo mismo el equivalente al 10% del conjunto del mercado nacional, era a todas luces exagerado para la demanda interna insular, pero no para el negocio de redistribución que antes de la creación de la factoría y de la Intendencia en Canarias parece que había en esta última. El Reglamento de Comercio de 1718 y el paso del arrendamiento a la administración directa —con la frustrada implantación de la Intendencia a la que se responsabilizó de la suprema dirección del comercio indiano— hicieron aflorar, como ya hemos señalado, un negocio, en el que principalmente estaban implicados los capitanes y maestros de navíos canarios, que cubrían el intercambio con América, de considerables dimensiones.

La cantidad de tabaco comprado a la fuerza por la Renta, en el período de la Intendencia, mantuvo abastecido al archipiélago hasta 1726, convirtiéndose durante esta etapa, en que estuvo al frente de la administración Martín de Loynaz, en reexportadora del producto al territorio del monopolio. Solamente entre 1718-1720 se embarcaron en navíos, fundamentalmente franceses, cerca de 800.000 libras de tabaco (con una carga media por embarcación de 46.737 libs.), según García de Torres la mayor parte con destino a la Fábrica de Sevilla y una pequeña parte a Génova y Bayona (Cuadro 3.10).⁶⁴ Pongamos como ejemplos la tartana francesa nombrada *Nª Sª de la Concepción* (una de las dos de la obligación de Juan Frajela), a cargo del capitán francés Nicolás Roland, que salió con destino a Cádiz, de cuenta y riesgo de la Real Hacienda por orden

del administrador de rentas Juan Montero de la Concha el 10-I-1721. Llevaba de carga 100 sacos de polvo (18.420 lbs) y 100 tercios de hoja con 13.428 lbs. El 26 de febrero del mismo año repetiría viaje, esta vez con 11.821 lbs de rama en 92 tercios (netas 11.545) y 8 tercios averiados. Lo mismo podemos decir de la tartana *La Mariana*, del también capitán francés Juan Bautista Generels, que realizó dos viajes a Cádiz en noviembre y diciembre de 1720 y otro marzo del año siguiente, llevando en sus bodegas respectivamente: 100 sacos de tabaco polvo (18.326 lbs.) y 135 tercios (17.857 lbs.) de hoja; 130 sacos de tabaco rama (17.317 lbs.) en bruto de las que se descuentan 390 de las arpilleras (3 lbs./arpillera); 170 sacos de polvo (32.376 lbs.) y 40 tercios de rama (4.313 lbs.).⁶⁵

Años	Barcos	Tabaco en lbs.
1718	1	28.986
1719	14	687.255
1720	2	78.296
Total	17	794.537

CUADRO 3: *Embarques de tabaco en Santa Cruz de Tenerife (1718-1720).*
Fuente: Melián (1986: 112).

Años	Habana-Canarias		Cádiz-Canarias		Canarias-Cádiz	
	Barcos	Tabaco en lbs.	Barcos	Tabaco en lbs.	Barcos	Tabaco en lbs.
1726					3	493.891
1728					7	623.854
1729					2	21.760
1730					5	235.671
1731					2	10.189
1732			1	6.018	2	42.745
1733			1	9.168	3	127.251
1734	1	42.266			2	139.005
1735					1	65.161
1736	2	69.716			1	84.905
1737			1	7.735	1	95.799
1738			1	7.092		
1739			1	7.099		
totales	3	111.982	5	37.112	29	1.940.231

CUADRO 4: *Movimiento de navíos con tabaco 1726-1739.*
Fuente: Melián (1986) (1726-1729) y AGS, DGR I, leg. 2.404 (1730-1739).

CONCLUSIONES

1ª. La isla de Cuba fue una pieza fundamental en la configuración de un estanco imperial español, que adquiere una estructura muy avanzada cuando se entregue el negocio a la *Real Compañía de La Habana* en 1739, no olvidándonos de que en la metrópoli se ha implantado la *Universal Administración*.

2ª. Entre 1684-1687 asistimos a un doble proceso: de un lado, el desarrollo de una política mercantilista por parte española, que pretendía asegurarse un suministro de calidad para la *Fábrica de Sevilla*, desde la que incluso se piensa puede abastecerse de tabaco polvo al mundo ultramarino; de otro, el surgimiento de una industria (molinería) del tabaco cuyos intereses se entrecruzan con los de la *Compañía del Asiento francesa*.

3ª. La creación de la *factoría de La Habana* sigue muy de cerca las experiencias francesa e inglesa. La renta del tabaco establece un monopolio de compra, basado en el respaldo financiero de la Nueva España (*situados*), con el fin de acabar con la baja calidad, la corrupción de los

oficiales reales y el comercio clandestino. Las *sublevaciones vegueras* reflejan las enormes dificultades que tuvo su implantación.

4ª. Podemos referirnos a la existencia de un monopolio imperial concentrado en el eje Nueva España-La Habana-Sevilla, que responde, además, a la lógica de la *Carrera de Indias*, porque el transporte de sus tabacos se hará en sus navíos. *La Compañía inglesa del Asiento* se encargará de entorpecer, entre 1714-1739, su funcionamiento extrayendo los mejores tabacos, que tienen como destino final, no solo Inglaterra, sino también Ámsterdam y Hamburgo, amplificando la dimensión comercial del tabaco de Cuba. Si el contrabando de la *South Sea Company* fue tan importante, como sugiere la literatura, el tabaco habanero exportado por esta vía adquiriría una dimensión mucho mayor⁶⁶.

5ª. El balance del total de tabacos recibidos en Canarias y los remitidos a Cádiz, con destino a la Fábrica de Sevilla, es claramente favorable a estos últimos, antes de que se haga cargo del asiento la Real Compañía de La Habana. En el archipiélago solo se retenía una cantidad para su consumo interno inferior al 8% del total reexportado al monopolio entre 1726-1739.

APÉNDICE

INSTRUCCIÓN PARA LA COMPRA DE TABACOS AL CONTADOR MANUEL GARCÍA DE PALACIOS (1698)

AGI Santo Domingo 468

Instrucción que habéis de observar vos Dn Manuel García de Palacios mi Contador de cuentas y resultas de la ciudad de La Habana, Islas de Barlovento, en la compra de tabacos en manojos que pongo a vuestro cuidado por despacho de este día

1º Tendréis entendido que el caudal que he mandado aplicar al efecto expresado es el que se halla en las Cajas Reales de esa Ciudad procedido del buceo de los cuatro navíos que naufragaron sobre la Víbora el año pasado de 1691 y de otros cualesquiera que se hayan ejecutado; y así lo primero que habéis de hacer para el cumplimiento de lo que os ordeno es apurar y saber a punto fijo que cantidad debe haber y se halla en las Cajas Reales procedido de estos buceos en Rs. Tejos, Barras y Piñas que es lo que está aplicado a mi Real Hacienda, porque lo que estuviere en frutos y géneros está reservado y se ha de reservar para los interesados en los navíos que se perdieron según lo tengo prevenido. Y si faltare alguna porción de lo que debe haber, cuidareis de que se reintegre luego y sin dilación alguna por la persona o personas que debiere hacerse sin admitir para lo contrario excusa, réplica ni dilación.

2º El caudal que estuviere en Tejos, Barras y Piñas le haréis ensayar y pasareis a beneficiarle para reducirle a Reales con la mayor ventaja y aumento de mi hacienda que fuera posible y todo ha de estar a vuestra disposición, como por otro despacho de la fecha de este se le ordenó y mandó al Gobernador y Capitán General y oficiales de mi Real Hacienda de esa Ciudad e Isla.

3º Todo este caudal como se os advierte lo habréis de emplear en compra de tabaco en manojos de los que producen los territorios de las estancias, lugares y cercanías de esa Ciudad, procurando sea lo más a propósito y de mejor calidad que se hallare para que remitido a España (como adelante se os dirá) se pueda moler y reducir a polvo en mis Fábricas Reales de la ciudad de Sevilla, a fin de que en ellas se beneficie y por este medio se eviten las introducciones de malos tabacos que la codicia y malicia de naturales y extranjeros han logrado y logran en grave perjuicio de mi Real Hacienda y de la salud y causa pública.

4º Las compras las habéis de hacer en los tiempos más a propósito para conseguirles alguna utilidad, estando en inteligencia de que yo he sido informado que el precio de los manojos más escogidos no excede de un real por libra y esto permutándose por géneros y que compran doce en reales, y pagándose al contado se conseguirá mayor conveniencia.

5º También tendréis entendido que por parte de esa ciudad se solicitó en esta Corte se ajustase con el Arrendador General del Tabaco de estos Reinos, tomase hasta dos millones de libras de manojos, pagándoselos al precio que se conviniese para que los labradores y cosecheros tuviesen alguna seguridad y granjería en la salida de este fruto, respecto del descaecimiento⁶⁷ en que se hallaba y la necesidad de consuelo que ocasionaba a los interesados que es la causa principal que ha movido mi Real Ánimo a resolver y dar principio a semejante negociación por el amor paternal con que deseo el bien de mis vasallos, general y particularmente, lo cual podréis manifestar a esa Ciudad en ocasión oportuna para que teniéndolo entendido os ayude y concurra en lo que de ella dependiere al mejor logro de este intento.

6º Esta disposición y orden podréis hacer se publique en esa Ciudad y sus contornos para que todos entiendan puedan vender sus tabacos acudiendo a vos, sin la retardación y menoscabo que en ellos han tenido y vos podréis empezar a ejecutarlo luego valiéndoos del dinero existente que hubiere en reales pues en el ínterin que aquel se reconsume habréis beneficiado y reducido a ellos los Tejos, Barras y Piñas que resultaron de los buceos y se aplicaron a mi Real Hacienda.

7º No comprareis estos manojos de segunda mano porque mi ánimo y Real Intención es se utilicen los labradores y cosecheros, y no los que suelen cómpraselos a estos con poca estimación en tiempos muertos, para guardarlos y conseguir sus granjerías en los tornaviajes de Galeones y Flotas y otros navíos sueltos.

8º Tampoco es mi Real Ánimo que establezcáis ni determinéis precio a los vendedores porque estas compras y ventas han de ser libres, mutuas y voluntarias según la sazón y tiempo en que se hicieren, pero habéis de gobernaros de modo que con la seguridad de vender este fruto no le quieran encarecer sus dueños, porque sería corresponder mal a la piedad con que quiero se les trate.

9º Habréis de prevenir almacenes o sitio en que con seguridad se vayan poniendo los manojos que se compraren advirtiendo han de ser de calidad que no se deterioren ni reciban daño alguno. Y si juzgaredes forzoso nombrar persona que cuide de su guarda y custodia lo podréis hacer señalándole el estipendio que se proporcionare a su trabajo, y cuidando de que sea fiel, puntual y segura.

10º Si hubiere almacenes a propósito en mis Casas Reales o Castillos, pediréis al Gobernador o Castellanos os las hagan dar para excusar este gasto, y no habiéndolos haréis alquilar los que sean suficientes.

11º Cuidaréis asimismo de que se vayan empacando los manojos que se compraren en aquella forma que ahí suele hacerse para remitirse a estos Reinos. Y procuraréis sea con el mayor ahorro y economía, respecto de que cualquier desperdicio hará intolerable esta negociación.

12º Considerando que el caudal que según lo que se tiene entendido en mi Consejo Real de las Indias se ha de hallar en esas Cajas Reales, procedido de los referidos buceos ha de ser muy considerable os prevengo que sino hubiere ocasión, sazón y conveniencia de emplearle todo en el referido fruto, bastará compréis y recojáis lo que la sazón y ocasión permitieren, tanteando el tiempo para encaminar a España lo que hubiéredes comprado en los Galeones, Flotas y Navíos de Azogues, que a ese puerto llegaren de torna viaje a estos Reinos, y continuando las compras para remitirlo en los futuros galeones y flotas.

13º La porción que hubieredes recogido la embarcaréis en Capitana Almiranta, Gobierno y demás navíos de guerra de mi Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, y en la Capitana y Patache de la flota de Nueva España, acudiendo a los generales para que la dispongan en conformidad de lo que les prevengo y ordeno en los despachos que a este fin se os dirigen.

14º Presuponiendo lo ejecutaréis así, con el celo y puntualidad que conviene y corresponde a mi Real Confianza habéis de enviar estos tabacos, con las partidas de registro que se hicieren a tiempo de recibirlos, declarando en que bajeles se embarcan, qué cantidades se remiten y todo lo demás que a su mejor cobro fuere conducente, dirigiéndolos al Presidente de la Casa de Contratación de la ciudad de Sevilla o ministro de ella que se hallare en la ciudad de Cádiz al recibo de Galeones y Flotas, y formaréis Carta de cuenta puntual y ajustada del gasto que se hubiere causado en estas compras y avíos, con distinción y claridad y con los recados de justificación correspondientes, encaminándola a mi Consejo Real de las Indias, por mano del infrascrito mi Secretario, informando vos con este motivo de todo lo que se os ofreciere a cerca de esta negociación, para que, viéndose en él, se me dé cuenta y represente lo que se juzgare más acertado a fin de que yo tome la resolución que convenga.

15º Todo lo que queda expresado ejecutaréis con la aplicación y vigilancia que a vuestra obligación corresponde, si ya no es que se ofrezcan tales reparos y inconvenientes que juzguéis de mi servicio no ejecutarlo, en cuyo caso si fueren tales los reparos que no deba practicarse esta negociación dirigiréis el dinero y caudal procedido de los buceos registrado en Capitana y Almiranta por mitad para que se conduzca a estos Reinos con el demás tesoro perteneciente a mi Real Hacienda.

16º Las otras cosas que pueden acaecer y aquí no se os previenen se dejan a vuestro buen juicio y prudencia para que ocurráis a ellas como lo pidieren los casos y fuere de mi servicio, dándome cuenta individual de todo para que yo os mande advertir lo que en adelante debieredes ejecutar. Fecha en Madrid a doce de Abril de mil seiscientos y noventa y ocho. Yo El Rey. Por mandado del Rey nuestro señor Don Martín de Sierralta.

BIBLIOGRAFÍA

- AGI Santo Domingo 468. Cf. apéndice.
- AGI, Contratación 1460. (AGI, Contratación 668).
- AGI, Contratación, 5451, N.131 y Pasajeros, L.13, E. 2778 y Escribanía 88 A, B y C.
- AGI, Escribanía 118 A, año de 1718.
- AGI, Indiferente, 2.732, 2.733, 2.734, 2.735 y Escribanía, 1179 A, Contratación, 3235, 1265, 1968, 5460, 594 A.
- AGI, Ultramar 882 y 986: *Informe de Bernardo José de Urrutia para el aumento del comercio en la isla de Cuba* (1750). AGS, Secretaría y Superintendencia de Hacienda (SSH), 1580.
- AGI, Ultramar 233. Reproducido por MARRERO, L. (1977). *Cuba: economía y sociedad. Del monopolio hacia la libertad comercial (1701-1763). El tabaco: cultivo privilegiado*. Madrid, Playor, V.7, p.42.
- Archivo Histórico Nacional, OGR, lib. 8.010, ff. 104-105.
- AALP [Archivo Acialcazar], leg. Casabuena, I, 12.
- AMORES, J. B. (2000). *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*. Pamplona: EUNSA, pp.192-200.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1993). *El tabaco en Nueva España*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- DONOSO, R. (2010). *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750): su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Colección Americana, vol. 35.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1973). *La armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Museo Naval, T. V.
- FRADERA, J. M. (2004). "De la periferia al centro (Cuba, Puerto Rico y Filipinas en la crisis del Imperio español)" en *Anuario de Estudios Americanos*, 61, I, pp.161-199.
- GÁRATE OJANGUREN, M. (1994). *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Vascongada de Amigos del País.
- GARCÍA BAQUERO, A. (2004). "El comercio colonial en la época de Felipe V: el reformismo continuista", en SERRANO, E. (Ed.). *Congreso Internacional Felipe V y su tiempo*. Zaragoza: Institución Fernando El católico, t. I, pp. 75-102.
- GARCÍA DE TORRES, J. (1875): *El tabaco. Consideraciones sobre el pasado, presente y porvenir de esta renta*. Madrid.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, M. (1993). "La Compañía de los Mares del Sur y el Asiento de negros en Cuba (1715-1739)", en *Santiago*, Nº. 76, Santiago de Cuba, julio- diciembre.
- LUXÁN, S. y GÁRATE, M. (2010). "La creación de un sistema atlántico del tabaco (siglos xvii-xviii). El papel de los monopolios tabaqueros desde la perspectiva española", en *Anais de História de Além-Mar*, vol. XI, pp. 145-175.
- LUXÁN, S. y SOLBES, S (1998). "El funcionamiento del estanco del tabaco en Canarias y Navarra. un ejercicio de historia comparada", *Actas del XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- LUXÁN HERNÁNDEZ, L. (2012). *La traducción histórica. Estudio de las relaciones diplomáticas entre España y Gran Bretaña durante los años 1729-1755 a través del Asiento de Negros*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. (tesis doctoral inédita).
- LUXÁN, S.; GÁRATE, M. y RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. (2012). *Cuba-Canarias-Sevilla. El estanco español y las Antillas 1717-1817*. [Premio Canarias-América de Investigación 2007-2010]. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria.
- MARICHAL, C. y SOUTO, M. (1994). "Silver and situados: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth Century", *Hispanic American Historical Review*, 74, 4, pp. 587-613.
- MARRERO, L. (1976). *Cuba, economía y sociedad*. Madrid: Playor, t. VI, pp. 57-72.
- MARRERO, L. (1977). *Cuba: economía y sociedad. Del monopolio hacia la libertad comercial (1701-1763). El tabaco: cultivo privilegiado*. Madrid, V.7, pp. 43-44.
- MELIÁN PACHECO (1986): *Aproximación a la renta del tabaco en Canarias 1636-1730*. Santa Cruz de Tenerife, Tabacanarias.
- MORINEAU, M. (1985). *Incroyables gazettes et fabuleux metaux*. Cambridge University Press. Editions de la Maison des Sciences de L'Homme (MSH), París.
- NÁTER, L. (2006). "Engranajes del Imperio: el caso de los monopolios del tabaco en el siglo xviii", en ALONSO, GÁLVEZ y LUXÁN (Eds.). *Tabaco e historia económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos xvii-xx)*. Madrid: Fundación Altadis, pp. 205-229;
- PERAZA DE AYALA, J. (1970 y 1988): "La Intendencia en Canarias", en *Revista de Historia*, t. XXXII. Y *Obras de José Peraza de Ayala*, Tenerife, II, pp. 401-416.
- PÉREZ MALLAINA, E. (1982). *La política naval en el Atlántico 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, pp. 228-257.
- RIVERO MUÑIZ, J. (1964-1965). *Tabaco. Su historia en Cuba*. La Habana: Instituto de Historia, p. 75.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. (1999). "El abastecimiento de tabacos en el marco del estanco español en el siglo xviii: reflexiones previas para su estudio", en GONZÁLEZ ENCISO, y TORRES SÁNCHEZ (eds.). *Tabaco y economía en el siglo xviii*. Pamplona: Eunsa, p. 249.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. (2002). *La creación del estanco del tabaco en España*. Madrid: Fundación Altadis, pp. 137-138 y *Libros de cargo y data de la Fábrica de Sevilla*.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. (2002). "Sobre la industria sevillana del tabaco a fines del siglo xvii", en *La difusión del tabaco en España. Diez estudios*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Fundación Altadis, p. 66.

- RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. (2008). "El pensamiento de los economistas españoles y la renta del tabaco en la primera mitad del siglo XVIII", en GONZÁLEZ ENCISO (Ed.). *Política económica y gestión de la renta del tabaco en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Altadis, pp. 29-126.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. (2011). "La influencia del tabaco de Virginia en la configuración del mercado español en la segunda mitad del siglo XVII". Sevilla (en prensa).
- SCELLE, G. (1910). "The Slave-Trade in the Spanish Colonies of America: The Assiento", *The American Journal of International Law*, Vol. 4, No. 3 (Jul., 1910), pp. 612-661.
- SOLBES FERRI, S. (2009): *Rentas reales y navíos de la permisión a Indias. Las reformas borbónicas en las islas Canarias durante el siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de las Palmas.
- SOLOW, B. L. (ed.) (1991): *Slavery and the Rise of the Atlantic System*. Cambridge: University Press.
- URRUTIA, B. (1749): *Cuba. Fomento de la isla*: AGI, Santo Domingo 1157, editado por MARRERO, L. (1993). Puerto Rico, Ediciones Capiro.
- WALKER, G. J. (1979). *Spanish Politics and Imperial Trade 1700-1789*, London: The MacMillan Press.
- CF. <http://www.todoababor.es/listado/navio-nsdelcarmen.htm> (visitado el 21-XI-2012).
- file:///G:/AGI%202012/Historia%20Naval%20de%20Espa%C3%B1a.%20C2%BB%20Biograf%C3%ADa%20de%20don%20Pedro%20Fern%C3%A1ndez%20de%20Navarrete%20y%20Ayala.htm

NOTAS

- ¹ LUXÁN, S. y GÁRATE, M. (2010), vol. XI, pp. 145-175.
- ² La última interpretación del Asiento de Negros en LUXÁN HERNÁNDEZ (2012) (tesis doctoral inédita).
- ³ WALKER (1979); PÉREZ MALLAINA (1982), pp. 228-257.
- ⁴ GARCÍA BAQUERO (2004), t. I, pp. 75-102.
- ⁵ LUXÁN; GÁRATE y RODRÍGUEZ GORDILLO (2010).
- ⁶ GÁRATE OJANGUREN (1994).
- ⁷ CÉSPEDES DEL CASTILLO (1993), p.138; RODRÍGUEZ GORDILLO (2002b), p. 66; NÁTER (2006), pp. 205-229; LUXÁN, GÁRATE y RODRÍGUEZ GORDILLO (2010).
- ⁸ RODRÍGUEZ GORDILLO(2011) (en prensa).
- ⁹ En ellas se encargaba al gobernador de Cuba la firma de un asiento que tenía como objetivo prohibir la elaboración de tabaco en la isla. Fue un fracaso y los negociantes de España se negaron a comprar tanto tabaco de hoja, como molido. Al respecto, MARRERO (1976), t. VI, pp. 57-72.
- ¹⁰ Archivo Histórico Nacional, OGR, lib. 8.010, ff. 104-105.
- ¹¹ La organización y correspondencia con los primeros responsables de las adquisiciones de tabaco, así como los problemas derivados de su transporte a Cádiz, corrieron a cargo del Consejo de Indias a quien se remiten los problemas que van surgiendo para su consulta. A partir de 1700 los asuntos del tabaco pasaron también al Consejo de Hacienda. AGI Santo Domingo 468. Los dos contadores de Cuentas de este período inicial fueron Manuel García de Palacios y Juan Francisco Sequeira. Cf. MARRERO (1976), t. 6, pp. 63-69.
- ¹² AGI Santo Domingo 468. Cf. apéndice. A García de Palacios se le entregaron ese año para la compra de tabacos 98.762 pesos rescatados del naufragio de cuatro galeones en 1691.
- ¹³ Viajó a Cuba en la flota de Nueva España en el navío *Nuestra Señora de Regla*, según el catálogo de pasajeros a Indias, volumen XIII, en 1689, como criado de Severino Manzanedo Salinas y Roxas, maestre de campo, gobernador y capitán general de la isla de Cuba (AGI, Contratación, 5451, N.131 y Pasajeros, L.13, E. 2778 y Escribanía 88 A, B y C). Fue Contador de de las Islas de Barlovento (Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico) desde 1690 (AGI, Contaduría: legs. 1146, 1147, 1149, 1150, 1151, 1152, 1153, 1157, 1062, 1086, 1.180, 1194).
- ¹⁴ RIVERO MUÑIZ (1964-1965), p. 75.
- ¹⁵ Se trataba de la flota de Tierra Firme comandada por Diego Fernández de Córdoba Lasso de la Vega, marqués del Vado (Vao) del Maestre. Había salido de Cádiz el 14 de marzo de 1690. La formaban 30 embarcaciones. Regresó a Cádiz el 10 de noviembre de 1691. Sobre esta flota se citan como fuentes: AGI Contratación 1246 (1-9), 1247(1-11) y 1248 (1 y R 1-8): Registro de Ida de navíos y 5453-171: Relación de pasajeros. Como bibliografía específica FERNÁNDEZ DURO (1973), T. V. y MORINEAU (1985).
- ¹⁶ Martín Aranguren y Zavala almirante de la flota de azogues en 1698 zarpa de Cádiz con la escuadra del general D. Martín Aranguren y Zavala, compuesta por dos navíos (galeones) y un patache (fragata o embarcación más pequeña y velera que servía de aviso y decubierta a la flota) para llevar azogues a Veracruz. En 13 de octubre de 1699 zarpa de Veracruz para llegar a Cádiz el 19 de diciembre, después de una escala en La Habana. En esta escuadra hubo una epidemia de vómito prieto. CF. <http://www.todoababor.es/listado/navio-nsdelcarmen.htm> (visitado el 21-XI-2012).
- ¹⁷ debilidad
- ¹⁸ file:///G:/AGI%202012/Historia%20Naval%20de%20Espa%C3%B1a.%20C2%BB%20Biograf%C3%ADa%20de%20don%20Pedro%20Fern%C3%A1ndez%20de%20Navarrete%20y%20Ayala.htm
- ¹⁹ AGI, Santo Domingo 468.
- ²⁰ Llevó los azogues a Nueva España en 1703 y regresó en 1704; su navío era el *Nuestra Señora de Begoña*: AGI, Indiferente, 2.732, 2.733, 2.734, 2.735 y Escribanía, 1179 A, Contratación, 3235, 1265, 1968, 5460, 594 A.
- ²¹ AGI, Santo Domingo 468: SM por vía de contrato le concedió licencia —podemos leer en la minuta que acompaña a su Memorial— para que pudiese hacer en conserva de la flota próxima su navío de registro. Una de las capitulaciones era que ni 6 meses antes ni 6 meses después de que saliese no se había de conceder licencia de registro para dicho puerto. Esta condición es regular en todas las demás licencias porque de lo que se trata es de tener la exclusiva en el transporte de mercaderías a dicho puerto. Ahora se ha concedido licencia a Bartolomé Garrote para ir al puerto de La Habana “con el pretexto de traer a estos Reinos tabaco, lo cual puede ejecutar el suplicante en su tornaviage en la misma forma en que lo ofrece el dicho Dn Bartolomé”. Asimismo el suplicante tiene noticia de que se ha concedido un navío de registro para Florida a D. José Elisio que podrá hacer escala en el puerto de La Habana. En asunto de mercedes se debe estar a la concedida al primer donatario.
- ²² AGI, Contratación 1460. Consta en el registro de ida que ambos navíos fueron a cargar tabaco a La Habana en 1705. En 1714, Bartolomé Antonio Garrote seguía transportando tabaco de La Habana a Sevilla (AGI, Contratación 668).
- ²³ La propuesta fue apoyada por el administrador de la Renta de Sevilla Eugenio de Miranda. AGI, Santo Domingo, 408. Información recogida por MARRERO (1977), V.7, pp. 43-44.
- ²⁴ Cf. RODRÍGUEZ GORDILLO (2002), pp. 137-138 y *Libros de cargo y data de la Fábrica de Sevilla*.
- ²⁵ Sobre la importancia de la Compañía de Guinea cf. SOLOW (1991).
- ²⁶ AGI, Escribanía 118 A, año de 1718. Comisión a Mateo de Agüero para proceder contra Juan Bautista Jonché, factor del asiento de negros en La Habana, por imputaciones de ilícito comercio. Escribanía 94 A y B: entre la documentación de la residencia de Laureano de Torres y Ayala, marqués de Casa Torres, gobernador y capitán

- general de La Habana, por José de Palacios Saldurtum, se incluye la demanda contra Juan Bautista Jonché, factor del Asiento de negros, cerrada en 1718. SCALLE (1910), Vol. 4, No. 3 (Jul., 1910), pp. 612-661.
- ²⁷ Cabildo General de 6-II-1705, recogido por RIVERO (1964), T.I. p. 81.
- ²⁸ AGI, Santo Domingo 1157, editado por LEVÍ MARRERO (1993). Igualmente, AGI, Ultramar 882 y 986: *Informe de Bernardo José de Urrutia para el aumento del comercio en la isla de Cuba* (1750). Urrutia era catedrático de la Universidad de La Habana.
- ²⁹ FRADERA (2004), 61, I, pp.161-199.
- ³⁰ AGS, Secretaría y Superintendencia de Hacienda (SSH), 1580. Igualmente, AGI, Ultramar 233. Reproducido por MARRERO (1977), p.42.
- ³¹ Jacobo de Flon y Zurbarán fue Superintendente de la Renta entre 1711-1727.
- ³² AGS, SSH, 1878.
- ³³ MARICHAL, y SOUTO (1994), 74, 4, pp. 587-613.
- ³⁴ AGI, Santo Domingo 324.
- ³⁵ Casas Torres estuvo en Cuba, como gobernador de la isla, hasta febrero de 1711, en que sería sustituido por el oidor de la Audiencia de Santo Domingo Pablo Cavero, que se haría cargo de esta, mientras se le abría un proceso. En 1713 volvería al puesto en el que se mantendría hasta el 26-V-1716, en que sería sustituido por el brigadier Vicente Raja (nombrado el 19-XII-1715, AGI, Contratación 5791, L.1, F.267-269 y F.269-270), permaneciendo después en la isla. RIVERO (1964), T.I, p. 84. Sobre su título de marqués de Casas Torres: Archivo Histórico Nacional, Consejos, L. 2753, A. 1708, N.97 y 8976, A.1709, Exp.203. Real despacho de 27-II-1709, concediéndole el título de marqués de Casa Torres. Sobre el juicio de residencia de Casas Torres: AGI, Escribanía, 94 A y B y 964, realizada por José de Palacios Saldurtum.
- ³⁶ RIVERO (1964), t. I, p. 83, da la noticia de que había nacido en La Habana y de que hizo “concebir fundadas esperanzas a los tabacaleros en general por cuanto se decía que era portador de instrucciones emanadas de la Corona, encaminadas al fomento de vegas y molinos”. Una de sus primeras medidas fue volver a poner en disposición al guardacostas para luchar contra el contrabando.
- ³⁷ RIVERO (1964), t. I, pp. 84-85, cita una carta del Consejo de Indias al rey, por la que sabemos que Diego Fernández de Santillán había entregado 47.781 pesos de los caudales de la flota para la compra de tabaco. Parte de este dinero será empleado —añade Rivero— con frecuencia para el pago de los tabacos a los vegueros, práctica que quedó institucionalizada cuando se estableció el estanco.
- ³⁸ Los molinos de agua de tabaco (AGI, Santo Domingo 417) comenzaron en 1688, según el propietario Hernández Pacheco, siendo la inversión inicial del suyo, en una estancia que estaba dedicada a trigo, de 200.000 ducados. El molino se edificó porque los gastos de la cosecha no se compensaban nunca con la venta de la hoja. Cf. MARRERO (1977).
- ³⁹ RIVERO (1964), p. 92.
- ⁴⁰ Al establecer la factoría el pago directo a los productores, se alteraba el sistema tradicional que era el que la oligarquía cubana les adelantaba dinero a cambio de la cosecha venidera. Desaparecido este negocio, el malestar se hizo presente, no solo en los grupos que controlaban el mercado, sino en los propios labradores que debían esperar a entregar el tabaco para disponer de efectivo. Los vegueros se sublevaron contra el nuevo orden establecido, apoyados también por la oligarquía que veía peligrar sus beneficios. La lectura de las cantidades destinadas desde México al pago del tabaco cubano, se mantuvieron de forma regular hasta 1760. Los desajustes entre la cosecha y la llegada del dinero, fueron cubiertos con adelantos, bien de los propios arrendatarios, o bien con los fondos de la Real Compañía de La Habana, durante el tiempo que esta estuvo al cargo del asiento tabaquero e incluso, por parte de su accionariado. Por otra parte, las necesidades monetarias parece que estuvieron cerca de los 220.000 pesos anuales, hasta el final de la guerra de 1739-46. Sin embargo, en fechas posteriores, las consignaciones y consecuentemente, el valor de las cosechas, prácticamente se duplicaron. El situado para la adquisición de tabacos se elevó a 400.000 pesos.
- ⁴¹ MARRERO (1977), 7, p. 52.
- ⁴² LUXÁN, GÁRATE y RODRÍGUEZ GORDILLO (2010) (en prensa): p. 185.
- ⁴³ RODRÍGUEZ GORDILLO (2008), pp. 29-126.
- ⁴⁴ AGI, Santo Domingo 2002, sin fecha ni firma.
- ⁴⁵ GARCÍA RODRÍGUEZ (1993), Nº. 76. Idem, DONOSO (2010), vol. 35 de la Colección Americana y LUXÁN HERNÁNDEZ (2012).
- ⁴⁶ LUXÁN HERNÁNDEZ (2012).
- ⁴⁷ RODRÍGUEZ GORDILLO (1999), p. 249.
- ⁴⁸ Certificación en extracto que conduce a verificar el número de embarcaciones que han transitado en este puerto con negros de la real compañía, plata y frutos con que han retornado a Europa, AGI, Indiferente General 2812. La conversión que hemos utilizado para reducir a @ y libs. El tabaco es: 1 tercio= 80 manojos; 1 saco= 7@; 1 tercio= 9,25@.
- ⁴⁹ 100 molinos oficiales en La Habana por 92 en Sevilla. Cf. RODRÍGUEZ GORDILLO (1999), p. 268.
- ⁵⁰ DONOSO (2010), pp. 544-564.
- ⁵¹ Su nombramiento se produjo dentro del giro que supuso en la política española el nombramiento de Tomás Geraldino como director español de SSC. En esos momentos se decidió situar en las factorías inglesas un factor español que controlará la estiba y desestiba de las embarcaciones de la Compañía. Hasta ese momento la información directa era muy escasa, como señala Geraldino: “Estoy en la misma obscuridad que antes de los negocios de aquella factoría”(Carta a Patiño de 7-I-1734) AGI, Indiferente General 2790. Los informes de

- Sequeira serán muy bien valorados por el agente español en Londres: “Siéndome todos los sobre dos papeles muy útiles para mi gobierno con la Dirección de la Compañía” (Geraldino a Patiño, Londres 15-IX-1735). AGI, Indiferente General 2792. Igualmente LUXÁN HERNÁNDEZ (2012).
- ⁵² AGI, Indiferente General 2810. DONOSO (2010), p. 534.
- ⁵³ Este fue el caso, por ejemplo, de la venta a pregón el 30-IX-1734 de todas las existencias que tenía en sus almacenes la SSC (2.540 zurrone y sacos) entre 9 ¼ y 9 ½ peniques/libra (Geraldino a Patiño 8-X-1734), AGI, Indiferente General 2790 y 2792.
- ⁵⁴ Aunque procedente de Santiago de Cuba la carga de la balandra *El Tritón* (arribado a Portsmouth el 23-X-1735) se remitió a Hamburgo (Geraldino a Patiño 27-X-1735). AGI, Indiferente General 2792. Es el caso también del *Saint James*, primero destinado a Hamburgo pero a causa de los rigores del invierno, modificado su puerto al de Ámsterdam (Geraldino a Patiño 18-II-1734). AGI, Indiferente General 2790.
- ⁵⁵ Ese fue el caso, por ejemplo, del *Amstrong*, arribado a Plymouth el 14-III-1736, con 10.273 @ de polvo y 4.868@ de rama.
- ⁵⁶ Geraldino a Patiño 18-II-1734. AGI, Indiferente General 2790.
- ⁵⁷ En el *Amstrong*, por ejemplo, se descargaron antes de su salida a Ámsterdam, “10 sacos de tabaco en polvo procedido de los salarios del zirujano de aquella factoría” (Geraldino a Patiño 3-V-1736). AGI, Indiferente General 2792. Benjamín Woolley que fue factor de La Habana remitió por cuenta particular suya 40 frascos de polvo con 40@, “procedidos de sus derechos y encomiendas” (Geraldino a Patiño 8-IX-1735). AGI, Indiferente General 2792.
- ⁵⁸ DONOSO (2010), pp. 552-555.
- ⁵⁹ LUXÁN Y SOLBES (1998).
- ⁶⁰ GARCÍA DE TORRES (1875).
- ⁶¹ Últimamente se ha ocupado del tema SOLBES FERRI (2009: 173-219).
- ⁶² AALP, Comercio 2: *Reglamento y Ordenanza de su Majestad de seis de diciembre de mil setecientos y diez y ocho, sobre el comercio de las Islas de Canaria, Tenerife y La Palma en las Indias* (impreso), (p.3) PERAZA (1988), II, pp.100-101; MELIÁN PACHECO (1986), p.109.
- ⁶³ Real Cédula de 13-XII-1718. AALP, leg. Casabuena, I, 12 (citado por PERAZA DE AYALA, (1988), II, p. 101.
- ⁶⁴ GARCÍA de TORRES (1875), pp. 34-35. Igualmente MELIÁN (1986), pp. 101-124.
- ⁶⁵ AGI, Contratación 4999.
- ⁶⁶ AMORES (2000), pp.192-200. Citando cifras de Arango, en 1717, la producción de la isla giraba en torno a 320.000@ (8.000.000 lbs.) y en 1758, 350.000@ (8.750.000 lbs.). Si las cifras de Arango fuesen reales —añadimos nosotros— el contrabando de tabaco de la primera mitad del XVIII habría sido, por lo menos, equivalente a los envíos a Cádiz.
- ⁶⁷ Debilidad.