

LA HABANA, VERACRUZ Y PUEBLA EN EL NEGOCIO DE HARINAS Y VÍVERES, 1750-1810: EL TEMA, SU HISTORIOGRAFÍA Y FUENTES PARA SU ESTUDIO

Johanna von Grafenstein Gareis*

Este trabajo se propone ofrecer un balance –a partir de fuentes documentales mexicanas y bibliografía seleccionada– sobre las posibilidades de estudio del comercio de harinas y víveres entre Veracruz y La Habana, así como del abasto, a cuenta de la Real Hacienda, del puerto cubano y de los demás puntos defensivos del Golfo-Caribe. Se intentará explorar nuevos acercamientos a una relación entre puertos americanos y su Hinterland, a partir de la “intersección” de diferentes planos de análisis: el suprarregional que se basa en el concepto del mundo atlántico; el de los vínculos intercoloniales, y finalmente el plano de los intereses de grupos e individuos. Dividimos el trabajo en tres incisos, el primero que tiene como objetivo introducir al tema enunciado, el segundo enfocado a un breve balance historiográfico y, el tercero, que aborda el aspecto de las fuentes con el fin de mostrar sus características, sus riquezas y limitaciones.

EL TEMA Y SU RELEVANCIA

La provisión con harinas y víveres de los puertos del Gran Caribe o Circuncaribe¹ constituye un tema relevante de las relaciones intercoloniales que se desarrollaron entre las posesiones americanas a lo largo de varios siglos, con o sin la anuencia de las autoridades metropolitanas o locales. Vínculos de esta naturaleza

* *Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.*

¹ En nuestra concepción esta región abarca las grandes y pequeñas Antillas, así como las Bahamas en cuanto a los territorios insulares y, respecto a los continentales, comprende las costas del Golfo de México y mar Caribe, desde la península de Florida hasta las Guayanas.

se dieron entre los puertos de Acapulco, Callao y Guayaquil; Veracruz y Maracaibo, entre otros ejemplos. Hacia el último tercio del siglo XVIII, se crearon una serie de nuevos circuitos para enlazar puntos estratégicos en la región del Golfo-Caribe con distintas zonas americanas. Así, el crecimiento de la población esclava en la isla de Cuba hizo necesaria la importación de grandes cantidades de carne salada y de tasajo. La corona española creaba facilidades para que este abasto quedara en manos de comerciantes “nacionales”, al fomentar el envío de estos productos desde Buenos Aires. Otro ejemplo de estos nuevos nexos mercantiles son los que se crearon entre los puertos del este de Estados Unidos y los puertos del Caribe español, como La Habana, San Juan de Puerto Rico y Nueva Orleans. En este contexto de los vínculos marítimos entre regiones y puertos americanos, queremos ubicar los nexos entre Veracruz y La Habana (y secundariamente otros puertos de la región grancaribeña). Éstos tenían múltiples facetas, todas ellas subordinadas a objetivos imperiales, pero en cuya sombra se desarrollaban también intereses y negocios particulares. Desde que el eje Veracruz-La Habana-Cádiz se convirtió en principal ruta de extracción de las riquezas americanas se fortalecieron los vínculos del puerto cubano con el virreinato novohispano, ya que gran parte de la manutención de las numerosas fuerzas militares, terrestres y navales, estacionadas en La Habana, corría por cuenta de la Real Hacienda de México. El envío de harinas de trigo y una serie de otros alimentos desde Veracruz formaba parte de este sistema de financiamiento y abasto. Su tratamiento hace necesario abordar temas propios de la geopolítica; el funcionamiento de mercados y la dinámica de regiones económicas; regímenes alimenticios, unos productos de la tradición y otros impuestos; aspectos que podríamos clasificar como de cultura material que contemplan técnicas de embalaje, almacenaje y transporte; y finalmente los intereses particulares en este gran sistema de abasto. El tipo de acercamiento hace necesario recurrir a metodologías de diferentes subdisciplinas de la historia, en primera instancia la historia económica, pero también las relaciones internacionales en una perspectiva histórica y la historia cultural.

El contexto de las economías del Atlántico

Parto de la premisa de que es necesario ubicar la investigación sobre el negocio de las harinas en el Golfo-Caribe en el contexto de los estudios sobre la dinámica y el desarrollo de las economías del Atlántico en la época de los grandes imperios coloniales. Con ello quiero subrayar la idea de que el abasto de los puertos españoles del Gran Caribe con harinas y otros víveres no es un pequeño tema de investigación para eruditos, sino que permite entender el funcionamiento de economías suprarregionales, intercoloniales y aun intercontinentales. Entiendo este contexto amplio como marco para mis investigaciones sobre las

exportaciones de harinas y víveres del puerto de Veracruz a los puertos gran-caribeños, especialmente La Habana. Las razones para ello son las siguientes: el aprovisionamiento de las plazas militares y puertos del Gran Caribe con harinas y otros víveres constituía un asunto que involucraba regiones muy distantes y tenía impactos en economías regionales diversas. Este aspecto queda claro a partir del estudio de documentos del siglo XVIII –en un futuro me gustaría abordar la problemática para el siglo anterior– es decir, a partir del análisis documental, se puede comprobar que las exportaciones de harinas y víveres novohispanos al Caribe estaban subordinadas a ciclos productivos y circuitos comerciales europeos (en específico de zonas cerealeras de España), estadounidense y novohispanos.

En la segunda mitad del siglo XVIII se enviaba de las tres regiones harina de trigo a las islas españolas del Caribe para abastecer a la población civil y militar. El origen diverso de las harinas hacía difícil para las autoridades de Nueva España calcular las necesidades de mercado de las plazas caribeñas, sobre todo porque sus intendentes y gobernadores daban prioridad a la entrada de las provisiones que venían de España y las Trece Colonias. Hay ejemplos elocuentes al respecto: en La Habana, San Juan de Puerto Rico o Nueva Orleans se pedía en repetidas ocasiones con insistencia harina al virrey de Nueva España; éste tomaba todas las medidas para que se aprontara determinada cantidad en Puebla y se enviara a Veracruz, cuando llegaba la noticia que ya se había recibido harina española o angloamericana y que el envío de las provisiones novohispanas se había hecho innecesario.² El rígido sistema comercial de España podía llevar a situaciones tan complicadas como la compra de harinas a las colonias inglesas en Norteamérica, su transporte hacia la península y posterior exportación hacia los puertos caribeños. Todo ello con el fin de producir ingresos a la Real Hacienda española, ya que las harinas pagaban derechos al entrar y salir de España y de nuevo al ingresar al puerto de su destino final. A partir de la década de 1770, por otra parte, las harinas estadounidenses llegaban crecientemente por vía directa a La Habana y algunos otros puntos, desplazando poco a poco a las novohispanas y aun las españolas.

² Véanse los casos citados en Johanna von Grafenstein Gareis, “El abasto de la escuadra y las plazas militares de La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Florida con harinas y víveres novohispanos, 1755-1779” en Matilde Souto y Carmen Yuste (coords.), *El comercio exterior de México, entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación (1718-1850)*, Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Universidad Veracruzana, México, 2000, pp. 42-83, y “Políticas y prácticas de abasto de las plazas militares españolas en el Caribe” en Johanna von Grafenstein y Laura Muñoz (coords.), *El Caribe: región, frontera y relaciones internacionales*, Instituto Mora, México, 2000, pp. 257-314.

El consumo de las harinas, sus derivados y otros víveres en La Habana

Los registros de harinas y víveres recibidos en La Habana, que se conservan en el Archivo General de la Nación, México, permiten saber a quiénes estaban destinados ciertos alimentos y tener una primera idea de las pautas de consumo que regían este abasto y comercio. ¿Quiénes consumían cuáles productos y en qué forma? podrían ser preguntas guías para desarrollar este tema. En su análisis intervienen cuestiones de gustos y necesidades, pero también consideraciones de costos de producción y transporte. Por ejemplo, la harina de casabe era más barata que la de trigo y se producía en las islas, por lo que en años de escasez se buscaba fomentar su consumo entre los esclavos del rey y los reos empleados en las fortificaciones y el astillero de La Habana, y reservar la harina de trigo y sus derivados para la oficialidad y el consumo de sectores medios y altos de la ciudad. También se recomendaba entre soldados, reos y esclavos el consumo de viandas, es decir, los múltiples tubérculos que se cultivaban en las islas como el ñame, la mandioca y la yuca, en lugar de las menestras importadas.³

En lo siguiente comentaré brevemente un conjunto de registros que cubren los años de 1765 a 1773.⁴ El primero de ellos da cuenta del total de alimentos enviados; los siguientes desglosan respectivamente lo distribuido para el consumo anual de los esclavos del rey y trabajadores forzados; los víveres vendidos anualmente al público y finalmente los “inutilizados” por causas diversas. El análisis de estos registros es un primer acercamiento al destino de los víveres recibidos en La Habana. Se puede apreciar en primer lugar qué alimentos se usaban preferentemente o exclusivamente para el consumo de esclavos y reos: calculado en porcentajes, vemos que se suministraban a este sector poblacional del puerto 100% de las galletas, de la harina de maíz, del casabe en tortas y en carga, del bacalao y del pescado salado, además de 80% del tasajo de vaca salado, 90% de la menestra fina y 80% de la ordinaria y 74% del arroz con cáscara. En cambio, se vendió al público 100% del maíz desgranado, de la manteca de oso y del vino blanco. También el aceite común y la manteca de puerco se destinaban en porcentajes altos al público en general. El jamón, tocino y la carne de puerco en salmuera se suministraban por mitad como raciones y la otra mitad se vendía.

El conjunto de registros enviados en 1773 por el intendente de La Habana al virrey de Nueva España, da también una idea de lo precario del estado de

³ El intendente de Ejército de La Habana, Nicolás Joseph Rapun, al ministro Julián de Arriaga, La Habana, octubre de 1773, Archivo General de la Nación, México (en adelante AGNM), ramo *Correspondencia de diversas autoridades*, vol. 21, exp. 51, f. 281. Las menestras eran los granos secos como frijoles, garbanzos, lentejas y chícharos, entre otros.

⁴ *Ibid.* Véase también el Estado resumen en el anexo.

conservación de los alimentos. En los ocho años que cubre el reporte, 9% de la carne de vaca en salmuera y 11% del tasajo de vaca salado fueron arrojados al mar; de los demás alimentos –13% de la harina, 22% de maíz en mazorca y 25% de arroz con cáscara– no eran consumibles.

No es fácil obtener con claridad qué factores determinaban las ventas de ciertos alimentos al vecindario del puerto que variaban a lo largo de los ocho años. Sin embargo se pueden aventurar algunas hipótesis: Estaría en primer lugar el interés de los oficiales de la Real Hacienda, en este caso de La Habana de convertir el abasto de tropas, reos y esclavos en un negocio rentable para el mismo erario público (y sus funcionarios). Algunas cartas hacen alusión a esta práctica, que por cierto contaba aparentemente con la aprobación de las autoridades virreinales y metropolitanas. En 1757, por ejemplo, se discutía sobre la conveniencia de enviar harinas a La Habana, ya que se esperaba una remesa desde Cádiz, además de que los particulares mandaban regularmente este producto. De esta manera, el mercado se podría saturar y la Real Hacienda no iba a poder vender los sobrantes de harinas con ganancias.⁵

Comunicaciones y transporte

Un aspecto que tiene que ver con la cultura material como enfoque de estudio, es el del transporte de las harinas y los demás víveres desde Nueva España a los puertos caribeños. Técnicas de embalaje específicas eran necesarias para el transporte terrestre de las zonas de producción, los valles de Puebla, al puerto de Veracruz que duraba aproximadamente tres semanas; luego había que guardar las provisiones en los almacenes reales bajo “el temperamento ardiente” del puerto hasta que hubiese “ocasión de buque”; una vez cargadas en los navíos, fragatas o bergantines, que hacían con frecuencia la travesía Veracruz-La Habana, había que contar con ocho a quince días de transporte por mar y finalmente los víveres tenían que mantenerse en buen estado durante meses en los almacenes de este puerto antes de su consumo. La profusa correspondencia que existe sobre el tema de envase y transporte de los víveres permite conocer con detalle los materiales de envoltura que se usaban, las condiciones a observar en cuanto a su almacenaje, etc. Todos estos aspectos eran reglamentados hasta con detalles mínimos para evitar el deterioro de los alimentos y garantizar en lo posible su buena calidad.⁶

⁵ Marqués de las Amarillas a Julián de Arriaga, México, 7 de abril de 1757, en AGNM, Correspondencia de virreyes, 2a. serie, vol. 2, fs. 49-49v.

⁶ El tema de los envases adecuados para transportar harina y menestras suscitó discusiones amplias en las que participaban los ministros de España, el virrey de Nueva España y las autoridades locales de las plazas militares. Se hacían experimentos con diferentes tipos de envase, como barriles y cajones de madera y los tradicionales tercios, para definir en cuál de ellos las provisiones resistían

Los negocios de las harinas y demás víveres

El abasto de los mercados caribeños con harinas y otros víveres desde Nueva España daba pie a interesantes transacciones que acaparaban varias familias de comerciantes de Puebla y Veracruz. La primera modalidad de hacer de este abasto un negocio particular era mediante el llamado asiento, es decir, la concesión del derecho exclusivo de ejercer la gestión de la provisión de víveres. Dicha concesión consistía en la compra de trigo y otros granos en la región de Puebla, de su molido (trigo y maíz), envase y transporte hacia Veracruz, donde se hacía cargo la Real Hacienda de su almacenamiento y transporte marítimo hacia La Habana y demás puertos grancaribeños. Un ejemplo del ejercicio de este tipo de asientos es el que detuvo Miguel Antonio Zavaleta en los años 1773 a 1777.⁷ El contrato facultaba al comerciante poblano a proveer al puerto de La Habana con 600 000 tercios de harina de trigo, a entregar en un lapso de cinco años a razón de 12 000 tercios anuales. Un análisis de precios permite ver que las ganancias Zavaleta deben haber sido cuantiosas. El comerciante poblano vendía a la Real Hacienda la harina durante los años de su contrato entre catorce y quince pesos el tercio, cuando “el costo de cada tercio puesto en alhóndiga no debió exceder de diez a doce pesos”.⁸ Pero el negocio de Zavaleta se veía obstaculizado por los intendentes de Ejército y Marina de La Habana que se resistían a aceptar las harinas que les llegaban de Veracruz con el argumento de que venían mal conservadas y de mala calidad. Es por ello que el asentista poblano no pudo colocar toda la harina que venía especificada en su contrato, sino solamente dos terceras partes.⁹ Podemos hablar de cierto conflicto de intereses, que se originó alrededor del negocio de las harinas entre las elites administrativas, militares y comerciales de La Habana y del virreinato que se manifestó abiertamente en los años setenta del siglo XVIII, como muestra la amplia documentación existente sobre este asunto.¹⁰

mejor los prolongados transportes por tierra y mar, así como la espera en los almacenes. Véase sobre este punto, José de Gálvez al virrey Matías de Gálvez, El Pardo, 23 de enero de 1784, en AGNM, ramo Reales órdenes originales, vol. 127, núm. 22, f. 34; El intendente de Ejército de La Habana, Domingo Hernani, al virrey, conde de Revillagigedo, La Habana, 17 de febrero de 1790, en AGNM, ramo Correspondencia de diversas autoridades, vol. 43, fs. 86-87.

⁷ La documentación relativa a este asiento se encuentra en varios ramos del AGNM. Uno de los documentos clave es el Testimonio del expediente sobre el asiento de provisión de víveres del cargo de Zavaleta, en AGNM, ramo Correspondencia de virreyes, 1a. serie, vol. 109, núm. 3932.

⁸ José de Gálvez al virrey de Nueva España, Aranjuez, 9 de julio de 1777, en AGNM, ramo Reales cédulas originales, vol. 111, núm. 96, fs. 152-153v.

⁹ Las cantidades exactas eran 39.622 tercios suministrados entre el 1 de octubre de 1772 y el 26 de abril de 1777. Cossío a Bucareli, Puebla, 19 de noviembre de 1777, Testimonio del expediente, f. 84.

¹⁰ Para un análisis más detallado, véase Johanna von Grafenstein, “La provisión de armadas y presidios de las islas de Barlovento: Intereses novohispanos vs. habaneros, 1760-1780” en Guillermina del Valle Pavón (coord.), *Mercaderes, comercio y consulados novohispanos en el siglo XVIII*, Instituto Mora, México, en prensa.

La segunda modalidad de hacer negocio con el envío de harinas desde Nueva España eran las remesas que se hacían a título particular desde Veracruz. Para algunas coyunturas de las últimas décadas del siglo XVIII y primera del siguiente, existen registros completos que cubren varios años de las salidas de barcos a cuenta de particulares de Veracruz en cuya carga se encuentran harina de trigo y otros víveres destinados a La Habana. Otra variante era que el capitán de una embarcación particular obtuviera el permiso de vender por su cuenta harina en la isla de Cuba, a cambio de transportar sin costo los víveres que estaban por remitirse por cuenta de la Real Hacienda.¹¹

ALGUNAS CONSIDERACIONES HISTORIOGRÁFICAS

El tema del abasto y comercio con harinas y víveres en la región del Gran Caribe, especialmente La Habana, ha sido abordado en un número reducido de investigaciones. Un primer tratamiento de la temática se encuentra en varios textos que tienen como objeto de estudio el papel del Caribe en el mundo atlántico de los siglos XVII y XVIII. En *Atlantic Empires of France and Spain*, McNeill hace una comparación entre Louisbourg y La Habana como puntos estratégicos imperiales.¹² La provisión con víveres de ambos puertos, a partir de recursos propios o “nacionales”, es uno de los temas que aborda el autor al medir el grado de articulación interna de las partes integrantes de los dos imperios coloniales, el francés y el español. En su estudio *The Economy of British America*, Mc Custer y Russell resaltan la importancia del Caribe insular para la economía de las Trece Colonias de Norteamérica.¹³ Trigo en grano y harina, carne salada, maderas de construcción y ganado en pie para carga y tiro, eran los principales rubros del comercio angloamericano con las islas. Las colonias medias —con Nueva York y Filadelfia como importantes centros— se desarrollaron en parte gracias a las exportaciones al Caribe. Los autores sostienen que, mientras comerciantes de Nueva Inglaterra controlaban las provisiones de las islas francesas, el comercio de Nueva York tenía importancia para las islas holandesas. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, ambas ciudades lograron diversificar su comercio exterior, hasta alcanzar una economía balanceada que dependía menos de un solo mercado.¹⁴ En menor medida las colonias del sur (Maryland, Virginia, Carolina del Norte y Sur) participaban en el co-

¹¹ Véase por ejemplo La Audiencia Gobernadora a José de Gálvez, México, 27 de julio de 1779, ramo Correspondencia de virreyes, 1a. serie, vol. 121, núm. 167, f. 7.

¹² John Robert McNeill, *Atlantic Empires of France and Spain, Louisbourg and Havana, 1700-1763*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1985.

¹³ John J. Mc Custer y R. M. Russell, *The Economy of British America, 1607-1789*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1991.

¹⁴ *Ibid.*, p. 199.

mercio con las islas. Importante es también la tesis de Linda Salvucci que estudia la participación de Filadelfia en los mercados imperiales de España en los años de 1783 a 1823.¹⁵ La autora sostiene que los mercados de Filadelfia y La Habana conocieron su mayor integración en los años posteriores a 1815 y no antes. En 1821, 18% de las exportaciones de aquel puerto, cuyo principal producto era la harina de trigo, tenían como destino a Cuba. En cuanto a las exportaciones totales de harina de Estados Unidos, los porcentajes más altos se iban a las islas del Caribe español durante los años 1798-1799 (20 y 19%) y de 1808 a 1810 (17%). Salvucci muestra en su trabajo que, si bien Nueva York y Baltimore eran importantes competidores de Filadelfia en los mercados de las islas españolas, este puerto logró aumentar sus exportaciones en términos absolutos, a lo largo del periodo estudiado. El texto colectivo *The North American role in the Spanish imperial economy* contiene sendos trabajos de James Lewis y Linda Salvucci sobre la importancia del mercado cubano para los comerciantes estadounidenses, dedicados a la exportación de víveres.¹⁶

Información sobre las exportaciones e importaciones de harinas y víveres encontramos también en la historiografía sobre los puertos de Veracruz y La Habana. Con base en las balanzas del Consulado de Veracruz, Ortiz de la Tabla ofrece datos de exportación de harinas a puertos americanos para los años 1802-1819.¹⁷ Los valores en pesos por este concepto tuvieron sus máximas en 1804 y 1809 con 417 709 y 481 032 pesos, respectivamente.¹⁸ En los años de 1802 a 1812, estima Ortiz de la Tabla, 36.59% del total de frutos novohispanos exportados correspondía a harinas. Sabemos que la mayor parte de estas harinas tenía como destino La Habana, pero falta determinar su monto, lo que puede ser posible, por lo menos para la primera década del siglo XIX, con base en los registros de salidas del puerto de Veracruz, contenidos en la misma documentación del Consulado. Analizando “documentos originales de barcos”, Matilde Souto calcula que para los años 1803-1814, las exportaciones de comestibles americanos, en particular harina, correspondían 21% de las 90 operaciones de exportación identificadas, mientras que las partidas de pesos de plata ocuparon el primer lugar con 33%.¹⁹ Para La Habana, Nadia Fernández ha estudiado las balanzas de comercio de los años 1803 a 1807.²⁰ El valor total de los víveres

¹⁵ Linda Kerrigan Salvucci, “Development and Decline: The Port of Philadelphia and Spanish Imperial Markets, 1783-1823”, tesis de doctorado, Princeton University, Nueva Jersey, 1984.

¹⁶ Jacques A. Barbier y Allan J. Kuethe, *The North American role in the Spanish imperial economy, 1760-1819*, Manchester University Press, Manchester, 1984.

¹⁷ Javier Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821, crisis de dependencia*, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1978.

¹⁸ *Ibid.*, p. 162.

¹⁹ Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México/Instituto Mora, México, 2001, pp. 170-172.

²⁰ Nadia Fernández de Pinedo Echevarría, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2001.

comprados en el exterior en este lapso ascendió a 19 500 000 pesos, lo que representaba el rubro más importante de las importaciones. Le seguía el de textiles por el valor de casi 12 000 000, esclavos por 7 500 000 y metales preciosos por 5 600 000.²¹ En un desglose de los víveres importados, se puede apreciar que el gasto hecho por la compra de granos ascendió, en los cinco años estudiados, a un poco más de 8 000 000 de pesos.²² Un resumen de la relación detallada de los productos y su procedencia, que especifica el costo y origen de la harina importada, muestra cómo a partir de 1805 ésta provenía casi en su totalidad de Estados Unidos, mientras que en los dos años anteriores, la participación de la América colonial (representada en gran parte por Nueva España) en este comercio había sido todavía considerable.²³ En 1803, 40.2% de la harina importada en La Habana provenía de Estados Unidos, 23.6% de América colonial y 36.2% de España; para 1804 las cifras correspondientes son 54.8%, 33.8% y 11.4%. La preeminencia de harinas estadounidenses en el mercado cubano, a partir de 1805 se explica por el estallido de hostilidades entre España y Gran Bretaña a fines de 1804, que dio lugar a la segunda fase del comercio neutral (1805-1807).

La producción de harina de trigo y de otros víveres en los valles de Puebla con destino a las plazas militares del Gran Caribe es mencionada brevemente en algunos estudios de carácter regional.²⁴ Por otra parte, dos tesis, que se presentaron en universidades estadounidenses, se ocupan del papel de Nueva España como sostén financiero y centro de aprovisionamiento de las plazas circuncaribeñas durante la guerra de 1779-1783.²⁵ Proporcionan información sobre el envío de harinas y víveres desde Veracruz a La Habana, Nueva Orleans, Florida y San Juan de Puerto Rico. Ambos trabajos se basan principalmente en fuentes del Archivo General de la Nación de México y del Archivo de Indias. Un par de artículos más tratan el comercio y el abasto de víveres durante la coyuntura bélica de 1779-1783. Guillermo Porras Muñoz se centra en el abasto del ejército expedicionario franco-español que se estaba reuniendo en el Guarico (Le Cap François), en el norte de la colonia francesa de Saint-Domingue y

²¹ *Ibid.*, p. 54.

²² *Ibid.*, p. 48.

²³ *Ibid.*, p. 52.

²⁴ Reinhard Liehr, *Ayuntamiento y oligarquía en Puebla, 1787-1810*, Sep-Setentas, México, 1971, 2. vols.; Carlos Contreras, *Puebla, una historia compartida*, Instituto Mora, México, 1993; Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, *Puebla desde una perspectiva microhistórica: la villa de Tepeaca y su entorno agrario: población, producción e intercambio, 1740-1870*, Claves Latinoamericanas/Universidad Autónoma de Puebla/Universidad Nacional del Centro, Puebla/Buenos Aires, 1994.

²⁵ Melvin Glascock, "New Spain and the War for America, 1779-1783", tesis de doctorado Glascock Louisiana State University, Baton Rouge, LA, 1969; James Lewis, "New Spain during the American Revolution, 1779-1783, a Viceroyalty at War", tesis de doctorado, James Lewis, Duke University, Durham, North Carolina, 1975.

cuyo objetivo era la reconquista de Jamaica.²⁶ Dicha empresa, que no se llevó a cabo por la derrota que sufrió la escuadra francesa cerca de las islas Los Santos en abril de 1782, consumió enormes recursos en metálico y en víveres de diferente clase, que fueron enviados desde Veracruz vía La Habana. En cuanto a las harinas y la carne, también se pueden documentar compras de grandes volúmenes a comerciantes estadounidenses. En su artículo “Nueva España y los esfuerzos para abastecer La Habana, 1779-1783”, James Lewis se basa en una revisión exhaustiva del volumen doce del ramo Marina, cuyos expedientes contienen documentación abundante sobre la provisión con harinas y víveres de La Habana durante los años 1779-1781, desde su acopio en Puebla, su transporte al puerto, almacenamiento y transporte a las islas.²⁷ Costos, tiempos e intereses locales de productores y transportistas son los tópicos que aborda el artículo. Finalmente, quisiera comentar brevemente tres textos de mi autoría que se ocupan del tema. El primero explora algunos volúmenes clave del Archivo Histórico de Hacienda (del AGN) para los años 1779-1783 que no habían sido tomados en cuenta por los demás autores citados.²⁸ Se analizan los esfuerzos de la corona española por recuperar el mercado de las islas durante los años de “entreguerras” de 1784 a 1792, a partir de documentación diversa, y finalmente se aporta información sobre las regulaciones de los envíos de harinas y víveres desde Veracruz en los años noventa. En el segundo trabajo se elaboró una tentativa y todavía parcial cuantificación de harinas de trigo y menestras enviadas por cuenta de la Real Hacienda a La Habana, Puerto Rico, Santo Domingo y Florida en los años de 1756 a 1779, un periodo enmarcado por dos grandes conflictos bélicos que tuvieron un impacto relevante en el sistema de abasto y financiamiento de las posesiones españolas del Gran Caribe.²⁹ También se buscó hacer una primera evaluación de los precios de aquellos productos alimenticios en Veracruz y las islas. El último de los textos se concentra en los cambios introducidos entre 1765 y 1796 en los reglamentos de comercio colonial y su impacto en el tráfico de frutos novohispanos hacia diversos puntos del Golfo-Caribe.³⁰ Las medidas adoptadas en estos años y encaminadas a quitar restricciones y eliminar imposiciones arancelarias a la extracción de harina de trigo, menestras y productos de carne de Nueva España y de otras zonas de la América española, respondían a la política de la corona de fomentar en sus posesiones ultramarinas la agricultura y el comercio intercolonial.

²⁶ Guillermo Porras Muñoz, “El fracaso del Guaricó”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXVI, 1969, pp. 569-609.

²⁷ James A. Lewis, “Nueva España y los esfuerzos para abastecer La Habana, 1779-1783”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 33, 1976, pp. 101-126.

²⁸ Johanna von Grafenstein, “Comercio y abasto de harina en el Caribe, 1779-1796” en Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, INAH, México, 1997, pp. 69-82 (Serie Historia).

²⁹ Grafenstein, “El abasto de la escuadra”, *op. cit.*

³⁰ Grafenstein, “Políticas y prácticas”, *op. cit.*

FUENTES DE ARCHIVO

Un conjunto de grupos documentales del Archivo General de la Nación de México, contiene información sobre los vínculos de abasto y comercio con harinas y víveres entre los puertos de Veracruz y La Habana y algunos otros puntos de la zona defensiva del Gran Caribe. En el ramo de Reales cédulas originales se encuentran los lineamientos generales dados sobre este particular por la Corte española al virrey de Nueva España. Por lo común éstos atendían a las solicitudes y quejas de los comandantes, intendentes y gobernadores de las diferentes plazas del Golfo-Caribe ordenando al virrey que aumentara o disminuyera la cantidad de harinas y víveres a aprontar en Puebla, transportar a Veracruz y embarcar en el puerto, la mayoría de las veces sin grandes consideraciones por las estaciones del año que influían en la disponibilidad de los efectos demandados o por las condiciones de transporte terrestre y marítimo que a menudo eran adversas a una pronta atención de las órdenes emitidas en la metrópoli. Por ser uno de los grupos documentales del Archivo General mejor conservados y de mayor extensión temporal (1600 a 1820) es posible hacer un seguimiento bastante completo a las políticas que regían el abasto y comercio de harinas y víveres entre Veracruz y los demás puertos del Golfo-Caribe. Por ejemplo, los cambios introducidos en las últimas cuatro décadas del siglo XVIII y primera del XIX, bajo el régimen de comercio libre y comercio neutral, se pueden estudiar de manera detallada a través de las cédulas y órdenes reales emitidos desde 1765 en adelante.³¹

Otros cinco ramos del Archivo General de la Nación son ricos en información sobre el tema. Se trata de los grupos documentales de Correspondencia de virreyes, 1a. y 2a. serie; Marina; Correspondencia de diversas autoridades; Archivo Histórico de Hacienda e Historia. Una amplia gama de aspectos se encuentran documentados en los informes, registros, testimonios, dictámenes y correspondencia en general, conservados en ellos.

En el primero de los nombrados, que cubre los años 1755 a 1821, está resguardada la correspondencia de los virreyes o de sus sustitutos, en caso de vacancia del puesto, con la corte española. En relación con el tema de comercio y abasto con harinas y víveres que nos ocupa, el ramo ofrece un punto de vista importante, nada menos que el de la máxima autoridad americana en la materia. Sus cartas permiten apreciar las dificultades que se presentaban a menudo en el asunto del envío de harinas y víveres hacia La Habana y otros puntos circuncaribeños, como la compra de granos en Puebla; el control de su calidad y precios; la vigilancia sobre su oportuno envío a Veracruz y de allí a Cuba; las eternas quejas de los intendentes y gobernadores de las islas sobre las deficiencias de los alimentos proporcionados, entre otros aspectos. Lo interesante

³¹ Una primera incursión a esta temática se hizo en el artículo citado, en *ibid.*

de la correspondencia de los virreyes en materia de abasto y comercio de harinas hacia el Caribe es la confluencia en este ramo de órdenes reales, solicitudes, quejas y presiones de las autoridades locales americanas, incluyendo los de los oficiales, intendentes y gobernadores de Veracruz, Puebla y aun Campeche (desde donde se mandaban ocasionalmente tasajo, maíz y algunos otros productos a La Habana) que debían ser atendidas y coordinadas. Llama la atención los detalles mínimos de los que se ocupaban los virreyes. Igualmente trasciende su interés en conservar los mercados caribeños para la agricultura y el comercio novohispanos, pero también queda patente su frecuente disgusto con los funcionarios de las islas de los que Iturrigaray escribe en algún momento: “Ruego [...] que S. M. se digne [...] me liberte [...] de la desagradable correspondencia que estoy en precisión de seguir con los jefes de islas [...], cuyos oficios son siempre estrechos, pintando con vehemencia sus necesidades y haciendo protestas de responsabilidad”.³² En otra carta exclama: “el intendente interino, siguiendo los impulsos de su genio, llena sus oficios de expresiones ofensivas e insultantes [...] sin atender como me parece debiera hacerlo a las indispensables diferencias que hay entre el intendente interino de La Habana y el virrey gobernador y capitán general de Nueva España para no con orgullo avanzarse a inculcar a éste responsabilidades”.³³

En los ramos de Correspondencia de diversas autoridades, Marina y Archivo Histórico de Hacienda encontramos la correspondencia entre el virrey y los gobernadores, capitanes generales, oficiales de Real Hacienda, intendentes y comandantes de Ejército y Marina, comandantes de flotas y navíos. El primero de los mencionados se refiere a asuntos administrativos de los principales puntos del espacio defensivo del Golfo-Caribe. Incluye en primer lugar informes del gobernador de Veracruz, pero también contiene noticias de los puertos de La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Nueva Orleans, Cumaná, Cartagena y Caracas. Abarca los años de 1755 a 1855, correspondiendo la mayor parte de la información (60 de 68 volúmenes) a los años 1771-1810. Los asuntos tratados incluyen el arribo de barcos con su procedencia; nombre del capitán y pertenencia del barco; en muchos casos se incluye el tipo de carga y sus cantidades. Este grupo documental contiene información detallada sobre el envío de caudales y víveres a las plazas circuncaribeñas.

Marina es otro ramo que recoge una amplísima gama de documentos relativos a los puertos y el movimiento marítimo, entre ellos en el espacio del Golfo-Caribe. 289 de los 313 volúmenes resguardan documentación de la época virreinal de México, iniciándose la misma en 1578, bien que la mayor parte se refiere al último tercio del siglo XVIII. Los asuntos tratados abarcan un espectro amplio,

³² Iturrigaray a Soler, 27 de julio de 1804, Correspondencia de virreyes, 1a. serie, vol. 219, núm. 551, f. 260.

³³ Iturrigaray a Soler, 1 de julio de 1805, Correspondencia de virreyes, 1a. serie, vol. 224, núm. 816, f. 182.

entre ellos el envío de caudales, armamento, pólvora y víveres a los diferentes puntos del espacio defensivo circuncaribeño; la detección y decomiso de mercancías de contrabando; el movimiento mercantil de los puertos del Golfo con información sobre la entrada y salida de barcos con su procedencia y destino, notas de cargo y pago de impuestos, solicitudes de registros y de permisos especiales de venta de mercancías, etcétera.

El Archivo Histórico de Hacienda, por otra parte, alberga en su sección virreinal importante documentación de la Real Hacienda novohispana, cuya función de recaudar los derechos impuestos por la corona a las diversas actividades económicas determina que los documentos reunidos tienen que ver con prácticamente todos los ámbitos económicos y sociales del virreinato, entre ellos, el financiamiento y abasto de las islas de barlovento y posesiones de tierra firme. Destaca la información detallada sobre el envío de víveres por cuenta de la Real Hacienda. También para el estudio del movimiento mercantil de los puertos del Golfo, el Archivo Histórico de Hacienda cuenta con abundante documentación. Si bien la mayor parte de ella se centra en las últimas tres décadas del siglo XVIII y primeras del XIX, varios volúmenes o cajas permiten estudiar aspectos del financiamiento y abasto de las islas de barlovento, a fines del siglo XVI y principios de la siguiente centuria, así como durante las primeras décadas del XVIII.

El ramo de Historia, se compone de colecciones particulares, entre las que se encuentra todo tipo de material, incluyendo reales cédulas y órdenes, cartas de los virreyes a la corte, correspondencia de autoridades locales, etc. Una decena de volúmenes están dedicados a asuntos de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo, otros tantos a fortalezas y presidios en los que se encuentra información sobre el tema de la provisión de víveres.

Importante para el tema del comercio regional en el Golfo-Caribe son también los fondos de Consulado y Alcabalas coloniales. El primero permite conocer el volumen de este comercio y su evolución en las últimas tres décadas del periodo virreinal, también contiene datos sobre la frecuencia de los envíos, así como sobre los comerciantes novohispanos y habaneros interesados en este tráfico.

Con respecto a los repositorios provinciales que resguardan documentación sobre el comercio y abasto de harinas y víveres, es importante mencionar el archivo notarial de Jalapa que constituye una fuente indispensable para estudiar la participación de comerciantes veracruzanos en las exportaciones alimentarias hacia La Habana. El Archivo del Ayuntamiento de Puebla, por otra parte, contiene en su grupo documental "Expedientes" sobre los envíos de víveres y bizcocho a Veracruz para su consumo por la Armada de Barlovento y plaza de La Habana. La documentación que abarca un siglo (1641 a 1739) muestra la vinculación de los valles cerealeros de Puebla con las islas que consumían trigo y sus derivados, maíz, verduras secas y productos de carne de diferente clase de esta región novohispana.

ANEXO

Estado resumen que manifiestan los víveres distribuidos en ración, los vendidos a distintos individuos, vecinos y residentes de esta ciudad, los mermados por su deseco, despolvoreo, apolillados y pasados de gorgojo y, asimismo, la carne de vaca en salmuera venida de Veracruz, arrojada al entrar por podrida; desde 1 de mayo de 1765 hasta el 31 de 1773.

(en arrobas)

<i>Tipo de alimentos</i>	<i>Ración</i>	<i>Vendidos</i>	<i>Inutilizados</i>	<i>Total</i>
Harina de trigo	31 271 (10)	241 235 (77)	40 148 (13)	312 652
Trigo en grano	18 (36.7)	31 (63.3)	-	49
Galletas	57 228 (100)	-	-	57 228
Harina de maíz	8 464 (100)	-	-	8 464
Maíz desgranado	-	3 046 (100)	-	3 046
Maíz en mazorca	-	1 097 (78)	310 (22)	1407
Casabe (en tortas)	613 342 (100)	-	-	613 342
Casabe de carga	3 530 (100)	-	-	3 530
Jamón, tocineta y papada	4 621 (45)	5 635 (55)	-	10 256
Carne de puerco en salmuera	6 940 (52)	6 358 (48)	-	13 298
Carne de vaca en salmuera	58 633 (73)	14 819 (18)	7467 (9)	80 919
Tasajo de vaca salado	25 952 (81.6)	2 345 (7.4)	3 508 (11)	31 805
Bacalao	2 085 (100)	-	-	2 085
Pescado salado	929 (100)	-	-	9 299
Menestra fina	34 754 (90.5)	1 407 (3.7)	2 231 (5.8)	38 392
Menestra ordinaria	54 982 (79.3)	6 294 (9)	6 058 (8.7)	69 334
Arroz con cáscara	2 970 (74.5)	-	1 014 (25.5)	3 984
Aceite común	96 (4)	2 367 (96)	-	2 463
Manteca de puerco	69 (11)	541 (89)	-	610
Manteca de oso	-	219 (100)	-	219
Vino blanco (en barriles)	-	144 (100)	-	144

* Las cantidades entre paréntesis corresponden al porcentaje.

Fuente: AGNM, fondo Correspondencia de diversas autoridades, vol. 21, exp. 51.

ARCHIVOS

Manuscritos del Archivo General de la Nación: Consulado; Correspondencia de virreyes, 1ª y 2ª serie; Correspondencia de diversas autoridades; Historia; Marina; Reales cédulas originales.

Manuscritos del Archivo del Ayuntamiento de Puebla: Expedientes.

Archivo Notarial de Jalapa.

BIBLIOGRAFÍA

BARBIER, JACQUES A., y ALLAN J. KUETHE (comps.), *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819*, Manchester University Press, Manchester, 1984.

FERNÁNDEZ DE PINEDO ECHEVARRÍA, NADIA, *Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2001.

GARAVAGLIA, JUAN CARLOS y JUAN CARLOS GROSSO, *Puebla desde una perspectiva microhistórica: la villa de Tepeaca y su entorno agrario: población, producción e intercambio, 1740-1870*, Claves Latinoamericanas/Universidad Autónoma de Puebla/Universidad Nacional del Centro, Puebla/Buenos Aires, 1994.

GLASCOCK, MELVIN, "New Spain and the War for America, 1779-1783", tesis de doctorado, 1969.

GRAFENSTEIN GAREIS, JOHANNA VON, "Comercio y abasto de harina en el Caribe, 1779-1796" en Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, INAH, México, 1997, pp. 69-82 (Serie Historia).

———, "El abasto de la escuadra y las plazas militares de La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Florida con harinas y víveres novohispanos, 1755-1779" en MATILDE SOUTO y CARMEN YUSTE (coords.), *El comercio exterior de México, entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación (1718-1850)*, Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Universidad Veracruzana, México, 2000, pp. 42-83.

———, "Políticas y prácticas de abasto de las plazas militares españolas en el Caribe" en JOHANNA VON GRAFENSTEIN y LAURA MUÑOZ (coords.), *El Caribe: región, frontera y relaciones internacionales*, Instituto Mora, México, 2000, pp. 257-314.

LEWIS, JAMES A., "New Spain during the American Revolution, 1779-1783, a Viceroyalty at War", tesis de doctorado, Duke University, 1975.

———, "Nueva España y los esfuerzos para abastecer La Habana, 1779-1783", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 33, 1976, pp. 101-126.

MC CUSTER, JOHN J. y R. M. RUSSELL, *The Economy of British America, 1607-1789*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1991.

MCNEILL, JOHN ROBERT, *Atlantic Empires of France and Spain, Louisbourg and Havana, 1700-1763*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1985.

ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, JAVIER, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821, crisis de dependencia*, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1978.

PORRAS MUÑOZ, GUILLERMO, "El fracaso del Guaricó", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXVI, 1969, pp. 569-609.

SALVUCCI, LINDA KERRIGAN, "Development and Decline: The Port of Philadelphia and Spanish Imperial Markets, 1783-1823", tesis de doctorado, 1984.

SOUTO MANTECÓN, MATILDE, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México/Instituto Mora, México, 2001.