

Dos proyectos de creación de una
estructura centralizada de abastecimiento
del estanco español de tabacos (1620-1717).
Estudio institucional*

Santiago de Luxán Meléndez **

Anais de História de Além-Mar XVIII (2017): 177-206. ISSN 0874-9671

Resumo

No início do século XVII, a Coroa espanhola realizou um ensaio sobre o estanco do tabaco, que não teve continuidade, tendo como centro de operações a cidade de Cartagena das Índias e como “factor” principal o sevilhano Diego Pinelo. Um século depois, por volta de 1717, a cidade de Havana foi estabelecida como um porto redistributivo, de maneira estável, e como uma feitoria que controlaria o carregamento de tabaco para a metrópole. Neste trabalho, realizamos um exercício de contextualização das duas realidades e sua viabilidade.

Palavras-chave: História do Atlântico, estanco do tabaco, Cartagena das Índias, Havana

Data de submissão: 31/07/2016

Data de aprovação: 26/05/2017

Abstract

At the beginning of the XVII century the Spanish Crown tried to build up a tobacco monopoly with Cartagena of the Indies as the centre of operations and the Sevillian Diego Pinelo as its main representative. However, this attempt was unsuccessful as it did not get continuity. One century later, around 1717, the city of Havana was erected as a stable redistributing harbour responsible of controlling the shipment of tobacco to the capital. Along this assay we contextualize both realities and analyse their viability.

Keywords: Atlantic History, Havana, Cartagena de Indias, Tobacco monopoly

Date of submission: 31/07/2016

Date of approval: 26/05/2017

* Este trabajo forma parte del proyecto de investigación “La configuración de los espacios atlánticos ibéricos. De políticas imperiales a políticas nacionales en torno al tabaco (siglos XVII-XIX)”, HAR2015-66142-R.

** Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. *E-mail*: santiago.deluxan@ulpgc.es .

Dos proyectos de creación de una estructura centralizada de abastecimiento del estanco español de tabacos (1620-1717).

Estudio institucional

Santiago de Luxán Meléndez

“conviene que la buena orden que se diere en su principio asegure buenos efectos en lo de adelante”.
REAL CED^A De Instrucción dada en Madrid a 25 de mayo de 1620

Introducción

A comienzos del siglo XVII la Corona española realizó un ensayo de creación de un estanco de tabaco en Indias, sin continuidad en el tiempo, que tenía como centro de operaciones la ciudad de Cartagena de Indias y como agente principal al sevillano Diego Pinelo. Un siglo después, en torno a 1717, la ciudad de La Habana se erigió en el puerto de salida del tabaco al Viejo Mundo, con lo que la factoría de tabaco quedó como responsable de su envío a la metrópoli. En este trabajo realizamos un análisis institucional de los dos proyectos. No vamos a referirnos, sin embargo, a la historia de Cartagena de Indias a comienzos del XVII, ni al puerto de San Cristóbal de La Habana en la primera parte del Setecientos. Nos interesan en tanto que plataformas desde donde se remitía el tabaco a la Península Ibérica, dado que ambos puertos se aprovechaban del movimiento de retorno de las Flotas y Galeones de Indias. En el primero de los casos, el nombramiento de Pinelo es coincidente con la creación de la fábrica de San Pedro en Sevilla (Rodríguez Gordillo 2005, 13-22), circunstancia que será determinante para el desarrollo posterior del estanco de tabaco español. En el segundo, tenemos que referirnos a la creación de la factoría de tabaco de La Habana, que podemos considerar la primera piedra de la extensión de la fórmula del estanco al territorio americano, aunque haya que esperar para que sea una realidad a la segunda mitad del siglo XVIII. De la comparación de ambas instituciones, anotamos que La Habana perdurará como principal núcleo abastecedor del monopolio español, aunque el proyecto que estudiamos, tal y como fue concebido, no saliese adelante (Luxán Meléndez 2015, 41-67). El análisis que presentamos se centra en la *REAL CED^A De Instrucción dada en Madrid a 25 de mayo de 1620* y en el *Discurso sobre el nuevo modo, método, y distribución que podría darse al consumo de tabaco de*

la Habana. De ambos documentos hemos utilizado copias de la *Colección Miscelánea de Francisco de Ayala* –el que fuera archivero de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias en el siglo XVIII– de la Biblioteca del Palacio Real de Madrid. El primero de los documentos, ha sido tenido en cuenta recientemente por Martínez Ruiz (2014) y Luxán Meléndez (2014). El segundo, por la historiografía clásica cubana (Rivero Muñiz 1964-1965 y Marrero 1977, entre otros). No se había realizado, sin embargo, una lectura conjunta de ambos textos. Este tipo de aproximación, nos permitirá tener una visión más completa del proceso de creación del estanco español y de su extensión posterior al mundo americano.

Se pretende presentar los orígenes del monopolio del tabaco español y de los estancos indianos en dos secuencias históricas diferentes (1620/1717). Efectivamente, en ambos momentos se ensaya la creación de una estructura vertical de abastecimiento del estanco del tabaco. Entre estas dos fechas, hay que recordar, se ha instaurado el estanco del tabaco español (1636) y se ha intentado convertir a Sevilla en la cabecera de la distribución del tabaco, tanto a las Indias, como al resto de Europa (1684).

Nuestro enfoque se encuadra dentro del marco de la economía institucional. Es decir, tratamos de valorar las circunstancias que llevan a la Monarquía española a crear dos instituciones (factoría del tabaco de Cartagena y factoría de la Habana), cuya misión era reducir las incertidumbres del abastecimiento de tabaco de la metrópoli, llegando a acuerdos contractuales con los cultivadores¹.

La pretensión, en ambos casos, era conseguir la exclusividad en la compra de la producción agraria, integrando el tabaco en la Carrera de Indias como un monopolio real. Con relación a la factoría de La Habana, sin embargo, a comienzos del siglo XVIII, las circunstancias eran más adversas, puesto que ya existía un mercado mundial de tabaco mucho más desarrollado. Además, se trataba de asegurarse la cosecha de La Habana, dificultando la intervención extranjera, a través de sus compañías privilegiadas radicadas en el Nuevo Mundo (*Joint ventures* franco-española y anglo-española).

En 1620 se elige como zona de producción las islas de Barlovento, Tierra firme y otras partes, pero se centraliza la recogida en Cartagena de

¹ A partir de la 2ª Guerra Mundial, la Moderna Economía Institucional representada por autores como Alchian, Demset, Williamson, North y, sobre todo, por el premio Nobel Ronald Coase con su Teoría del Coste Social, ha producido un giro importante en la concepción de la economía de mercado capitalista a través de lo que se entiende como la Nueva Economía Institucional. Cf. Bergasa Perdomo 2014.

Indias (factoría). El procedimiento a seguir será firmar asientos con los labradores productores de tabaco, de forma individual o mancomunada. En este sistema se integra a Santo Domingo, pero no a Cuba. El experimento no tendrá éxito porque la distribución en la metrópoli no estaba todavía suficientemente desarrollada y tampoco existía el control monopolístico de unos años después. Esa es nuestra hipótesis, aunque el nivel de conocimientos de la primera mitad del siglo XVII hace difícil su verificación.

En 1717, casi un siglo después, el centro principal de operaciones se traslada a la ciudad de La Habana y su distrito, teniendo como zonas secundarias Bayamo, Sancti Spíritus, Trinidad y Santiago de Cuba [en los documentos de la época solo Cuba]. Este nuevo intento tendrá un éxito relativo puesto que, por un lado, será duramente contestado por las sublevaciones vegueras, y por otro, no se conseguirá convertir a La Habana en el centro de un estanco imperial, como se pretendía en el proyecto. Debemos añadir que ni siquiera, a pesar de sus relaciones privilegiadas con la metrópoli, detentará la exclusividad del abastecimiento, puesto que los tabacos de Virginia y Brasil representarán una cuota muy importante del consumo español durante el siglo XVIII. Para poder entender la realidad de la factoría de La Habana hay que tener en cuenta, además, que se creó después de un largo período de funcionamiento del estanco metropolitano (1636-1717) y de ensayos previos de regulación de las compras de tabaco en la citada isla, principalmente en 1684 y 1698.

Del análisis del proceso de creación de ambas instituciones, puede deducirse la importancia de la experiencia histórica previa y la pervivencia, un siglo después (1620-1717), de los modos de actuar de la Monarquía española.

Cartagena de Indias centro neurálgico del tabaco a principios del siglo XVII. Un primer ensayo de monopsonio²

1. El contexto en el que se crea la factoría de tabaco en 1620

La importancia de la historia del tabaco antes de la creación, tanto del estanco español en 1636, como de la extensión del modelo a los territorios americanos en la segunda mitad del siglo XVIII, se acrecienta por la escasez

² Se trata de un monopolio de demanda, por lo tanto de una situación en la que el demandante fija el precio de compra. El nombramiento de un factor por parte de la Corona significaba, entonces, tener un agente de compra con amplios poderes.

de información que ha llegado hasta nuestros días de esta época. Al respecto, señalaba Pietschmann (1986), que todos los estudios parciales sobre el tabaco se limitaban a la época en la cual este producto estuvo estancado y, por tanto, omitían el rastreo de la historia del tabaco en sus fases pre- y posmonopólicas. La abundancia de la documentación generada por el monopolio frente a la escasez de las épocas anteriores justificaba, a su entender, este vacío historiográfico (Pietschmann 1986, 418-425)³. Por este motivo el análisis de la Real Cédula de 1620⁴, cuando todavía el tabaco apenas despunta entre los flujos mercantiles de la Carrera de Indias, reviste especial interés.

Debemos añadir que el documento que vamos a analizar debe ser contextualizado en el período inicial de creación de los espacios tabaqueros por parte de las grandes potencias europeas. Se trataba del primer intento de regulación del tráfico del tabaco con la metrópoli y, aún más, como ha mostrado Martínez Ruíz, del primer ensayo de crear un estanco de tabaco en América en régimen de factoría. Su trascendencia, como antecedente de la creación de la factoría de La Habana un siglo después, es pues evidente.

Esta lectura nos permite constatar un hecho fundamental. Desde el mismo momento en que se vislumbra la posibilidad del negocio del tabaco, se tratará de estancarlo, por lo menos en los puntos de producción, controlando su salida por un puerto único (Cartagena) con destino a Sevilla. Esta medida, acorde con las prácticas exclusivistas de la Carrera de Indias, fue la respuesta directa al contrabando y uno de los principales errores de la Corona española con relación al tabaco (Céspedes del Castillo 1992, 38-43).

La Monarquía Católica siguió una política contradictoria para controlar la producción tabaquera. Optó, en primer lugar, por prohibir el cultivo en

³ La misma idea en Martínez Ruiz, José Ignacio 2014, "El tabaco de las Indias, las Reales hacienda y el mercado inglés en el primer tercio del siglo XVII", Anuario de Estudios Atlánticos, n° 61 <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aca/article/view/9303>. Este autor analiza la Real Cédula de 1620. Igualmente se ha referido a esta primera experiencia Chaunu, Huguette et Pierre, 1956, *Seville et l'Atlantique*. Tomo VI, vol. 2, París: S.E.V.P.E.N., 575-578, 1956.

⁴ REAL CED^a/De Instrucción dada en Madrid a 25 de mayo de 1620/ a) D^o. Diego Pinelo nombrandole Factor/ y Administrador de Tabaco que se cria y coge en los lugares Marítimos/ y Mediterráneos de las Indias Ocidentales, bajo de 21 Artículos/ para proceder en su gobierno: [prescribiendo] los parages a donde primero debería dirijirse, y el arreglo de precios, con todas las/ demás advertencias para el logro del este importante fin. Biblioteca del Palacio Real de Madrid, BPRM, Miscelánea Ayala, II/ 2889, ff. 21r. -33v. La cédula de su nombramiento en Archivo General de Indias (AGI), Contratación, lib.1 f. 270-271.

determinadas zonas con el fin de no dar ventajas al competidor-contrabandista extranjero y, a la vez, ordenó el abandono de algunas poblaciones. Por otro lado, el reconocimiento de la inutilidad de la medida anterior condujo, ocho años después, a un giro de 180°, es decir, a la proclamación de la libertad de cultivo, acompañada de políticas que impulsasen su fomento, y a la organización de la recogida del tabaco con una factoría –como hemos señalado– que implementase su transporte dentro de la Carrera de Indias. Las alarmas se habían encendido cuando barcos ingleses, holandeses y portugueses comenzaron a “rescatar” tabaco en las costas de Venezuela a comienzos del siglo XVII. La reacción de la Corona fue, como señalábamos, prohibir el cultivo en determinados territorios de Venezuela y en las principales islas caribeñas, en los que se producía dicha planta. En 1606, se aplicó la medida a Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Isla Margarita y Venezuela, donde se prohibió su siembra. Este es el sentido de la Real Cédula al gobernador de la isla de Cuba (San Lorenzo, 26 de agosto de 1606) y otros territorios, mandando dar orden para que no se cultive tabaco en ella por un periodo de diez años, y que se remita informe en caso de seguirse inconvenientes de ello o, de lo contrario, se haga ejecutar lo dispuesto, publicándola en distintos lugares de la isla, con encargo de poner cuidado en hacer que se guarde y cumpla⁵. En el caso de Venezuela, en este comercio con los ingleses participaron las autoridades de la colonia⁶.

En la prohibición del cultivo hubo que dar marcha atrás en 1614, tiempo suficiente para dar pie al establecimiento de colonias tabaqueras de países competidores en otras partes de América, que muy pronto ampliaron la oferta de tabaco en el mercado occidental, haciendo perder a España las ventajas del *first comers* (Luxán Meléndez y Gárate Ojanguren 2010, 145-175). El cultivo de tabaco en la Bahía de Chesapeake fue la alternativa inglesa al Imperio español y las plantaciones de tabaco en

⁵ AGI, Santo Domingo 869, L.5, f.63r. Para los otros territorios, AGI, Santo Domingo, 869, L.5, ff.61v-63r.

⁶ AGI, Santo Domingo 869, L.6, ff.142r-143r. Real Cédula (Madrid, 9 de mayo de 1612) a Alonso de Velasco, embajador en Inglaterra, mandándole informarse sobre el presunto asiento que hizo García Girón, gobernador y capitán general de Venezuela, con los ingleses Diego de Ovalio y Juan Bernardo, sobre proveerlos de cierta cantidad de tabaco cada año, enviando aviso de lo que averigüe; igualmente, otra con la misma fecha al obispo de Venezuela, mandándole que, luego que llegue a su obispado, procure informarse de personas confidentes sobre el presunto asiento que hizo García Girón; otra sobre el mismo asunto y fecha a Diego Gómez de Sandoval, gobernador, capitán general y presidente de la Audiencia de Santo Domingo, mandándole informarse a través de Sancho de Alquiza u otro confidente sobre el presunto asiento que hizo García Girón, gobernador y capitán general de Venezuela.

Virginia fueron la continuación de la guerra por medios económicos (Norton y Studnicki-Gizbert 2008, 251-273). Antes de que se inicie el siglo XVII, según Céspedes, la economía tabaquera mejor organizada era la de Nueva España. Sin embargo, la salida del tabaco indiano continental resultó frustrada desde el principio, excepción hecha del de Barinas, cuyo tabaco era comprado por los holandeses. Céspedes califica de “comercio de pobres” a estos intercambios iniciales de tabaco y sitúa su punto de salida, no en Cartagena, sino en La Habana. El sistema de flotas y el comercio de esclavos, según este historiador, fueron las principales debilidades que impidieron que el imperio español se convirtiese en el más importante proveedor de tabaco de la economía mundial. El elevado precio del tabaco español, unido a las restricciones temporales de su cultivo, tendría un alto coste de oportunidad, puesto que posibilitaría el cultivo y la entrada del tabaco de Bahía y de Chesapeake, como ya hemos indicado. En estas nuevas circunstancias los portugueses se convirtieron en los principales intermediarios del tabaco durante esos años⁷, controlando el cultivo y la comercialización del tabaco. El establecimiento del estanco en 1636 no rompió su dominio, puesto que controlaron éste como arrendadores (Studnicki-Gizbert 2007, 118-119)⁸. La Real Cédula de 26-VIII-1614, se dictó para reservar el cultivo del tabaco colonial para la metrópoli, desde donde, una vez manufacturado, se podría reexportar al resto de Europa. Por tanto, es en esta resolución real donde podemos situar el comienzo del monopsonio del tabaco indiano, que trató de consolidarse con la creación de la factoría de Cartagena en 1620. El tabaco remitido a Sevilla –leemos en la citada cédula– debía ser obligatoriamente todo el que no se consumiese en los territorios americanos (Rodríguez Gordillo 1994, 63).

El tabaco fue un producto de referencia en la Carrera de Indias desde las primeras décadas del siglo XVII, incluso antes de que las Cortes castellanas lo estanquen en 1636. A una pregunta del Consejo de Hacienda, en 1615, sobre la cantidad de tabaco que viene de las Indias, tanto la Casa de Contratación de Sevilla, como el administrador de los almojarifazgos, o Juan de Gamboa –miembro del propio Consejo de Hacienda,

⁷ Es interesante reflexionar sobre esta competencia de los portugueses, dado que es el momento de la Unión. Fue una de las maneras de aprovecharse de ella. El tabaco sin registro, según informa Pinelo al Consejo de Indias, se llevaba a Lisboa. La correspondencia de Pinelo (AGI, Santa Fe, 67) ha sido estudiada con todo cuidado por Martínez Ruiz, op. cit., pp. 5-10.

⁸ Debe citarse en este sentido el estudio de Sabino Lizana Fernández (1996).

pero residente en la ciudad hispalense— no serán capaces de dar una respuesta precisa:

Por lo que todos respondieron —resume en su consulta el Consejo de Hacienda— consta que la cantidad de tabacos que se trae de la India es mucha y viene de diferentes partes y que el de unas es mejor que el de otras...⁹

La cifra que el Consejo anota en la consulta de 30 de abril de 1615, es que en Sevilla entraron, en el año anterior de 1614, 600 000 libras. Con relación a la calidad, el peor parado en la consulta que estamos citando, será el tabaco de Santo Domingo, que pagaba unos derechos de entrada a su llegada a Sevilla del 2%, frente al 15% abonado por el resto de los tabacos. En carta dirigida al Consejo en 26 de mayo de 1614, antes de que se publique la Real Cédula de libre cultivo, de la que ya nos hemos ocupado, el citado Juan de Gamboa, refiriéndose al tabaco procedente de las Indias y en especial al de Santo Domingo, escribirá:

De las Indias se traerá [tabaco] en cuanto acá tuviese salida, como quiera que en Santo Domingo se ha mandado por buen gobierno que no se siembre y que se queme, lo que se sabrá de cierto por el Consejo de Indias; pero el tabaco de allí es el peor y que en veces se arroja y llega perdido y es lo que menos se saca¹⁰.

Respecto a los lugares de procedencia, la región de Barinas sería la principal abastecedora del mercado sevillano, con aproximadamente un 50% de las llegadas. La concreción, por parte de los agentes sevillanos, para determinar el tabaco que se mandaba a Francia, Flandes o Inglaterra, sin olvidarnos de Berbería, para la que se reservaba el tabaco de peor calidad, no fue tampoco muy precisa. Por certificación de los almojarifes de la aduana del río de Sevilla sabemos que, en 1613, se sacaron fuera del reino 302.498 libras, procedentes de diversas partes de las Indias. Solamente un año después las salidas de tabaco fueron algo más de 100 000 libras.

La adopción del libre cultivo en zonas restringidas, de un lado, y el control de su exportación a la metrópoli, de otro, que son el componente

⁹ Archivo General de Simancas, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 536, estudiado por Martínez Ruiz. Hay copia en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, FC_Hacienda, Libro 7388, ff. 204-207: “Consulta del Consejo de Hacienda de 30 de abril de 1615 sobre si conviene o no crecer algún derecho en el tabaco que se saca de estos Reynos para fuera de ellos”.

¹⁰ *Ibidem*, f. 208.

fundamental del viraje iniciado en 1614, fueron decisiones que se tomaron cuando la Corona vislumbró que el negocio del tabaco se estaba desarrollando. Entonces, aparecieron comerciantes que presentaron ofertas para conseguir la exclusividad de su comercio, intentando hacerse cargo del negocio del tabaco con arrendamientos, circunstancia bien vista por algunas personas relevantes, como el conde de Gondomar, a la sazón embajador en Londres. Este último método se dejará abierto en la Real Cédula que comentamos a continuación. Una circunstancia que ayuda a confirmar los argumentos anteriores fue la intervención del duque de Lerma que, en los años de 1615-1616, se mostrará partidario de una subida de derechos a los tabacos que se exportasen, semejante a la planeada por Inglaterra¹¹. En esos momentos la Corona española ya había detectado la capacidad recaudatoria del tabaco, que se presentaba entonces como un recurso con fuerte potencial para poder pagar a los hombres de negocios que cubrían las necesidades de defensa. El resultado fue la Real Cedula de uno de mayo de 1616, en que se imponía un real y medio, por encima de lo que ya se cobraba, en cada libra de tabaco que se exportase. El fomento del tabaco y su reexportación a los mercados europeos tenía también, entonces, una motivación claramente recaudatoria:

[...] Por justas causas y consideraciones que me han movido y para ayuda y socorro de las necesidades que de presente se me ofrecen causadas en defensa de nra Santa fe Católica y de estos Reynos he tenido y tengo por bien se imponga real y medio que valen 51 mrvds. en cada libra de tabaco que se sacare de estos Reynos para fuera de ellos demás de los drós que se pagan al presente y que se cobran en Sevilla, en los puertos de donde

¹¹ Al respecto tiene un gran interés la información enviada al Consejo por el embajador en Londres Diego Sarmiento de Acuña en 26 de junio de 1615. En ella relata cómo, en paralelo a lo que estaba ocurriendo en España, unos mercaderes ingleses habían ofrecido al rey un asiento, adelantando 14 000 ducados el primer año, que se convertirían en 28 000 ducados en los años siguientes, por recaudar los derechos de los tabacos que entrasen en el reino, fuesen naturales o extranjeros quienes los trajesen. En España no había una situación parecida, argumentaba el embajador, “y estos lo comprarán en España como quisieren no habiendo allí concurso de compradores, y lo venderán aquí como quisieren no habiendo otros que lo traigan”. La propuesta de Gondomar se ceñía a la consideración de que en nuestro país se impusiese a los forasteros unos derechos semejantes a los de Inglaterra. El embajador añadía que ningún vasallo del rey, que el supiera, realizaba operaciones de tabaco con Inglaterra. Finalmente señalaba, lo que nos interesa especialmente, que a los naturales “se les podría hacer favor de moderarles los drós de la entrada, que es lo que ellos pagan, para que no cesen en la labranza de las tierras ni en el trato de esta mercadería, pero es necesario poner gravísimas penas y ejecutarlas en los mercaderes que embarcaron tabaco sin haber pagado los drós y en los maestros de los navíos que los reciben, y lo más seguro será arrendar este dró de salida en Sevilla que es la parte prâl”. AHNM, FC_Hacienda, Libro 7388, f. 209.

se sacaren previniendo el recaudo necesario para que no se defrauden los dichos drôs y que este crecimiento se beneficie y cobre por cuenta aparte y se saque y distribuya en el cumplimiento y pago de las provisiones generales de mi servicio que este año hacen los hombres de negocios que están encargados de ellas dentro y fuera de estos Reynos sin que se pueda convertir en otra cosa.

Que pongáis cobro en la cobranza del dicho drô arrendándolo o administrándolo para la Real Hacienda como lo haceis de las demás mis Rentas [...] ¹².

Vidal Ortega nos ofrece una imagen de Cartagena en las décadas de 1620-1630 que nos ayuda a comprender la elección de este puerto, frente al de La Habana, que tendrá que esperar todavía algunos años para convertirse, no en el entrepôt, sino en el centro de la estructura vertical del sistema de abastecimiento del estanco español. Efectivamente, desde el siglo XVI, Cartagena se había convertido en un lugar estratégico de defensa contra los piratas y en una de las bases logísticas de los Galeones que iban a Portobello y Nombre de Dios, conectando el sistema de flotas con el virreinato del Perú. Durante el reinado de Felipe II, Cartagena compitió con Veracruz como centro principal del tráfico esclavista, superando, gracias a éste último tráfico, la crisis de la minería colombiana del Seiscientos. Los registros contables de Indias hasta 1640 muestran la intensidad y el incremento del tráfico de esclavos y de los flujos de plata procedentes del Perú, que son las bases del mantenimiento del tráfico de la ciudad. El movimiento de mercancías en las flotas de Indias tuvo como principales protagonistas al añil y, en la década de 1620, al tabaco (Vidal Ortega 2002, 95-96). Es el momento del nombramiento de Diego Pinelo y del establecimiento de la primera factoría de tabaco de las Indias en Cartagena, elegida por su posición central, tanto en la Carrera de Indias, como en el área productora de tabaco del Caribe:

Por quanto Yo hé proveído, y nombrado a vos Dⁿ. Diego Pinelo por mi Factor, y Administrador del tabaco que se cría, y coje en algunos lugares Marítimos, y Mediterráneos de mis Indias Occidentales [...] ¹³.

En realidad el encargo de Pinelo, como ocurrirá con posterioridad en Cuba, era firmar un asiento con los cultivadores y organizar después su embarque a la península. Una consulta del Consejo de Indias en 1620, en la que se exponía la necesidad de contar con un factor encargado por

¹² AHNM, FC_Hacienda, Libro 7388, ff. 212-214. El texto legal estaba dirigido al Presidente, al Consejo de Hacienda y a la Contaduría Mayor.

¹³ REAL CED^a/De Instrucción dada en Madrid a 25 de mayo de 1620, f. 22.

cuenta de la Real Hacienda para comprar el tabaco en el punto de origen, daría como resultado el nombramiento de este personaje. Podría entonces pensarse que la Monarquía tenía ya prevista la creación del estanco, que no sería realidad hasta 1636, o sencillamente que esta iniciativa, unida a la creación de la Fábrica de San Pedro en Sevilla (1620), radicando en un solo lugar los antiguos obradores, conduciría al siguiente paso del control de la distribución en régimen de estanco¹⁴. En este caso, debemos tener presente, se formulaba primero el control del abastecimiento antes de la institucionalización del monopolio. La otra posibilidad era que se intentase estancar el tabaco primero en América. De hecho el nombramiento y encargo de Pinelo fue como “fator y administrador del estanco del tabaco”¹⁵.

En otro trabajo formulamos la hipótesis de una creación prematura del estanco en España, puesto que se adelantaba al desarrollo y ensanchamiento del mercado del tabaco y a la instauración de otros monopolios en el resto de Europa. Con más razón, ahora, hay que formular el carácter prematuro de la factoría de Cartagena que se adelantaba también al nacimiento del estanco metropolitano (Luxán y Bergasa 2003). Este argumento debe relacionarse con las consultas del Consejo de Hacienda entre 1615-1616, que tuvieron como resultado la subida de los derechos de exportación del tabaco, a pesar de la posición contraria de la citada institución. Un incremento significaría, según el dictamen de la Casa de Contratación de Sevilla, una reducción del comercio del tabaco y un aumento correlativo del contrabando:

[...] Y que si agora las naciones del Norte embiciados en esta yerba hallándola en estos Reynos a precios moderados la contratan en ellos, con mucho beneficio de la Rl Hacienda, cargándose nuevo derecho sobre ella, se les daría ocasión para que desde el Brasil o Santa Marta lo contraten y asienten fatorías y rescates, inquietando las Indias y los vasallos de V.M. y metiendo por otras partes las mercaderías de las suyas, y destruyendo con esto el trato y comercio y juntamente con él los dros Reales [...]¹⁶

¹⁴ La exclusividad de la fábrica de Sevilla no se alcanzó hasta el período de la administración directa de 1684-1687, por la R.O. de 3-V-1684. Cf. al respecto, Rodríguez Gordillo 2002, 28, y Solbes Ferri 2006, 124-128.

¹⁵ AGI, Panamá 1 N 353.

¹⁶ Archivo Histórico Nacional de Madrid, FC_Hacienda, Libro 7388, ff. 204-207: “Consulta del Consejo de Hacienda de 30 de abril de 1615 sobre si conviene o no crecer algún derecho en el tabaco que se saca de estos Reynos para fuera de ellos”. El Consejo de Indias, por el contrario era partidario de la subida.

Las cifras conocidas de importación de tabaco, en años posteriores a la creación de la factoría de Cartagena, por Inglaterra, Francia o Portugal ponen en tela de juicio desde el punto de vista económico la pertinencia de su creación, si el objetivo era obligar a los ingleses a que adquiriesen el producto en Sevilla. El tabaco descargado, por ejemplo, en el puerto de Londres, procedente de las colonias inglesas, alcanzaba ya, entre 1637-1642, un promedio anual de 1 820 878 libras y, en torno a 1670, 17,6 millones. El mercado francés, en vísperas de ser estancado (1674), disponía de un volumen de maniobra cercano a 1 500 000 de libras. Mientras que el Jardín de Lisboa registraba un almacenamiento para su venta al exterior, entre 1666-1690, de 1 766 110 libras anuales (Gray y Wyckoff 1940; Price 1973; Luxán Meléndez y Bergasa Perdomo 2003).

2. La Real Cédula de 25 de mayo de 1620

En la *Real Cédula De Instrucción dada en Madrid a 25 de mayo de 1620 a Dn. Diego Pinelo*, nombrándole factor y administrador del tabaco, se reconocen los elementos que nos permiten valorar la política de creación de un monopsonio del tabaco en Tierra firme e islas del Caribe, teniendo como centro comprador de última instancia la ciudad de Cartagena, donde se ubicaría una factoría. En la Consulta del Consejo de Indias, donde se vio su pretensión de ocupar la plaza de factor y veedor de Indias tras su salida del puesto de Cartagena, después reconocer su hoja de servicios desde 1604, podemos leer:

Y últimamente se le mandó fuese a Cartagena a servir de factor y administrador del estanco del tabaco y que fuese a todas partes donde se coge a hacer los asientos, y yendo en demanda de su viaje se perdió sobre el cabo de San Román y habiendo escapado fue por tierra a acabar de hacer los dichos asientos en que tardó once meses y el año de 612 (sic) dispuso el tabaco que llegó a Cartagena de cuenta del asiento y lo embarcó en los galeones y dio cuenta a Su Md de los inconvenientes que se le ofrecían para proseguir el dicho estanco mediante lo cual el año de 623 se le envió orden para que volviese a sus dueños todo el tabaco que tuviese recibido en el entretanto que tenía otra orden y aunque cuando le llegó la dicha orden tenía recibido y dispuesto en la forma en que se había de embarcar el tabaco que había llegado de cuenta del asiento lo volvió e hizo recibir en que ahorró a la Real Hacienda más de 200.000 pesos que tuviese de costo y costas y se pusiese a riesgo de perder con la invernada que aquel año tuvieron los galeones en La Habana y el de 625 fue orden para que de todo punto cesase con la dicha administración y no se le pagase el sueldo que gozaba sin que se le hiciese merced ni recompensas al oficio que servía. Y habiendo venido a esta Corte y vistose en el Consejo los papeles que presentó sobre que se le

continuase el salario que gozaba con el oficio que se le quitó hasta que fuese ocupado se respondió que se tendría cuenta con su persona en las ocasiones que se ofreciesen. Y es hijo de Diego López de Herrera 24 de Sevilla que fue administrador de las minas de Guadalcanal en cuyo oficio hizo particulares servicios en beneficio de la Real Hacienda¹⁷.

El contenido de la citada Real Cédula se refería básicamente al sistema de concertación con los productores de tabaco, a los lugares en que debía concentrarse el cultivo, a la forma en que se debía mandar el tabaco a Cartagena y, finalmente, al funcionamiento de la factoría.

Se regulaba, en primer lugar, el procedimiento a seguir para la contratación del tabaco. Se convocaría en régimen de cabildo abierto con presencia del gobernador, a los cosecheros. Estamos ante un claro antecedente de las juntas de cosecheros de Cuba y Nueva España del siglo XVIII. En esta reunión se debía obtener información sobre el sistema seguido anteriormente: formas de pago (al contado o mediante el trueque de mercancías), precio ordinario, arrobas sembradas y recogidas y, lo que es más importante, cuántas se podrían labrar una vez creado el estanco. Finalmente, se procedería a la lectura de la cédula real, en la que se explicaba que el objetivo era evitar la entrada de los extranjeros y el consiguiente contrabando (Lorimer 1978; Hulsman 2012).

La propuesta, que repetía lo dispuesto en la Real Cédula de 26-VIII-1614 ya citada, incluía toda la cosecha excepto la cantidad que gasten los vecinos para su consumo. La función de Pinelo era realizar contratos con los labriegos, individual o mancomunadamente. Se les pagaría a los precios concertados por las Cajas Reales y si no hubiese la cantidad suficiente se haría de modo subsidiario en la Caja Real de Cartagena con certificación del lugar de procedencia. Los pagos se harían con el remanente que los oficiales tuviesen en su poder o el líquido que viniese del Nuevo Reino de Granada y, no siendo suficiente, de la plata consignada al rey que viniese

¹⁷ AGI, Panamá 1, N.353: sirvió en los galeones de la Guarda de las Indias desde el año 1604 y en la Armada Real donde fue alférez durante tres años. Acudió en 1605 al reparo de las pérdidas de los galeones de plata y fue con la flota a la isla Tercera a esperar a las naos que traían la plata de las Indias en la flota de D. Luis Faxardo. Después pasó a Cartagena de Indias a servir de capitán de la galera capitana de D. Francisco Venegas, donde permaneció cinco años escoltando a los barcos de plata que iban a Portobello y Río de Chagre. Cuando se reformaron las galeras el Consejo le consultó en dos cargos de justicia. Después vendría su situación como factor del tabaco. Diego Pinelo falleció en 1630, según se desprende de los Autos sobre bienes de difuntos del capitán Diego Pinelo, factor y veedor del reino de Tierra Firme, natural de Sevilla, hijo de Diego López Herrero y de María Pinelo de Inestrosa, casado con Francisca Maldonado de Saavedra. Difunto en Portobello, con testamento (AGI, Contratación 957, N.1, R.39).

en los galeones del Perú, “ajustándose la cuenta por vos y mis oficiales”. La lectura del documento deja muy claro, por otro lado, que quedarían fuera del sistema los labradores que no firmasen el asiento. El tabaco contratado debía ser de calidad –en todas las instrucciones posteriores del estanco es un requisito que se repite–, en forma de rollo o manojo (Rodríguez Gordillo 2002, 175)¹⁸. Esta presencia inicial del rollo nos crea el interrogante de que la cédula de creación del estanco español de 1636 se esté refiriendo al “*rolo*” brasileño(Rodríguez Gordillo 2002, 27 n.7)¹⁹, o sencillamente al rollo caribeño. El padre carmelita Vázquez de Espinosa, que trazó la geografía inicial del cultivo del tabaco entre 1612-1626, nos dejó, por ejemplo, el siguiente apunte referido a Trinidad, primera parada de Diego Pinelo:

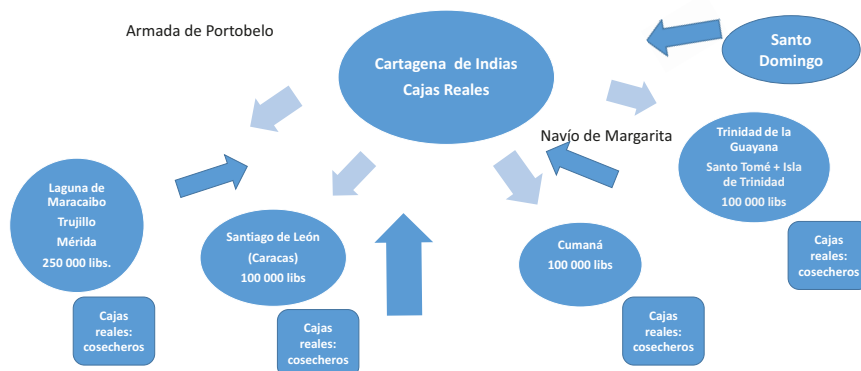
Y luego le van quitando el palillo de en medio, y le van torciendo en ramal o rollo; y ai hombres tan diestros al torno, que en un día tuercen trescientas libras, y más. (Vázquez de Espinos 1948)

Con relación a la formalización y cumplimiento posterior de los acuerdos alcanzados, la Real Cédula quería transmitir confianza a los cosecheros, prescribiendo que las escrituras de los contratos quedarían en manos de los oficiales de la Real Hacienda, para que se cumpliesen y pudiesen cobrar a tiempo el resultado de sus cosechas y para que se mantuviesen las obligaciones contraídas, tanto por la Corona, como por los labradores.

Con relación a los lugares de cultivo y al envío del producto, en segundo lugar, la norma establecía que el tabaco se compraría en Santo Tomé y Trinidad, y Santiago de León, cuya cosecha sería recogida por el barco que va a Margarita. La otra zona productora sería la Laguna de Maracaibo, Trujillo y Mérida que remitirían su cosecha desde los puertos de las Barvacoas y Gibraltar. El tabaco debería embarcarse “empatacado” y liado, encajonado o en pipas. Los cultivadores quedaban autorizados a viajar a Cartagena para realizar las gestiones necesarias para recibir el valor de su producto.

¹⁸ En la Real Cédula de creación del estanco de 1636 se recogía, aunque de modo todavía no muy preciso en cuanto a las zonas de producción, que el tabaco que llegase del otro lado del Atlántico debía ser de polvo, hoja y rollo.

¹⁹ Se refiere a que en la Fábrica de San Pedro en 1620 convivían tres fábricas: la de polvo, la de cigarros y la de rollo. Sobre esta última añade que hay muchas dudas pero que en la documentación se repite la frase “rollos a imitación del Brasil”.



1 Proyecto de creación de un monopsonio de tabaco en Tierra firme con sede en Cartagena de Indias 1620-162. Fuente: *REAL CED^A De Instrucción*

Una tercera parte de la Real Cédula estaba consagrada a Cartagena y su función como factoría del monopsonio de tabacos. Sería la residencia del factor, que tendría voz y voto en el cabildo, y actuaría con independencia de las demás rentas del rey, “sin os embarazar, ni entremeter en las demás cosas tocantes de mi RI Hacienda como se declara en los dhos Títulos”²⁰. Esta autonomía e independencia del tabaco quedará reflejada en la cédula de creación del estanco español en 1636 (Rodríguez Gordillo 2002, 140). Entre las funciones del factor se recogía, en primer lugar, el control y vigilancia de los bajeles que arribasen con tabaco al puerto. Es muy importante anotar, sin embargo, que la factoría desde el punto de vista burocrático se apoyaría en los oficiales reales de Hacienda que llevarían el registro del tabaco con el fin de que hubiese buena cuenta y razón (Contabilidad racional). El factor debería encargarse también del almacenaje del tabaco en las bodegas reales, que si estuviesen ocupadas deberían desembarazarse. La última parte de la gestión del factor era preparar el tabaco para su embarque. Para guardar y transportar el tabaco se utilizarían pipas, que debería ir reuniendo, y si no hubiese suficientes se remitirían en las flotas. Preparado y empipado para el viaje de retorno de la Real Armada, se entregaría por cuenta, razón y peso a la persona indicada.

Un aspecto muy importante de esta estructura vertical, que centralizaba los envíos de tabaco a la metrópoli, era que en el papel integraba a la isla de Santo Domingo. En la Real Cédula se ordenaba al presidente de

²⁰ *REAL CED^A*, op. cit., punto 11.

la Audiencia de Santo Domingo que enviase a Cartagena todo el tabaco que se coja en esta isla para que pueda estar en este puerto en el mes de abril. El factor se encargaría de pagar el flete y la compra la realizarían los oficiales de Cartagena. Si no tuvieren liquidez remitirían certificaciones a los oficiales de la Real Hacienda en México, para que mandasen los fondos correspondientes, junto al situado de la gente de guerra. Estamos, entonces, ante un antecedente directo del situado del tabaco del siglo XVIII.

Finalmente, hay que señalar una variable muy importante. La Real Cédula dejaba indicado que en la Isla de Cuba se haría un asiento del tabaco semejante al de Venezuela. Aunque, en este caso, los tabacos se embarcarían directamente en el puerto de la Habana en las Armadas de retorno. No nos ha llegado, sin embargo, información documental de que, en esas fechas, se intentase un proyecto paralelo al de Cartagena en La Habana.

Un nuevo proyecto de estructura vertical de distribución del tabaco: el puerto de San Cristóbal de La Habana como centro de embarque (circa 1717)

El segundo documento en el que se fundamenta nuestro análisis pertenece también a la *Colección Miscelánea* de Francisco de Ayala²¹. La hipótesis que manejamos es que el autor del discurso, cuyo valor se acrecienta porque no hemos podido localizar la *Instrucción* de creación de la factoría, fue Manuel de León Navarro²². Lo que conocemos documentalmente es que el citado Manuel de León Navarro, comerciante que había vivido en La Habana varios años²³, recibió una instrucción “*para la dirección Genl. de la compra y distribución de tabacos en Sⁿ Christobal de la Habana*”²⁴. El citado

²¹ *Discurso sobre el nuevo modo, método, y distribución que podría darse al consumo de tabaco de la Habana con la exclusión de su compra allí a los extranjeros a quienes debería obligarse se proveiesen de los Almacenes de España, sin que esta, como se experimenta tuviese que comprarlo de Portugal. Propónense Los medios para ello; se regula el consumo respectivo de cada Reyno extranjero, e Islas y Provincias de Indias; se manifiestan las clases de tabacos necesarios para nuestra Península y las demás conducentes al objeto.* Biblioteca del Palacio Real de Madrid, BPRM, Miscelánea Ayala, II/ 2885, ff. 78v. –98v. También puede ser la instrucción anexa a la Real Cedula de la que escriben los historiadores cubanos.

²² “El día 11 de abril de 1717 Felipe V promulgó una Real Cédula disponiendo el establecimiento del estanco del tabaco en la Isla de Cuba, y anexa a este documento se insertó una detallada Instrucción...”. Cf. Rivero Munis 1964, T. I: 91.

²³ Un análisis actualizado de la creación de la factoría, en Luxán Meléndez 2012, 192, 196-206.

²⁴ Archivo Histórico Nacional de Madrid, Estado 4829: Informe de Juan Francisco Venegas a Miguel Fernández Durán. Madrid 30 de diciembre de 1718 “Satisfaciendo con lo que se ofrece en vista de la Ynstrucc^{on} de Don Manuel de León, sobre la compra de tabacos en La Habana”.

comerciante arribó a La Habana formando parte del grupo que acompañó al nuevo capitán general Vicente Raja. El objetivo que se les había encargado era crear una compañía que, según una consulta de Martín de Loy-naz y Felix Davalillos, realizada en los tiempos posteriores del marqués de la Ensenada, fracasó por la falta de experiencia de su director²⁵. La creación de la factoría de tabaco en 1717, en cuyo contexto se sitúa el *Discurso*, tuvo dos antecedentes normativos directos. El primero de ellos fue la Real Cédula de 3-V-1684 (Luxán Meléndez 2015, 54-57)²⁶ y el segundo, la Real Cédula e Instrucción de 12 de abril de 1698, dirigida al contador real de La Habana Manuel García de Palacios (Luxán Meléndez y Luxán Hernández 2014, 77-98)²⁷. En el capítulo 5º de la primera de las cédulas citadas, se señalaba la necesidad de que en Sevilla, o en La Habana, se hiciese un asiento para la provisión de la fábrica de San Pedro de la ciudad hispalense. La Corona intentaba regularizar y dar estabilidad a las compras de tabaco en Cuba, llamada a ser la principal abastecedora del estanco de tabaco. Las instrucciones de compra de 1698 significaron un paso mucho más preciso para institucionalizar el sistema de compras de tabaco en La Habana. Las adquisiciones ajustadas por García de Palacios se hicieron individualmente²⁸. La Real Cédula de 12 de abril de 1698, reiterada por otra de 15 de marzo de 1700, especificaba, además, con más precisión que el *Discurso*, el método de embarque de los tabacos en las flotas de Indias, puesto que ordenaba a

Los generales o gobernadores de las Armadas, Guarda de estas Yn^s y Flota de nueba España que son y fueren que siempre que lleguen a este Puerto de torna viaxe para los Reinos de Castilla, siendo requeridos por su mrd, o por quién le subcediere en dha comiss^{on} para llevar los tabacos que se ubieren comprado, y estubieren almacenados por quenta de su RI haz^{da} en esta Ciu^d lo executen prezissa e imbiolablem^{te} embarcándolos...²⁹

²⁵ AGI, Lima 1229.

²⁶ AHNM, Órdenes Generales de Rentas (OGR), lib. 8009, ff. 337-344.

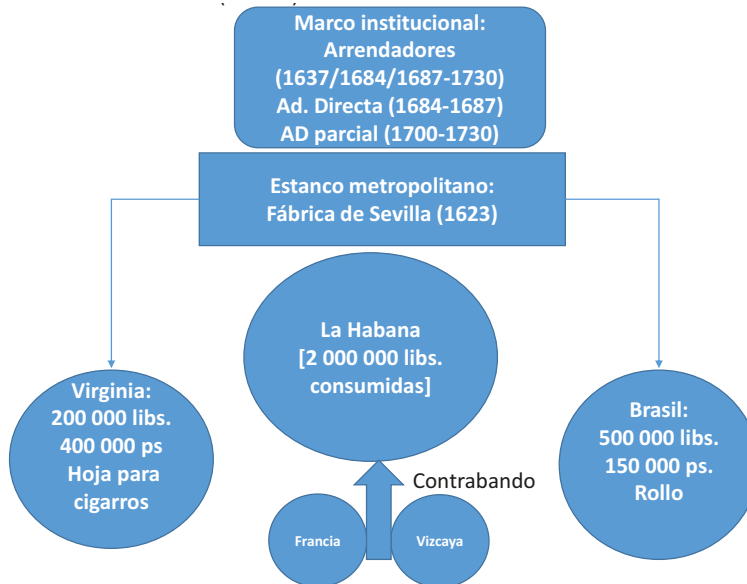
²⁷ AGI Santo Domingo 468.

²⁸ Véase por ejemplo la “Relación de las partidas de tabaco de oja en manojos que el Contador D^o Manuel García de Palacios tiene ajustadas a precio de tres quartos libra con las personas que abaxo yran declaradas devaxo del seguro de las escrituras de obligación afianzadas a entregar enterciado y bien acondicionado en las bodegas que corren de cuenta de Su Mag^d en la cosecha del año que viene de mil y Setecientos que las que son y cantidades que importan es en esta manera”, (La Habana 9-X-1699) en AGI, Santo Domingo 468.

²⁹ AGI, Santo Domingo 468.

1. El tabaco cubano, la metrópoli y el mercado internacional

El abastecimiento del estanco español desde finales del siglo XVII hasta la creación de la factoría de La Habana se realizaba principalmente desde la isla de Cuba, desde las Siete Colonias y desde el Brasil. En la figura siguiente hemos tratado de hacer visible el sistema.



2 El abastecimiento del estanco español antes de la creación de la factoría de La Habana (1717).
Elaboración propia

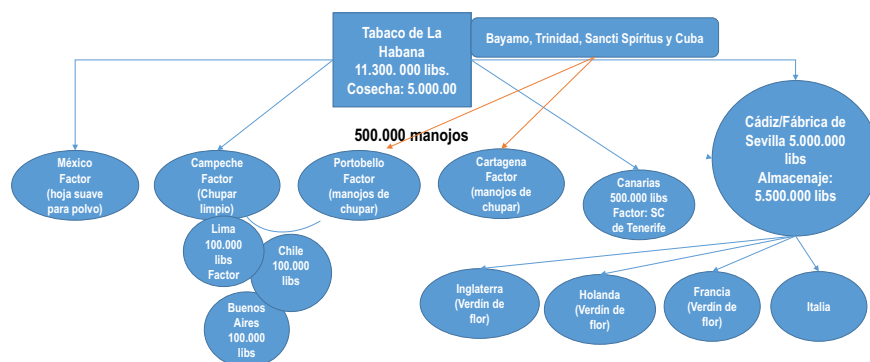
El *Discurso sobre el nuevo modo, método, y distribución que podría darse al consumo de tabaco de la Habana* comienza con una valoración explícita de la calidad del tabaco habanero, al que sitúa por encima de otras labores del mercado mundial. Esta afirmación se repetirá durante todo el XVIII y siglos posteriores desde la isla, pero será, casi siempre, contestada por la fábrica de Sevilla. La excelencia del tabaco habanero, nos explica el autor del texto, justifica que se provean de él Holanda, Francia, Inglaterra y los Reinos e islas de las Indias. Pero ninguno –continúa– ya sea de Santo Domingo, Virginia, Brasil, o de dentro de la isla (Bayamo, Trinidad o Santiago de Cuba), puede competir con el que fertiliza y se cosecha en La Habana. El de Virginia –seguimos leyendo– es de ínfima calidad y solo sirve para misturarlo con el de La Habana. El de Brasil puede directamente sustituirse por el de La Habana. En Santo Domingo se produce

poco y no es apreciable. Finalmente, el de México, que se coge en las villas de Córdoba y Paplanta, solo sirve para el consumo interno, “para chupar en cigarros, no pudiendo molerse por salir mui negro, y de mala calidad”. Este razonamiento nos conduce al mensaje que fundamenta todo el discurso: solo escasea de este género la “Península de España”, de suerte que para su preciso abasto “se ve muchas veces obligada a comprarlo en otros Reynos”.

2. El derecho privativo de la Corona al tabaco de La Habana

El establecimiento de un sistema de monopsonio en La Habana era la respuesta lógica al insuficiente abastecimiento de tabaco que hemos enunciado en el epígrafe anterior. Elegir la Isla de Cuba y, en especial, el distrito de La Habana, manteniendo la exclusividad de la Corona en la adquisición de los tabacos, solo sería posible por la defensa natural, que proporcionaba el mar, y por el establecimiento de un servicio de galeotas y guardacostas, que recorrieran sus costas, que se financiaría con el producto de la carne de la ciudad de La Habana.

Los representantes de la Corona comprarán por Real Orden los tabacos [de La Habana] y harán su repartición a México, Campeche, Cartagena, Portobello, Canarias y Cádiz y, desde esta última, a Inglaterra, Holanda, Francia e Italia.



3 Estructura vertical de la distribución del tabaco desde el puerto de La Habana según el Discurso (1717). Fuente: Discurso sobre el nuevo modo, método, y distribución que podría darse al consumo de tabaco de la Habana

El factor debería cargar los tabacos que tuviere comprados –se señalaba en el *Discurso* con cierta imprecisión– en los navíos que se prevendrá “según las ordenes que se les dieren para las partes que se les señalaren, según la ocasión, destino” etc. Este cometido llevaba aparejado que debía controlar que los dueños de las embarcaciones no cargasen tabaco sin su orden e intervención.

México, que aparece en la estructura que hemos diseñado, tendría, sin embargo, un comercio restringido a su territorio, dificultándose su venta al Perú, puesto que el factor de Veracruz “tendrá la advertencia –leemos en el *Discurso*– de no remitir Tabacos de México a menos que no se le pidan y a venderlos en la Habana a un precio en que los compradores no puedan tener ganancia en volverlos a revender arreglándose con el comúnmente se regle en España a fin de que principalmente no se beneficiare para pasarlo al Perú”.

Los datos numéricos del *Discurso* resultan confusos. Según lo previsto se distribuiría un total de 11 300 000 libs. (El documento señala de modo contradictorio 7 300 000 libs.), más 500 000 manojos de hoja, mientras que la cosecha anual no superaba las 5 000 000 libs³⁰. Se daba, sin embargo, un plazo de ejecución de cuatro años para poder poner en marcha el proyecto, puesto que los mercados extranjeros no superarían hasta pasado un tiempo el montante de 1 500 000 libs. previsto.

Con relación a la financiación, no se menciona el situado de Nueva España, que según la información de que disponemos se había iniciado durante el mandato del marqués de Casas Torres, entre 1709-1711 (Luxán Meléndez, Gárate Ojanguren y Rodríguez Gordillo 2012, 182-183). El *Discurso* consideraba que los gastos se sufragarían con la venta de las mercancías de los navíos que fueran a recoger los tabacos, circunstancia que no tuvo mucho éxito. Debe tenerse presente que Manuel de León y los miembros del grupo del Capitán General Vicente Raja, estaban directamente interesados en este tráfico. Los caudales necesarios para hacer frente a esta negociación de los tabacos se estimaron en 912 000 pesos, de los que un tercio (304 167 pesos) procedería de la venta de telas, harinas y otros géneros. Los otros dos tercios (607 833 pesos) se esperaban recaudar del producto de las ventas en las islas y reinos de las Indias.

³⁰ Un cálculo de 1735, en el momento en que Tallapiedra se hacía con el asiento de tabacos, daba para la isla una producción de 8 000 000 de libras de rama y 250 000 libras de polvo. AGI, Santo Domingo 448: *Computo de cosechas de la Isla de Cuba y sus utilidades*.

3. Regulación de la actividad agraria: establecimiento de los tipos de tabaco

La creación del monoposonio condujo de hecho a la regulación del cultivo y al control de lo que había de producirse por parte de los representantes de la Corona. Se pretendió establecer cuatro tipos diferenciados de tabaco. El de mayor calidad era el Verdín rancio de flor, del que había que producir aproximadamente el 28% del total. Se obtenía del cogollo de la planta y era sujeto, después de quitar a esta la quinta parte de la cabeza, a un secado con mucha limpieza. Después vendrían el tabaco redondo y el de mortero y de hoja, que debían representar algo más de la mitad de la producción (55,54%). El procedimiento era beneficiarlo y secarlo en los cujes, una vez descabezado. El último tipo sería el tabaco de rollo para mascar, que habría que producirlo según la demanda. Restaba un porcentaje de menos del 20% (18,18), que era el tabaco de desecho destinado a quemarse. La clasificación de los tabacos debía corresponderse con los precios que se pagarían a los cosecheros, como se recoge en la correspondiente figura

Hoja	rs. plata/@	rs. plata/lib.	Polvo rs. plata/lib.
Verdín	15	0,6	1,5
tabaco redondo, de mortero y de hoja	11 rs.	0,44	1
Cabezas y desechos	11 rs.	0,44	Quema
Rollo		1 (Portugal 1 ½)	

4 Precios de compra del tabaco por parte de la factoría de La Habana

Fuente: *Discurso sobre el nuevo modo...*

El *Discurso* establecía, a continuación, el procedimiento de recogida del tabaco por parte de la Factoría:

Donde la traerán en sacos sin apretar para que el Vehedor los reconozca, haciéndolos en los pañoles donde se ha de echar, circunstancia que pondrá respeto para que se traigan con aquella limpieza, y legalidad que ba expresada, como también ser necesario recibirlo como va dicho para que se ensaque con el nuevo artificio que está discurrido, de que resultará más del tercio en el ahorro de sus fletes.

4. Puesta en marcha del monopsonio de Cuba y restricciones a la molienda y a la exportación

Como en el caso de Cartagena, el factor comenzaría su actuación publicando un bando a todos los vecinos de La Habana. Se trataba de hacerles entender que todos los tabacos que tuvieran cogidos, o se estuvieren cosechando, tanto de hoja como de polvo, serían adquiridos por el rey. En esta función sería auxiliado por un tesorero y un veedor, encargados de regular los precios que tratarían de conciliar, tanto a los dueños del tabaco, como a las arcas reales. No solo se trataba de la compra del tabaco, sino de impedir y reducir la molinería. En 1712 en la ciudad de La Habana y sus inmediaciones había unos trescientos molinos y una capacidad mayor que la de Sevilla. Bajo rigurosas penas, se decía en el discurso, de modo general no se podría moler. Finalmente, por otro bando se ordenará que no se pueda sacar tabaco alguno, fuese de la calidad que fuese, fuera de la Isla, quedando los vecinos con la facultad de venderlo en el mercado interno.

5. Estructura de la factoría de La Habana

Frente al escaso desarrollo burocrático de la organización del tabaco en Cartagena en 1620, la factoría de La Habana, que sumaba la experiencia del estanco español –en funcionamiento desde 1636– a los procesos de compra de tabaco por oficiales reales desde fines del XVII, surgía con una estructura mucho más definida y compleja.

El *Discurso* quería poner el énfasis, de modo especial, en la importancia del nombramiento del factor:

Esta Factoría es el régimen de toda esta negociación encargada a sugeto de celo, experiencia, aplicación y autoridad pues del manejo de esta únicamente depende el todo de esta negociación.

Factor	4000 ps.
Tesorero	2000 ps.
Veedor	2000 ps.
Oficial del Factor	800 ps.
Dos Oficiales del Tesorero	1600 ps.
Ensacador	En especie
Fabricante de Rollo	En especie
Guarda almacén	800 ps.
Receptor de cabezas e desechos	300 ps.

5 Plantilla de la factoría de la Habana en el momento de la fundación

Fuente: *Discurso sobre el nuevo modo...*

Sería ayudado por un oficial, que se ocuparía de la formación de libramientos, expedición de órdenes, despachos y cartas para los demás factores y personas con quienes deberá tener correspondencia.

Junto al máximo responsable figuraban el tesorero y el veedor. El primero de ellos, acumulaba las funciones del contador y del tesorero de otras instituciones. Debería encargarse, auxiliado de dos oficiales, de la recepción del dinero que fuere a la Habana de cuenta de su Majestad para las compras de tabacos. Del pago de los sueldos de los ministros. De los gastos de almacenes y acarretos. Y de las carenas y ranchos de los barcos “teniendo Libros para la cuenta y razón de los caudales de que se deberá hacer cargo, y de su distribución”. Especial cuidado debería mostrar en la administración y venta de los productos que vinieran de España para financiar con su venta la compra de tabacos, es decir de la:

Recepción y venta de todos los géneros y mercaderías que se enviaren de cuenta de SM en sus Navíos para las compras de Tabacos, procurando no vender los tejidos más que a 4 rs. de plata/la vara y los barriles de harina a 16 ps., y los demás géneros procurando obtener el mayor beneficio sin permitir que ningún vecino los compre por mayor para volverlos a revender.

El veedor, por su parte, jugaba un papel no menos importante pues tenía que reconocer todos los tabacos que se comprasen, según los tipos establecidos.

Figuras especiales eran las del ensacador y el fabricante de rollo. El primero había inventado un artificio de carga de 1000@, por lo que el autor del discurso recomendaba que se le prolongase por tiempo de seis años el privilegio del ensaque, es decir, el empaquetado del tabaco de hoja y de polvo que había de embarcarse.

Un guarda almacén y un receptor de cabezas y desechos, se encontraban en la parte más baja de la estructura funcional de la factoría, como indica su sueldo anual.

6. El funcionamiento de la red de factorías dependientes de la Habana

Llama la atención en primer lugar la división de funciones dentro de la isla de Cuba. Las subfactorías de Tierra adentro, es decir, Bayamo, Trinidad, Sancti Spíritus y [Santiago] de Cuba, suministrarían tabaco de hoja a Cartagena y Portobello que, a su vez, se encargarían del suministro del tabaco, remitido desde Cádiz, para Perú, Chile y Buenos Aires. En el caso de Nueva España, se insistía en el cierre de su mercado, al que no se enviaría por ahora tabaco habanero y se cerraba la salida desde Acapulco al mercado

peruano. Únicamente, a partir de este último puerto, se podrían remitir porciones a China. La factoría de Campeche, en la Capitanía General de Yucatán, sería la encargada de redistribuir en su territorio el producto llegado de La Habana. Finalmente, la Factoría de Lima actuaría de redistribuidora, tanto del tabaco cubano, como del procedente de Cádiz, para Chile y Buenos Aires.

1. Santa Cruz de Tenerife	Recibo y distribución del tabaco en las siete islas. Remisión del tabaco que sobre y del producto del vendido a Cádiz. Prohibición de extracción del tabaco de las Islas bajo penas rigurosas. Correspondencia con La Habana.
2. Factorías de la Isla de Cuba (Bayamo, Trinidad, Santi Spíritu, y Cuba)	Compra de los manojos del género de tabaco que producen los lugares de su distrito para remitirlos a Cartagena, y Portobelo.
3. México (Veracruz). Por ahora no se remitirán tabacos	Deberá correr con la administración, distribución y venta de los tabacos que recibiere de la Habana que deberá ser solo dentro de la Nueva España, excepto las porciones que se le remitirán por dicho Factor de la Habana destinadas a China. Se cesará la remisión de estos géneros por Acapulco al Perú. Cuentas y correspondencia con La Habana.
4. Campeche	Recepción y distribución del tabaco que por el Factor de la Habana se le remite para el abasto de las Provincias inmediatas y rendición anual de cuentas de su consumo y remisión de su producto.
5. Cartagena, y Portobello	Recibo de los tabacos que pidieren a Bayamo, la Trinidad, Santi-Spíritus y Cuba, en virtud de las Ordenes que les diere el principal de la Habana, y del que anualmente se les remitiere de Cádiz para Lima, Perú, Chile y Buenos Aires.
6. Lima	Recepción de los tabacos que se le remitirán de Portovelo (venidos de Cádiz), venta y distribución que se hiciere de ellos, debiendo remitir los caudales al Factor de la Havana por medio del Factor de Portobello. Envío de la cuenta de su Administración a el Ministro de Cádiz. Recepción del tabaco de Chile y Buenos Aires, donde deberá nombrar un Subdelegado para la distribución, y seguir su correspondencia con el de Portobello, y con el Ministro de Cádiz.

6 Factorías de tabaco dependientes de La Habana

Fuente: *Discurso sobre el nuevo modo...*

Conclusiones

Es necesario volver a insistir en la pertinencia de una lectura conjunta de estos dos documentos. Con un siglo de diferencia entre ambos nos muestran la enorme dificultad de articular un sistema centralizado para la recogida de los tabacos de las Indias españolas y, por tanto, para abastecer el estanco metropolitano. Pero nos enseña también que el modo de actuar

por parte de la Monarquía española, aunque ha variado, sigue estando muy influenciado por la decisión inicial tener una cabecera única, en este caso la factoría de Cartagena.

Cuando el mercado mundial del tabaco apenas estaba articulado, a comienzos del siglo XVII, la Corona española intentó formalizar una serie de asientos con los labradores, que llevaban ya un tiempo cultivando tabaco, que le permitiese controlar la mayor parte de la cosecha. El trasfondo de estas medidas era convertirse en demandante único, evitando la competencia del contrabando, que siempre acechaba a la Carrera de Indias y en el que se veían envueltas las propias autoridades. Este es el sentido que tiene el cambio de política por parte de la Monarquía española entre 1606 y 1614. Si hemos de hacer caso de los propósitos enunciados en la Real Cédula de 1620, ésta tiene como objetivo fundamental la creación de la factoría de Cartagena, aunque se deja entrever en la parte final que se seguiría un sistema paralelo en la Isla de Cuba. Por razones no del todo aclaradas, la función prevista de la factoría de Cartagena no se consolidó y Diego Pinelo tuvo que devolver parte de la cosecha almacenada, ahorrando a la Corona, se dice en la documentación posterior, 200 000 pesos.

Hemos dejado apuntado que una de las razones del fracaso pudo ser el que el monopsonio de las Indias no se correspondiese con la existencia de un mercado desarrollado en la metrópoli, donde todavía el tabaco no estaba estancado, sino sujeto a la regulación, como otros frutos de las Indias, de la Casa de Contratación de Sevilla.. Otra razón hay que buscarla en el desarrollo del mercado tabaquero mundial, en el que creció rápidamente la producción de las Trece Colonias y de Brasil.

En 1620, lo que se pretendía era hacer valer el derecho privativo de compra por parte de la Corona y fomentar un producto que se presentaba como una fuente potencial de recursos para la Hacienda, siempre agobiada por las presiones de los asentistas, como pone de manifiesto la intervención del duque de Lerma, los avisos del conde de Gondomar desde su embajada en Londres y las posiciones encontradas del Consejo de Hacienda y la Casa de contratación, de un lado, y del Consejo de Indias, de otro, en 1615-1616.

En el siglo XVIII, sin embargo, las circunstancias han cambiado. En primer lugar, la Real Cédula de 1636, ha dado pie a la creación del estanco del tabaco, que administrado en régimen de arriendo se ha consolidado como una de las fuentes de ingresos más importantes de la Hacienda. La necesidad de un mayor control de esta renta lleva a la Monarquía a ensayar su administración directa (Real Cédula de 3 de mayo de 1684) y a “soñar” con una proyección mayor en las Indias. No obstante, en estos años el

abastecimiento sigue siendo una cuestión no resuelta satisfactoriamente, desde la perspectiva de la administración, puesto que los asentistas, que en 1687 han vuelto a hacerse cargo del negocio, no tienen ningún problema en comprar tabaco de Brasil y de Virginia. El cambio de dinastía, la nueva situación internacional y los propios cambios de la Renta del tabaco conducen a marcar las preferencias por la isla de Cuba y a la pretensión de organizar un nuevo sistema de abastecimiento que tenga a La Habana como protagonista principal. Y es aquí donde entra el segundo documento. En el *Discurso* se deja a un lado el tabaco de otras regiones que, con la excepción del de Barinas cuyo principal demandante será Holanda, apenas tendrá protagonismo posteriormente como abastecedores de la metrópoli, y se apuesta por una nueva estructura, en cuyo vértice está La Habana, pero que integra todo el mercado americano y el Viejo Mundo. Señalemos que, en el caso español, hay que esperar a las *Instrucciones* de 1726, para que la importancia de la exclusividad de La Habana quede recogida. En todos los documentos oficiales hasta llegar al último citado se mencionan como centros abastecedores La Habana y Trinidad de La Habana, Trinidad de la Guayana, Puerto Rico y Santo Domingo. Obsérvese, sin embargo, que ya no se nombran los tabacos de Venezuela y que la posibilidad de que hubiese sido posible contar con dos cabeceras de embarque del tabaco para el mercado metropolitano ni siquiera se contempla.

Como escribíamos, el salto cualitativo y, por supuesto, cuantitativo por las cantidades de tabaco que se manejan, entre un documento y otro (la *Real Cédula* de 1620 y el *Discurso* de 1717), es que, en el segundo, se dibuja una estructura vertical de organización del estanco, con la Habana como cabecera. En este dibujo se incluye el territorio indiano con el añadido de las Islas Canarias, donde habrá una serie de factorías, encargadas de la redistribución del tabaco y el puerto de Cádiz, donde se ha trasladado la Casa de Contratación, como centro expedidor al resto de Europa. Aunque este sistema ideal, que hubiese significado la existencia de un estanco imperial, no funcionase nos ayuda a comprender las vicisitudes y contradicciones posteriores del siglo XVIII. Quizá la plasmación en la realidad de este proyecto hubiese significado el adelanto en la creación de los estancos americanos.

Fuentes Primarias:

Biblioteca del Palacio Real de Madrid,

Colección Miscelánea Francisco Ayala: II/ 2889, ff. 21r. –33v.; II/ 2885, ff. 78v. –98v.

Archivo General de Indias:

Contratación, lib.1 f. 270-271; 957, N.1, R.39

Santo Domingo: 448; 468; 869, L.5, ff.61v-63r.; L.6, ff.142r-143r;

Panamá 1 N 353.

Lima 1229.

Archivo Histórico Nacional de Madrid:

Estado 4829

Órdenes Generales de Rentas, lib. 8009, ff. 337-344.

Fondos Contemporáneos_Hacienda, Libro 7388

Bibliografía

BERGASA Perdomo, Oscar. 2014. “Economía y marco institucional”, En *Economía y marco institucional (siglos XVI-XX)*, dir. Santiago de Luxán Meléndez, 17-36. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Mapfre-Guanarteme.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. 1992. *El tabaco en la Nueva España*. Madrid: Real Academia de la Historia.

CHAUNU, Hugette et Pierre. 1956. *Seville et l'Atlantique*, Tomo VI, vol. 2. Paris: S.E.V.P.E.N..

GRAY, Stanley, y VERTREES Wyckoff J.. 1940. “The international tobacco trade in the seventeenth century”. *The Southern Economic Journal* 7: 1-26.

HULSMAN, Lodewijk, “Escambo e tabaco; o comércio dos holandeses com índios no delta do rio Amazonas 1600-1630”, en *IV Encontro Internacional de História Colonial* Belém, 3 a 6 de setembro de 2012.

LIZANA Fernández, Sabino. 1999. “Administración y administradores de la Renta del Tabaco en la segunda mitad del siglo XVII”. En *Tabaco y economía en el siglo XVIII*, Eds. Agustín González Enciso y Rafael Torres Sánchez, 298-318. Pamplona: EUNSA.

LORIMER, Joyce. 1978. “The English contraband tobacco trade from Trinidad and Guiana, 1590-1617”. En *The westward enterprise: English activities in Ireland, the Atlantic, and America, 1480-1650*, Eds. Kenneth R. Andrews, Nicholas P. Canny, P.H.R. Hair, y David B. Quinn. Liverpool: Liverpool University Press.

- LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de, y Oscar Bergasa Perdomo. 2003. “La institucionalización del modelo tabaquero español 1580-1636: la creación del estanco del tabaco en España”. *Vegueta* 7: 135-153.
- LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de, y Montserrat Garate Ojanguren. 2010. “La creación de un Sistema Atlántico del Tabaco (siglos XVII-XVIII). El papel de los monopolios tabaqueros. Una lectura desde la perspectiva española”. *Anais de História de Além-Mar* XI: 145-175.
- LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de, Montserrat Garate Ojanguren y José Manuel Rodríguez Gordillo. 2012. *Cuba-Canarias-Sevilla. El estanco español del tabaco y las Antillas (1717-1817)*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de. 2014. “La defensa global del Imperio y la creación de los monopolios fiscales del tabaco americanos en la segunda mitad del siglo XVIII”. En *Política y hacienda del tabaco en los Imperios Ibéricos (siglos XVII-XIX)*, Dir. Santiago de Luxán Meléndez, 177-229. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de, y Lía de Luxán Hernández. 2014. “Marco institucional y actividad económica: la creación del estanco imperial español mediatizada por la Compañía inglesa de los Mares del Sur 1684-1739”. En *Economía y marco institucional. (Siglos XVI-XX)*, Dir. Santiago de Luxán Meléndez, 77-98. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Mapfre-Guanarteme.
- LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de. 2015. “El marco institucional del tabaco en el Imperio Español. La especial integración de Cuba en el estanco español, 1684-1727”. En *Tabaco e escravos nos Imperios Ibéricos*, Eds. Santiago de Luxán, João de Figueiroa-Rêgo y Vicent Sanz Rozalén, 41-67. Lisboa: CHAM.
- MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio. 2014. “El tabaco de las Indias, las Reales hacienda y el mercado inglés en el primer tercio del siglo XVII”. *Anuario de Estudios Atlánticos* 61. Disponible en <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9303>.
- NORTON, Marcy, y DAVIKEN Studnicki-Gizbert. 2008. “The multinational Commodification of tobacco, 1492-1650: An Iberian Perspective”. En *The Atlantic World and Virginia 1550-1664*, Ed. Peter C. Mancal, 251-273. Chapel Hill: University Of North Carolina Press.
- PIETSCHMANN, Horst. 1986. “Comentario”. En *The economies of Mexico and Peru during the late colonial periode*, Eds. Nils Jacobsen y Hans-Jürgen Pulhe, 418-425. Berlin: Colloquium Verlag.

- PRICE, Jacob. 1973. *France and the Chesapeake. A history of the French Tobacco Monopoly, 1674-1795, and of Its Relationship to the British and American tobacco trades.* Michigan: University of Michigan Press.
- RIVERO Muñiz, José. 1964. *Tabaco. Su historia en Cuba.* La Habana: Instituto de Historia, T. I, 1964.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, José Manuel. 1994. "El fraude en el estanco del tabaco (siglos XVII-XVIII)". *Hacienda Pública Española* 1: 61-77.
- RODRIGUEZ GORDILLO, José Manuel. 2002. *La difusión del tabaco en España. Diez estudios.* Sevilla: Fundación Altadis; Universidad de Sevilla.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, José Manuel. 2002. *La creación del estanco del tabaco en España.* Madrid: Fundación Altadis-Ediciones El Umbral.
- RODRÍGUEZ GORDILLO, José Manuel. 2005. *Historia de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla.* Sevilla: Fundación Focus Abengoa.
- SOLBES FERRI, Sergio. 2006. "Abastecimiento y distribución de tabacos en el marco del estanco general español (siglos XVII y XVIII)". En *Tabaco e historia económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX)*. Eds. Luis Alonso, Lina Gálvez y Santiago de Luxán, 121-148. Madrid: Fundación Altadis-Ediciones El Umbral.
- STUDNICKI-GIZBERT, Daviken. 2007. *A nation upon the ocean sea. Portugal's Atlantic diaspora and the crisis of the Spanish Empire, 1492-1640.* New York: Oxford University Pres.
- VÁZQUEZ DE ESPINOSA, Antonio. 1948. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales.* Washington: Smithsonian Institution, 1948.
- VIDAL ORTEGA, Antonino. 2002. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640.* Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

