

## **LA TRASCENDENCIA DE LA LEGISLACIÓN, EN LA EVOLUCIÓN DEL PUERTO DE LA HABANA (1520 – 1880).**

**Por: Arturo Sorhegui**

Ningún otro emplazamiento americano ha tenido mayor vocación marítima portuaria que el de La Habana. La tendencia se hizo presente desde el año en que finalizó su evolución nómada por el sur y norte de su territorio, para ubicarse, hacia 1520 (1), en su bahía homónima. En una definición que apostaba por el establecimiento de un circuito marítimo-comercial vinculado con México, a cuyas playas ya había arribado Hernán Cortés desde Cuba un año antes; y era asumida al precio de desconocer una cercana y fácil aguada situada en el emplazamiento fluvial de la Chorrera - hoy Almendares-. Por lo cual, los habaneros, parafraseando a Jorge Luís Borges, no descienden como los mexicanos de los aztecas, ni como los peruanos de los incas, sino al igual - y mucho antes - que los argentinos, de los barcos que desde 1568 (2) arribaban a su rada en proporción mayor a la del resto de América.

La definición fue complementada, como muestra de acierto, por una legislación heredera de las tendencias que en el mundo se empezaron a gestar desde el Renacimiento, cuando España y Portugal iniciaron una nueva era de la colonización comercial hija la navegación de altura y propia del recién iniciado proceso de formación del Capitalismo. Los obstáculos ocasionados por propiciar esta colonización a una distancia mucho mayor a la practicada durante la Antigüedad y el Medioevo, tuvieron por efecto una mayor valorización estratégica de los puertos a escala mundial y la consecuente participación del Estado, a través de la legislación, en la jerarquización y utilización de los diferentes enclaves.

Ejemplo de ello fue la pragmática que en 1561 (3) aplicó la monarquía hispana para la organización de un sistema de flotas, que privilegiaba a La Habana con la condición de principal puerto escala del comercio de Indias. Lo cual dio origen a una interrelación

puerto legislación que la beneficiaba desde los primeros siglos de su evolución, influyendo colateralmente en otros períodos históricos, tales como: 1- El de 1561 a 1790, muy favorecido por el comercio terciario propiciado por las flotas; y 2- el de 1790 a 1880, en que la economía de plantación modificó sustancialmente la evolución anterior, y el puerto deviene cabecera de una nueva región de plantaciones esclavistas.

### 1. Período de 1561 a 1790

Las opciones latentes en la decisión de los particulares en escoger desde 1520 un puerto- bahía como el más propicio para la fundación definitiva de La Habana, se multiplicaron a partir de 1561: dada las relaciones de su rada con la Nueva España, a través de Veracruz; debido al cabotaje y comercio en general, que practicaba por el sur a través de Batabanó con los puertos del Caribe; y a las posibilidades que le ofrecía, además, el Canal Nuevo de Bahamas (4), como vía inmejorable de las embarcaciones que arribadas a su entorno emprendían el viaje de retorno al viejo continente, por intermedio de una corriente marítima capaz de impulsar sus navíos a una velocidad náutica de 2 a 3 nudos.

Muestra de estos principios, resulta la ley para que cada año vinieran a Indias dos flotas y una armada real, dispuesta por Felipe II en Madrid el 16 de julio de 1561, con el fin del “aumento, conservación y seguridad de nuestras Indias” (5). Gracias a ella, La Habana sustituyó a Santo Domingo como principal puerto escala del comercio de Indias, y pasó a integrar junto con Veracruz, Cartagena de Indias, Portobelo y Panamá el conjunto de los puertos escala de la Carrera de Indias, aunque sobrepasándolos a todos, dada la singularidad de que en su rada se unirían las dos escuadras: la de los galeones proveniente del Perú, y la denominada genéricamente la flota, procedente de México. Debido a ello, el puerto habanero devino “Llave del Nuevo Mundo Antemural de las Indias Occidentales.”, según lo atestigua otra Real Cédula (1634). (6)

La interrelación puerto legislación no termina con la Cédula de regularización del sistema de flotas, los beneficios se extendieron a disposiciones propias al sistema de fortificaciones, a la promoción de un astillero, el establecimiento de una fundición de Cobre, el financiamiento recibido en la Isla desde las Cajas de México, la supeditación a su jerarquía de otros enclaves territoriales - como ocurrió con la Florida -, disposiciones extraordinarias para enviar navíos a México y Canarias con que garantizar los abastecimientos necesarios para la flota, la creación en su medio de una Compañía

comercial que gestada en el XVIII, fue la única que tuvo su lugar de asiento en las Indias, y la proliferación en la bahía de una serie de embarcaderos que regentados por particulares, permitían el trasiego entre sus dos riveras, y un fácil acceso por tierra desde el sur, este y oeste para la integración a su expensa de una dilatada zona de influencia o hinterland, imprescindible para un mayor incremento de la ciudad.

El establecimiento del sistema de flotas fue el primer paso para el aseguramiento de las vitales comunicaciones marítimas que mantenía España con sus colonias americanas, medida que tuvo su corolario en el sistema defensivo Antonelli, concebido para evitar la ocupación de los principales puertos americanos por los ingleses, a lo que se sumó, en 1608, la división de la Isla en dos Gobierno, concediéndosele a La Habana la condición de Capitanía General -gobierno de excepción-, dada su situación de territorio frontera para la defensa del sistema español. Las construcciones de los Castillos del Morro y la Punta, dieron a la ciudad puerto la seguridad indispensable para su progreso en los próximos ciento cincuenta años, y el garante para una evolución interna que le permitió ser la ciudad de mayor incremento poblacional en toda América (7), al menos hasta principios del siglo XIX.

Debido a sus nuevas funciones, la ciudad fue objeto de uno de los primeros “acueductos” construidos a finales del XVI, mediante una Zanja real que a través de dos ramales surtía con el agua de la Chorrera a los navíos de la flota y población; dispuso del servicio de carenas con que acondicionar a los numerosos barcos que debían emprender el riesgoso viaje de regreso a España; y estuvo en condiciones de alcanzar un poblamiento estable, alejando el peligro de que plaza tan importante en la estrategia indiana pudiera quedar despoblada para su defensa. Todo lo cual influyó para la ocupación hacia mediados del XVI de un amplio espacio de su bahía, situado entre el Castillo de la Punta y el convento de San Francisco, en una extensión aproximada de kilómetro y medio (Mapa N° 1).

Las áreas destinadas al servicio prestado por el puerto y la proporción del espacio ocupado por las construcciones militares –en especial el Morro y la Punta -, fueron elementos definitorios en la evolución de la ciudad, con una representatividad muy por encima de los roles civiles y religiosos. El arribo con las flotas de más de mil personas que debían residir en La Habana, a veces durante largos períodos (8), hizo que la existencia de la localidad estuviera regida por el conjunto de los servicios que había que tener dispuestos para esta ocasión. Implicaba poder contar con un número considerable de habitaciones para el hospedaje, y con los abastecimientos necesarios para la

alimentación y avituallamiento de las flotas. Sin desconocer, el servicio de construcción de embarcaciones y carena de los buques destinados a cruzar el Atlántico, y las propias a la defensa, incentivadas por el atractivo de disponer en la rada de un número considerable de embarcaciones y riquezas.

En el litoral comprendido entre El Castillo de la Punta y el Convento de San Francisco, se situó, para estos años, la Fundición de cobre, donde se procesaba el material proveniente de las minas de Santiago de Prado, en el oriente de la Isla, y algún metal que se empezó a extraer de los yacimientos cercanos de Bacuranao, en la misma Habana. La forja estaba situada entre las actuales calles de Cuarteles y Chacón, en la zona más próxima al Castillo de la Punta. A continuación, se encontraba el boquete de mar por donde emergían las aguas de lluvia que salían por la zona baja de la actual iglesia de la Catedral – antigua Plaza de la Ciénaga -, y donde vertía uno de los brazos de agua de la Zanja real. Debido a la configuración del terreno, esta porción era zona de acceso, en determinadas épocas del año, a las naves (9) (Mapa N° 2). De aquí su doble función de aguada, y zona de privilegio para las funciones de carena, que abarcaban una buena parte del litoral. A renglón seguido, se encontraba el muelle principal o de caballería, situado en las inmediaciones de la Plaza de Armas, zona preferente para la ubicación de las naves y armada (Mapa N° 3); y, por último, la Aduana radicada a la altura de la plaza de San Francisco.

La efectividad del conjunto de fortificaciones concebidas por Antonelli para las ciudades de la Carrera de Indias, más las erigidas en Puerto Rico, Santo Domingo y otras plazas del Caribe, hizo que desde finales del XVI y principios del XVII, fuera virtualmente imposible los ataques exitosos practicados hasta ese momento a sus principales ciudades. Evolución empañada por la nueva estrategia asumida por Inglaterra, Holanda y Francia de propiciar emplazamientos en las zonas “marginales” de la colonización hispana, ubicadas en las Antillas Menores, las Guyanas y Virginia, en el este de los actuales EEUU. Con el fin de la tregua con Holanda en 1621, comienza uno de los períodos más aciagos para la presencia hispana en América. En este año se creó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, causante de un incremento considerable del número de embarcaciones que recorrían estos mares con posiciones hostiles al poderío español, al punto de lograr esta en 1628 interceptar la flota de los galeones. Situación que empeoró hacia 1655, cuando los ingleses ocuparon la isla de Jamaica, poniendo en peligro la preservación de las rutas comerciales hispanas y de su

mundo colonial, haciendo intermitentes, e incluso inexistentes durante algunos períodos, los viajes de las flotas.

Las consecuencias de estos hechos para La Habana fueron importantes. En lo económico, la suspensión de las flotas se reflejó en una disminución del número de solicitudes en solares que hacían los vecinos para la construcción de casas, en las que destinaban espacio para habitaciones reservadas al alojamiento de los pasajeros de las flotas (10). Mientras, en lo militar, dieron lugar a un incremento en las fortificaciones, relacionadas con el denominado segundo proyecto general de defensa de la ciudad (11); y a un mayor interés por construir un mayor número de bajeles de calidad, con los que surtir: la Carrera de Indias, la Armada de Barlovento - creada en 1618-, y las armadillas guardacostas.

Entre las leyes más representativas de esta voluntad política se encuentran: la dictada por Felipe III en el Pardo, el 2 de diciembre de 1606, ordenando a los Gobernadores de Cuba dejasen sacar bastimentos con destino al abastecimiento de los presidios de la Florida; la de 31 de marzo de 1612, disponiendo que faltando provisiones para la Armada o flotas en La Habana, se envíe por ellos trayéndolos de Nueva España; la de 16 de noviembre de 1629, dictada en Madrid, según la cual los vecinos de La Habana gozarían del tercio de fabricantes y sus naos debían ser admitidas en las flotas; Felipe IV, por su parte, aprobó por R. C. de 18 de abril de 1673, la construcción del recinto amurallado de La Habana, y por Cédula de 31 de mayo de 1677 arguyó que no siendo bastante los guardacostas para evitar los contrabandos se formalizase una armada, llamada de Barlovento, que alejase los piratas de América, disponiendo, asimismo, que La Habana fuera el puerto de su destino, y que las carenas que en ellas se hiciesen corrieran al cuidado de Virrey de México.

#### *Cambio de la fisonomía del puerto habanero en el XVIII.*

Las potencialidades de La Habana manifiestas aún en las difíciles condiciones del XVII, se magnifican en el XVIII cuando a la par que cambian las rutas marítimas americanas, se fortalecen las propias del Golfo de México, al habilitarse nuevos e importantes asentamientos en la costa sur de los actuales EEUU, lo cual conllevó: 1- a elevarse a unas mil el número de las embarcaciones que visitaban anualmente la rada habanera, 2- a la modificación de la fisonomía del puerto, debido al incremento del espacio de terrenos ocupados por las instalaciones en la bahía, las que sobrepasaron

rápidamente el kilómetro y medio del siglo anterior, 3- a la creación de la infraestructura necesaria para dar abasto con la carga y descarga de mercancías, y 4- el incremento sustancial de las defensas militares, incluida el mejoramiento del Arsenal y astillero, único habilitado de forma estable por parte de España en esta parte del mundo (12).

El mayor avance alcanzado en el mundo después de 1680 con el advenimiento del proceso mercantil manufacturero de la formación del capitalismo, trajo aparejado una mayor participación del estado en la planificación global de las obras públicas, con especial incidencia en las portuarias, lo que provocaría, a escala peninsular, una modernización en la articulación radial de los caminos entre Madrid y las principales ciudades portuarias de la metrópoli (13). En lo referente al mundo ultramarino, la instalación en el solio español de los Borbones, en sustitución de la casa hasta ese momento reinante de los Habsburgos, trajo aparejado una proyección administrativa que, además de fortalecer el centralismo y el regalismo, tuvo una proyección trascendente en materia financiera, militar, hacendística y comercial de la que no escaparon los puertos.

El alentarse con la proliferación de las manufacturas el beneficio en materias primas coloniales, y el comercio de esclavos necesario para producirlas, hizo posible que al interés en los metales preciosos practicado por España, se sumara el del tabaco, el índigo, el café y el azúcar –entre otros géneros-, y las fórmulas para agilizar su comercio. Entre la legislación dispuesta para alcanzar estos objetivos, se encuentra la Real Cédula de 26 de julio de 1713, por la cual debían ser reactivados los astilleros españoles, encargándose a Manuel López Pintado, como almirante-superintendente, la construcción en La Habana, de 10 navíos y pataches, autorizándosele traer a este destino 30 carpinteros de fábrica y 20 calafates de Andalucía y Vizcaya, además de poder contratar todos los más requeridos en La Habana, Campeche y Veracruz. Se disponía, asimismo, se recibiera, para estos fines, 50 mil pesos procedentes de la Caja de Nueva España. En 1737, se estableció la creación por Real Orden de una escuadra compuesta de dos navíos de 60 cañones; 4 fragatas y dos balandras, que se establecerían fijamente en La Habana, al mando de José Pizarro. Con lo cual, se fomentó el arsenal, no solo para la habilitación de sus carenas, sino también para la construcción de nuevos bajeles.

En lo hacendístico y comercial, se optó, luego de los disturbios provocados en 1717, 1720 y 1723 por la Real Cédula que estancaba la producción del tabaco insular (11 de abril de 1717), que tal privilegio pasase en 1736 de la Real Hacienda, a un particular, el

gaditano José Antonio Tallapiedra; al marqués de Casa Madrid, dos años después; y en 1740 -Real Cédula expedida el 18 de diciembre-, a la ciudad de La Habana, en la representación de su apoderado, el navarro Martín de Aróstegui y Larrea. Disposición, que le concedía a la recién fundada Real Compañía de Comercio de La Habana el monopolio para la compra del tabaco producido en la Isla con destino a España, a cambio de encargarse del abastecimiento de los presidios de la Florida y Apalache. Obligación que en 1741 se extendió al Astillero habanero, para la construcción a sus expensas de una serie de embarcaciones. E incluyó, a cambio, beneficios como el de la entrada exclusiva de esclavos y la exportación, además, de azúcar a España. Potestades que le dieron a los habaneros el virtual control de su política comercial (14), en lo que puede considerarse un caso único en el contorno americano y a escala del mundo colonial.

El incremento del número de barcos que anualmente arribaban a La Habana, junto con el incremento de su Astillero, más el de la Armada de Barlovento y del servicio de guardacostas, motivaron un acrecentamiento sustancial del espacio ocupado por las instalaciones portuarias dentro de la bahía, además de una redistribución del habilitado con anterioridad. Entre las modificaciones sustanciales, estuvo la utilización del espacio contiguo al Castillo de la Punta, anteriormente destinado a una fundición, como lugar consignado a cuartel de dragones. La zona al sur del convento de San Francisco –hasta ese momento destinado a playas y otros fines-, empezó a ser invadida por el laboreo del Astillero. Y lo que es más importante, los atracaderos de la banda oriental, ubicados en la franja opuesta de la ciudad, empiezan a utilizarse como lugar de estacionamiento de las embarcaciones, en las muy apropiadas ensenadas de Marimelena y Guasabacoa (15). Reflejo de esa ampliación fue la fundación, hacia 1687, en esa margen del puerto, de un santuario bajo la advocación de la virgen morena de Regla; que solemnizado por el obispo Jerónimo Valdés en 1717, devino en el XVIII en la virgen patrona del puerto y símbolo principal del panteón religioso habanero.

Pero, la zona principal de expansión de la bahía fue dirigida hacia la vertiente sur de su margen occidental, a la cual, además de extenderse el laboreo de los astilleros, fue el lugar destinado para la reubicación de un renovado Arsenal y del muelle construido por el asentista Tallapiedra para el envío de las hojas de tabaco a Sevilla. La construcción de mayor envergadura, fue, sin lugar a dudas, la del Real Astillero de Nuestra Señora de Bethelen, que ubicada en la zona de extramuros, al sur de la puerta de tierra de la muralla, llegó a ocupar una circunferencia de aproximadamente una milla, en la que se

habilitaron almacenes de madera, materiales para la construcción de buques, una fragua, e infraestructura general y oficinas, en un recinto para el cual hubo de destinarse un nuevo cauce de agua de la Zanja Real. El total de estas construcciones aumentó al trasladarse en 1748 a la rada habanera el Apostadero Naval, que sería la sede de la Capitanía General de Marina. En total, sin contabilizar aún los estacionamientos en las ensenadas de Marimelena y Guasabacoa, el espacio ocupado por el puerto se extendió a otro kilómetro de la franja costera (Mapa N° 4); en instalaciones que alcanzaron en profundidad, un espacio aun mayor.

Las nuevas condiciones prevalecientes ocasionaron el que se conoce como tercer proyecto o plan general de defensa, que priorizaba la fortificación del perímetro urbano, con la edificación de las murallas marítimas y un sistema de baterías y merlones ubicados en las dos bandas de la rada habanera. Parte de estas construcciones, fue en 1741 la batería la Pastora situada junto a la de los Doce Apóstoles, debajo del Morro, a continuación de la muralla, en dirección hacia la banda oriental de la bahía, con el fin de cerrar el cerco de la ciudad (16). En la banda occidental, a continuación del Castillo de la Punta y hasta la cercanía de la Plaza de Armas, se hizo la batería de San Dionisio, así como resguardos a la altura de la Puerta de San José en el extremo noroccidental de la ciudad amurallada. Otro tanto, se ha hecho con parapetos ayudados a construir por los vecinos y moradores del pueblo de Guanabacoa, según consignan las actas del cabildo (16). Todo lo cual se incrementa hacia 1763, cuando, luego de la recuperación de La Habana de una ocupación inglesa que se extendió durante 11 meses, se articula el cuarto plan general de defensa con la reconstrucción, en la zona del estuario, del Morro y la Punta, y la erección de la Cabaña y el Castillo de Atarés; este último en la Ensenada de su mismo nombre, para la defensa de la parte sur de la bahía y de un entorno hacia el cual se extendía una parte sustancial de las acciones portuarias.

Al terminarse la muralla de mar en 1740, se limitó la relación directa con la ribera de la parte principal y central de la rada habanera. En este contorno se abrieron tres puertas. Una situada en su extremo norte, donde se ubicaron los muelles de travesía, destinados a la navegación ultramarina; y en el mediodía, los del tráfico interior, a través del Muelle de Luz, adonde arribaban pequeñas embarcaciones de vela y remo para el traslado de pasajeros y productos del otro litoral. Paisaje que continuó modificándose hacia 1774, durante el gobierno del Marqués de la Torre, al construirse hacia el sur de los muelles, el paseo de Paula, con el objetivo de valorizar los terrenos del antiguo suburbio de Campeche y dar una imagen más a propósito con la

nueva prosperidad de sus habitantes. Con ese fin se trasladó a extramuros el Arsenal, la Comandancia de Marina, y algunas de las funciones portuarias. Además del matadero, y se establece el nuevo suburbio de Jesús María, que empezó a alojar a los habitantes menos favorecidos del entorno principal, ubicados en un emplazamiento colindante al Astillero y al muelle Tallapiedra.

La Habana llegó a alcanzar hacia finales del XVIII una población de unos 70 mil habitantes (17). Un conglomerado de esta envergadura, ocasionó dificultades urbanísticas, de abastecimiento y de todo tipo, que rompía con los anteriores moldes organizativos. Una primera muestra de esta situación, fue la rapidez con que la ciudad trascendió en el siglo XVIII, en menos de 40 años, el perímetro de 150 manzanas que comenzaba a enmarcar en la década de 1670 las murallas de tierra, entonces en construcción. En segundo lugar, la expansión de la zona de su hinterland responsabilizada con abastecer la pesa de carne de la ciudad -que en el siglo XVIII se extendió hasta Trinidad, Sancti Spíritus y Santa Clara (18)-, alcanzando en lo económico una jurisdicción que era reconocida solamente en lo político. Y, en tercer orden, los efectos negativos de los desplazamientos de tierras y basuras hacia la bahía (19), así como las constantes epidemias y problemas sanitarios y sociales que afectaban a su población.

El crecimiento sustancial del monto de las exportaciones, alentadas por una legislación liberalizadora que favoreció desde 1763 a La Habana mediante la aplicación, en forma experimental, del sistema de Intendencias. Unida a iguales beneficios en materia comercial, permisos para la libre entrada de esclavos, y una disminución de los gravámenes con vista al incremento de su producción azucarera - antes de los beneficios del Reglamento de 1778-. Dio lugar a que el efecto multiplicador del puerto, tuviera por primera vez un efecto mayor en las construcciones civiles que en las militares. Relación a la que no escapa el surgimiento, hacia los años de 1730, de la casa alta con entresuelo, zaguán y patio central, en una tipología que resultó muy efectiva para la utilización de una vivienda donde se realizaba la doble función de: lugar de asiento del núcleo familiar, en su planta alta, y sitio almacén para satisfacer las incrementadas necesidades portuarias, en la baja.

En este mismo orden, podemos contemplar la delimitación mediante muros en la zona central de la rada habanera, del espacio destinado a muelles. Con ello, la ciudad a través de la influencia del gobierno local representado por el cabildo, dominado por los criollos, dieron una nueva imagen de la capital, en la que transformaban la distribución

de los espacios, y cambiaban los prototipos constructivos urbanísticos, privilegiando los paseos, los portales, y limitando los efectos visuales de las construcciones militares, y aún de las propias del puerto, que era vallado en su porción central mediante unos altos muros que reducían su efecto visual dentro del conjunto de la ciudad. El resto de las nuevas construcciones, el Astillero, la Comandancia de Marina, los muelles de los particulares, el matadero, y el suburbio se sacaban del entorno que se lograba privilegiar en una prueba fehaciente de la existencia de una efectiva voluntad colectiva. El puerto bahía fundado en 1520 alcanzaba a finales del XVIII su auge y, simultáneamente, las primeras condiciones para su transformación.

## 2. Período de 1790 a 1880

El proceso de modernización y transformación de los puertos se relaciona con necesidades propias del desarrollo interno de sus respectivos países, y las transformaciones que a nivel mundial se efectúan en materia de transporte, calado y capacidad de los buques, acompañadas de renovadas exigencias en materia de almacenaje y de carga y descarga de los productos. Hacia 1790 el puerto de La Habana debió adecuarse a las nuevas exigencias originadas: por el avance de una economía de plantación que alcanzó, mediante la producción intensiva de azúcar y café, una buena parte del antiguo territorio rural dedicado a la ganadería extensiva; y las demandas técnicas y de todo tipo surgidas de la extensión de las máquinas de vapor al sector del transporte y los puertos. De todo lo cual se derivó, el que La Habana comenzara a cambiar su anterior condición de puerto escala y de servicio, al punto de transformarse paulatinamente, por su fisonomía y funciones, en el puerto cabecera de una economía de plantación.

El peso de la legislación en los cambios surgidos como resultado del predominio de los cultivos tropicales y la entronización paulatina en La Habana de una economía de plantación, se relacionó con un doble proceso. 1- El de las interrupciones definitivas del sistema de flotas, hacia finales del XVIII, y de las subvenciones libradas hacia La Habana -provenientes de las Cajas de México- para el pago de los gastos del gobierno, y las erogaciones de las construcciones militares; y 2- el propio de una voluntad política metropolitana influida por un hecho trascendente: el territorio se transformaba de una colonia que era necesario subvencionar, a otro capaz, por sí mismo, de aportar jugosos beneficios a las arcas de la Monarquía. De unas rentas de aduana que en 1760 solo

alcanzaban una recaudación de unos 163 mil 605 pesos; se pasó, setenta años después, a la impresionante exacción de 8 millones 972 mil 547 pesos.

Igualmente, antes del proceso de avance hacia la transformación del espacio habanero en una economía de plantación, los cultivos intensivos de azúcar y tabaco, solo se extendían radialmente, a partir del núcleo urbano, hasta Jaimanitas por el oeste, Guanabacoa al este, y Calabazar por el sur. Lo que hacía que la economía intensiva, abarcara escasamente unas tres leguas radiales a partir del espacio contiguo al puerto. A finales del XVIII, ese proceso se exacerba con una entrada masiva de negros esclavos, y la extensión hacia las zonas rurales de lo que Juan Pérez de la Riva denomina los frentes pioneros de la plantación esclavista (20), abarcadores de las zonas de Guanajay, Güines, Jaruco, Santiago de las Vegas, y Matanzas. Territorios que en su conjunto, abarcaban más de 1 600 kilómetros cuadrados, con una densidad promedio de 70 habitantes por Km cuadrado (21).

La multiplicación de las exportaciones de café y azúcar por la rada habanera, unida a la ampliación de las áreas productoras situadas a distancias más alejadas del entorno urbano, ocasionaron la necesidad de garantizar la fluidez del tránsito desde las haciendas hacia el puerto, y de aumentar la capacidad de su carga y descarga, mediante la construcción de caminos, calzadas y muelles públicos que se empezaron a planear y acometer, por primer vez, de forma conjunta. La interrelación entre el avance de la plantación esclavista y la multiplicación consecuente de la actividad del puerto, tiene un punto de inflexión en el flamante edificio de cantería que a un precio de 300 mil pesos se construyera entre 1804 y 1817 en su antiguo emplazamiento de la bahía, pero ahora mucho más extenso y suntuoso, al punto de constituirse en uno de los mejores edificios de la segunda mitad del siglo XIX. En el cual se unieron, simbólicamente, en un principio, las actividades recaudatorias propias de la aduana y las de la Intendencia de Hacienda, institución que representaba la actividad gestora de los planeamientos conjuntos para los caminos, la estructura portuaria y las medidas hacendísticas que garantizarían engrosar las arcas reales.

La condición de avanzada que tuvo el nuevo edificio de la Aduana entre el conjunto de los que se promovieron en la porción central del puerto, fue acompañada por una legislación que garantizaba esas funciones, y en la cual el habanero Francisco de Arango y Parreño, en su condición de apoderado desde 1788 del Ayuntamiento de la Habana ante el gobierno de Madrid, Síndico del Real Consulado y Junta de Fomento (1793), e ideólogo del grupo plantacionista, elabora en 1818 el primer sistema

arancelario en la Isla, que se publica como Ley de Aduanas en 1820. Legislación que se amplía en 1825 con un Arancel puesto en vigor el 25 de marzo, y en 1832 por Real Orden de 19 de mayo, con una Instrucción General para el Gobierno de las Aduanas.

De forma conjunta, podemos apuntar que desde 1792 y durante los siguientes cuarenta años, los muelles públicos se fueron ampliando por el litoral, cubriendo de forma más abarcadora el espacio central de la bahía, existente entre el Castillo de la Fuerza, y la parte cercana al muelle de Luz. Fue precisamente en este muelle, en el que se erigió una grúa conocida con el nombre genérico de “la machina”, la cual se convirtió en 1789 (22) en una gran cabria de unos 32 metros de altura, o suerte de ingenio que surgido en sus primeras versiones con el astillero, deviene posteriormente en medio técnico para las actividades complejas de todo tipo realizada en los muelles, una vez desaparecido el arsenal. La ampliación de los muelles, fue asimismo fatal para la antigua muralla de mar, que continuó rebajándose, hasta completar una longitud continua de 1453 metros con un ancho variable de 12 a 21 metros, construidas de pilotajes y maderas cubanas, salvo en sus últimos 144 metros construidos de cantería. (23)

En 1794, como parte de estas construcciones de ampliación, y al año de establecido el Real Consulado y Junta de Fomento, se dictan las primeras resoluciones para ampliar el muelle principal o de Caballería. Al cual, se le pusieron 4 grúas o pescantes destinados a la carga y descarga de buques menores, invirtiéndose en su colocación y fábrica 2 mil 803 pesos. La infraestructura técnica continuó su avance y en 1819, se estableció el primer servicio de barcos de vapor entre Las Habana y Matanzas, con el buque Neptuno, construido en los Estados Unidos. El monto de las inversiones en infraestructura, se fortaleció, asimismo, en 1824 cuando los dos consignatarios más favorecidos de cargamentos extranjeros, Carlos Drake y Charles Mitchell solicitaron al Consulado una licencia para construir un Almacén de madera sobre el antiguo muelle de Caballería y junto al punto en que se hallaban situados los pescantes de reciente instalación. (24)

El proceso de aprovechamiento de la capacidad portuaria existente en la banda oriental de la bahía, empieza a intensificarse paulatinamente durante el siglo XIX, cuando se incrementa a unas dos mil el promedio de embarcaciones arribadas a la rada habanera. Una primera manifestación de este proceso, fue la apertura en 1802, en la zona de las ensenadas de Guasabacoa y Marimelena, de unos siete careneros privados (25) en los respectivos embarcaderos de Regla y Casablanca, con los que se trataba de dar abasto a las demandas del acrecentado movimiento portuario.

Otro de los fenómenos de interés debido al crecimiento desmedido y desordenado, fue el de la suciedad y arrastres de tierras que afectaba el calado de la zona portuaria. Para ello, la Junta de Fomento dispuso habilitar un pontón de vapor y 4 gángulas para la limpieza del puerto, lo que la institución pensó financiar mediante la utilización del dinero que disponían las arcas reales por concepto del atraso en los pagos del impuesto sobre la introducción de negros bozales. Consecuencias igualmente negativas provocaba la extensión de la traza de la población hacia zonas de extensión útil de la estructura del puerto, que ya alcanzó hacia 1850 la zona litoral del Luyanó, donde se entremezclaban la regulaciones para evitar construcciones que afectaran las funciones estratégicas del Castillo de Atarés, con las propias del avance de las operaciones comerciales y de todo tipo (26).

Finalmente la Junta de Fomento –que reemplazó en 1833 al Real Consulado- dispuso medidas para el embellecimiento de la ciudad. Hacia 1840, fue nuevamente reformada la Alameda de Paula, contigua a la zona sur de la bahía en intramuros, habilitándose farolas y barandas de hierro, en una acción que se extendió, casi simultáneamente, a otros paseos similares, como el de la Cortina Valdés, al norte y occidente de la Plaza de Armas, y el de Roncali. El remate de esta preocupación por el ornato, fueron las dos fuentes construidas en el entorno principal de la rada capitalina. La primera en el tiempo, la de los leones, ubicada en la Plaza San Francisco y planeada desde 1814 por el ingeniero Francisco Lemaur, como parte de las nuevas edificaciones; y, algo después, la estatua de Neptuno, importada desde Génova por el Capitán General Manuel Tacón y Rosique, la que hacía funciones de fuente y estuvo situada al inicio de los muelles públicos, para habilitar aguada de hasta tres embarcaciones simultáneamente.

La magnitud de las actividades realizadas, además de tener a su favor la gestión que desde el Real Consulado, primero, y la Junta de Fomento, después, realizaron en sus respectivos momentos, Francisco de Arango y Parreño, y el también criollo, Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, desde la Intendencia de Hacienda, estuvo marcada por el singular hecho de que en La Habana, estas instituciones habían logrado el esfuerzo mancomunado de comerciantes y productores; así como una mayor participación del sector privado. A diferencia de lo sucedido en el siglo XVIII, en que fueron los funcionarios reales o las sociedades comerciales, al estilo de la Real Compañía de La Habana, las que regentaban las construcciones públicas, la actividad de los astilleros y la compra de esclavos, al disponer la gracia del monopolio real. A partir del XIX, esta dinámica operativa comienza a descansar en el inversionista privado y en

compañías también privadas que no contaban con el exclusivismo comercial concedido por la Corona.

La beligerancia del sector privado en el negocio más lucrativo de todos, la trata negrera fue paulatina. La misma comienza con las medidas liberalizadoras asumidas hacia América, y particularmente hacia La Habana, por parte de Carlos III. El nuevo monarca, realizó una verdadera innovación en este campo, cuando en 1778, como resultado del Tratado del Pardo, firmado con Portugal, obtuvo dos emplazamientos en la costa africana – Annobón y Fernando Poo- desde los cuales se podría intentar una trata en beneficio directo de la Corona y de los comerciantes españoles. Tendencia que se manifestaría, en Cuba, mediante la beligerancia de los comerciantes gaditanos, como es el caso de Miguel Uriarte, nominalmente al frente de la Compañía del Asiento de Negros (27), para el abasto de esclavos africanos a la Isla. Vía no ajena a comerciantes de otras provincias españolas, ya asentados con anterioridad en esa plaza del Guadalquivir, como fue el caso de los representantes de la firma bilbaína de Francisco Aguirre y Lorenzo Arístegui.

No obstante, al sobrepasar la producción cubana en 1793 la capacidad de Cádiz para el mercado español, provocó el colapso del comercio gaditano (28). Sin que ello fuera igual para las casas de comercio más fuertes de La Habana, que estaban en manos de gaditanos o de sus representantes, que en los casos de Erice, el marqués de Casa Enrile, Quintana, Santa María, Fesser, Pastor y otros, propiciaron una función de prestamistas-refaccionistas de las producciones azucareras, a la vez que el financiamiento y participación en un tráfico de esclavos que en opinión del historiador Manuel Moreno Fraginals, consigue institucionalizarse en Cuba entre 1790 y 1820, en la variable de una trata de negros “nacional”(29).

Hacia 1820, y como resultado de ese doble proceso, existían unas 20 firmas de gran solvencia y capacidad organizativa para asegurar el flujo constante de los brazos con los que asegurar el triunfo del proceso plantacionista. Además de disponerse de una notable posibilidad financiera de la que se beneficiaron los inversores en la infraestructura portuaria y las comunicaciones. Gracias a la garantía que representaba la presencia del Conde de Villanueva en la Intendencia y su peso en la Junta de Fomento, se creó el ambiente de confianza para la licitación internacional que fructificaría en 1837 con la construcción del primer ferrocarril en la Isla. Una vez demostrada la factibilidad de la inversión, esta fue asumida sin reparo por los particulares, que no solo compraron a la

Junta de Fomento en 1842 la empresa del Ferrocarril de los Caminos de Hierro, sino que los extendieron a todo el occidente del país.

Según fundamentados estudios de Manuel Moreno Friginals, estas 20 firmas eran las del Grupo de Alfonso-Aldama-Madan, el consorcio familiar Cuesta Manzanal-González Larrinaga-Pérez de Urría, el de Joaquín Gómez y Haro de la Vega, la Sociedad Poey-Hernández-Frías y la de Gabriel Lombillo-Suárez Argudín. Además de las integradas por Salvador Martiatu, la Casa de Florencio y José García Álvarez, Pablo Samá y Martí, Victoriano Sandoval y Acosta, Miró Pié y Cía, Isidro Anglada, Francisco de Bengochea, Jaime Villardebó y Ferrer, Joan José de Zangronis y su hijo Juan Bautista Zangronis (30).

La primacía del sector insular y el hispano no fue excluyente del trasvase hacia la Isla de capitales de otra procedencia, que tuvieron su origen en la facilidad que tenían para introducir mercancías en los puertos estadounidenses y europeos, obteniendo por respuesta la captación de inversiones extranjeras destinadas a crear la infraestructura necesaria para el fortalecimiento y la expansión de la red comercial exterior del azúcar. La referida red alcanzaría, desde La Habana y las grandes ciudades cubanas, los mercados de Nueva York, Nueva Orleáns, Londres, Liverpool, Burdeos, Santander, Cádiz y Barcelona. Y de cuyas potencialidades dieron razón los vínculos del norteamericano Mosés Taylor con la Casa Drake (31), o el de la familia Aldama con la firma Baring Bros Company, de Londres (32).

Los viajeros dieron pruebas fehacientes de la magnitud de las transformaciones llevadas a efecto en el puerto habanero, ese fue el caso de Joel Robert Poinsett, agente especial y ministro plenipotenciario de EEUU en Cuba, quien al visitar La Habana en la década del 20, dejó constancia de *“no haber visto nunca en ningún puerto de los EEUU, con excepción de Nueva York, tantos barcos, ni tanto bullicio de negocios y allí no está concentrada en un solo sitio, como sucede aquí”* (33)

#### *1840 - 1880. Cambios en el grupo productor y en la infraestructura portuaria.*

Los cambios producidos en la década de 1840 a escala mundial como resultado de la aplicación del maquinismo a la agricultura, tuvo en la producción de azúcar de remolacha europea beneficios extraordinarios (34), llevando a los plantadores cubanos a una tenaz búsqueda del abaratamiento de los costos como medio eficaz para seguir accediendo, con beneficio, al mercado mundial del dulce. La competencia que esta

acción provocó, se reflejó en el surgimiento de los que han sido denominados los nuevos ricos de la plantación (35), y en una verdadera revolución en materia portuaria, al introducirse en La Habana el sistema de “docks ingleses” con la unificación, en una sola estructura continua, de muelles y almacenes. Entre 1845 y 1860, solo por este concepto, se invirtieron en la infraestructura portuaria habanera unos 5 millones de pesos

Las modificaciones estuvieron influidas a escala mundial por lo que se considera el tránsito entre la primera y la segunda fase de la revolución industrial, en la que los adelantos tecnológicos tuvieron una mayor incidencia en el avance y generalización de los ferrocarriles, la consecuente integración de los mercados internos, y un muy significativo progreso en los transporte marítimos (36). Proyección que para el caso cubano, estuvo ponderada por los efectos negativos que para los plantadores significó la llegada al poder en España de los diferentes sectores de la burguesía peninsular, que inconformes con una dominación que se restringiera en Cuba a lo político, promovieron su supeditación en lo económico; y por los inconvenientes de las leyes arancelarias de los Estados Unidos, que desde 1842, como tendencia, abarataron la entrada de crudos, gravando excesivamente al azúcar blanca producida en la Isla.

La batalla por el abaratamiento de los costos, llevó al grupo azucarero a introducir nuevas tecnologías, como fueron los casos: del sistema de las calderas al vacío, tipo Derosne, que permitieron aumentar la cantidad de azúcar extraída por cada tonelada de cañas introducidas en los molinos de sus ingenios; la extensión de las líneas del ferrocarril al occidente del país, abaratando los costos del transporte, y permitiendo el aprovechamiento de las áreas azucarera más alejadas del entorno portuario; y la unificación, a partir del sistema de “docks ingleses”, de muelles y almacenes, con el consecuente ahorro de tiempo y mano de obra en el transporte.

Los beneficios esperados a partir de las grandes inversiones realizadas en la modernización de los ingenios, los transportes y los puertos, no alcanzaron a todos los productores. Produciéndose una decantación de este bloque, en la medida que solo los más competitivos estuvieron en condiciones de integrar al conjunto de los nuevos ricos de la plantación. Los integrantes del nuevo bloque procedían, generalmente, de las actividades terciarias, en funciones de comerciantes y refaccionistas, que estuvieron en condiciones de promover mejoras tecnológicas, e invirtieron en la compra y construcción de ingenios. Estos fueron los casos, entre otros, de los Alfonso, Aldama,

Diago, Villaurrutia, Drake, Poey, entre otros; muchos de los cuales habían obtenido beneficios extraordinarios a través de sus inversiones en la trata negrera.

Especialmente representativo de los inconvenientes que debieron afrontarse, fue el hecho de que aún con las grandes inversiones realizadas, no se estaba en condiciones de aprovechar las innovaciones en todas sus potencialidades. A las dificultades propias de producir con una mano de obra esclava, no interesada en la producción, se sumaba la negativa del Capitán General Miguel Tacón y Rosique, a que las paralelas del ferrocarril alcanzaran el nivel del puerto, ya que ello hubiera significado atravesar el paseo que llevaba su nombre. Disposición que afectaba el buscado abaratamiento en los costos del transporte. Sin contar, la extensión en el tiempo de los efectos negativos que para las calles de la Habana de intramuros significaba el trasiego de los 70 mil viajes que con carretones cargados de azúcar, aguardiente y mieles debían realizarse anualmente para trasladar las mercancías desde su punto de origen en la estación de Villanueva. Para ello era necesario atravesar todo intramuros (hoy Habana Vieja), con el consecuente deterioro del pavimento (37)

La legislación destinada a amparar y auspiciar los cambios realizados en la evolución de la administración y economía insular, estuvo influida por el acuerdo de las Cortes de 1837, que impedía aplicar en Cuba la Constitución española de ese año, estableciendo que la Isla se regiría, a partir de entonces, por leyes especiales. El conjunto de las consecuentes disposiciones reformadoras a partir de esta medida, empezarían a precisarse y aplicarse a partir de 1850, durante la administración de José Gutiérrez de la Concha, quien se valdría de la Real Orden de 1853, que le concedía al Gobernador político potestades hasta ese momento detentadas por el Intendente. La referida Real Orden, otorgaba al Capitán General en comisión la Superintendencia de Hacienda, de Beneficencia y otras. En una política centralizadora que culminará en 1861 con la creación del Consejo de Administración, que sustituía las potestades de la antigua Junta de Fomento, limitándola a funciones meramente consultivas.

Las modificaciones que culminarían en la modernización del sistema de servicios portuarios, estuvo amparada por la Real Orden de 8 de marzo de 1859, que regulaba los principios para la construcción de muelles y almacenes en los puertos. A la que sigue una de 22 agosto de 1866, para la ordenación de las concesiones que a partir de entonces se hiciera en ellos; la que, a su vez, fue modificada por R. O. de 11 de julio de 1868. La tendencia a la centralización, tuvo en cuanto a puertos su estatuto más

importante en el Reglamento para la conservación y policía de los muelles, de 11 de julio de 1873.

No sería hasta 1843 que se establece, con los Almacenes de Regla el primer prototipo de “docks ingleses”, a un costo de 1 millón 580 mil pesos. A los Almacenes de Regla, financiados por Eduardo Fesser y Kirchmayer, Pedro Diago y Baranda, y Nicolás Azcárate y Escobedo, siguieron: en 1853, los Almacenes de San José, financiados por Manuel Pastor Fuentes y Antonio Parejo; en 1855, el Almacén de Hacendados, promovido por Gonzalo Herrera Santa Cruz –conde de Fernadina- y su hijo, José María Herrera y Herrera, a quienes el historiador español Jacobo de la Pezuela, denomina los opulentos señores Herrera; y, en 1857, los Almacenes de Santa Catalina.

La infraestructura de estos muelles-almacenes era verdaderamente impresionante. En el caso de los Almacenes de Regla, llegaron a disponer de 5 edificios de varios almacenes o naves cada uno. Los muelles eran de 8 varas de ancho, por el frente y costados de los edificios, miden cerca de 1 500 varas lineales, con agua suficiente para toda clase de buques, pues en algunos puntos pueden atracar los que calan hasta 29 pies. Disponen, además, de suficiente número de pescantes – en opinión de Pezuela- o grúas de diferentes potencias, y uno que puede levantar piezas de maquinaria de hasta 20 toneladas de peso (38). Su competitividad estaba dada, por la garantía de su sólida construcción y los servicios que con seguridad podían prestar, además del significativo ahorro que suponía el cobro de no más de tres reales (37 ½ centavos) por cajón almacenado durante un tiempo de permanencia que podía dilatarse a un año. Las tarifas anteriores para La Habana, eran de 7 a 8 reales y no podían competir ni por el precio ni calidad del servicio que ahora se ofertaba (39).

La importancia de este tipo de instalaciones en lo concerniente al servicio prestado a los productores, y en cuanto a los cambios que introdujeron en la mecánica de los negocios, fue debidamente aquilatada por el viajero norteamericano Samuel Hazard, al plantear que *“los plantadores de azúcar acostumbraban a enviarlos a los comerciantes, quienes lo acomodaban en sus depósitos y adelantaban dinero sobre él. Pero ahora... los plantadores pueden hacer lo mismo sin estar sujetos a los comerciantes: pueden obtener las sumas de dinero que necesiten y aguardar, con respecto a las mercaderías, el tiempo que quieran hasta lograr vender a buenos precios. Los comerciantes actúan ahora meramente como comisionistas entre compradores y vendedores”* (40)

Otras ventajas, también aquilatadas por otros interesados, fue la mejor preservación de los productos que allí se almacenaban y la menor posibilidad de que se pudieran los

envases de madera depositados en esos edificios de piedra. Así como el tamaño de los Almacenes, que en opinión de Richard Henry Dana, eran tan grandes que pueden contener buena parte de la zafra de la Isla (41). En 1866, según apareció publicado en el New York Times, podían albergar 3 millones de cajones de azúcar (42).

El impacto que este tipo de almacenes tuvo en la ciudad fue de primera envergadura. La rápida generalización de sus servicios, conllevó a que ya casi no se almacenaran mercancías en el interior de la ciudad, transformándose la estructura que dependía de las bodegas ubicadas por los comerciantes en la planta baja de sus casas. Otro aspecto significativo fue la nueva magnitud que asumieron las verjas de hierro y la estructuras de hierro en el recinto urbano, una vez que el pionero de las construcciones sobre vigas y prefabricado, James Bordagus –quien la aplicó en su fábrica de Nueva York- visitó La Habana en 1857, generalizándose este tipo de estructura en los almacenes, de lo cual devino toda una serie de derivaciones para su adecuación y empleo en la ciudad. Borgadus propició este tipo de trabajo, en los almacenes de Santa Catalina, cuyos gestores propiciaron su visita a la ciudad.

El espacio ocupado dentro del recinto de la bahía ocuparon los almacenes de Regla, San José, Hacendados y Santa Catarina, fue de consideración. En primer lugar, hay que tener en cuenta el aprovechamiento que para la porción oriental de la bahía significó que fuera en su entorno en el que se construyera el primer prototipo de muelle almacén en la Isla. Ello supuso una extensión a esta porción de las principales estructuras del puerto, hasta ese momento limitadas, en lo fundamental, a su ribera occidental. Tendencia que se vio fortalecida, por la construcción en el embarcadero de Guasabacoa, Regla, de una línea de vapores que propiciada por el inversionista principal de los Almacenes, Fesser, fue establecida entre la ciudad y los referidos depósitos.

Proceso de ocupación - del espacio de la franja oriental - que se extendió también, dentro de los afanes modernizadores, a la ensenada de Tricornia (en Marimelena), en 1859, con la ubicación de un Dique flotante que, mandado a construir en Nueva York, fue financiado por Salvador Samá –marqués de Marianao-, y la Compañía Pardo y San Pelayo. Hacia 1872, el dique flotante fue modernizado para recibir buques de gran porte, con 326 pies de eslora, y 86 de manga y 30 de puntal, aunque ahora bajo la nominación comercial de Dique Flotante Cubano (43). En la cercanía de Casa Blanca, se ubicaron los muelles del Segundo y Tercer Carenero, también perteneciente al marqués de Marianao. Y, por último, el espacio se extendió, en la misma margen oriental, hasta el canal de entrada de la bahía, donde se estableció un Almacén de

carbón natural, del que era su concesionario el ya tantas veces mentado Salvador Samá (44).

Los otros tres muelles almacenes fueron construidos en la margen occidental de la bahía. Estos fueron los casos de los Almacenes San José, ubicados en la zona contigua al antiguo arsenal y abarcando hasta la batería San José, en la zona próxima a la muralla de tierra. El de los Almacenes de los Hacendados, situados en la Ensenada de Atarés, en el extremo sur occidental de la bahía. Y el de los Almacenes de Santa Catalina, que se extendía desde el baluarte de San José - donde limitaba con los Almacenes de igual nombre - hasta el de Paula, abarcando parte del litoral privilegiado por el paseo de intramuros. En resumen, el área destinada a la infraestructura portuaria se había acrecentado significativamente, abarcando algo más de unos 5 kilómetros a una y otra banda de su espejo de agua, y disponiendo de una intensidad operativa que incrementaba sustancialmente el nivel de representatividad del área ocupada. (Ver Mapa N° 4).

La comprensión del fenómeno portuario llevado a efecto en la rada habanera debe ser entendido a nivel del conjunto de la infraestructura existente en la isla, y que se entendía a los puertos del interior del país. Si bien el puerto capitalino –como señala el historiador cubano, Alejandro García Álvarez- duplicaba los valores exportados por cualquier puerto importante del país. Sucedió que solo representaba, sin embargo, la cuarta parte del total exportado por la nación. O sea que se encontraba entre el cuarto y sexto lugar entre los puertos azucareros de Cuba (45).

El beneficio que significaba que en La Habana se hallaran radicados muchos de los grandes importadores, capaces de comercializar entre el 65 al 77% del valor total de las mercancías que ingresaban al país, nos señala la importancia de su rada para la obtención de la mayor parte de la nueva maquinaria que con destino a las manufacturas azucareras se introducía. Lo cual no impedía, que el sistema de red central ferroviaria que se extendía hasta Sagua la Grande y Cienfuegos, en el centro del país, permitiera, además de abaratar los costos, propiciar que los puertos del interior la superaran en lo referente a la comercialización del azúcar.

Los éxitos alcanzados en el abaratamiento de los costos no resultaron, sin embargo, del todo fructíferos tanto para la continua prosperidad de los ingresos en concepto de la comercialización del azúcar, como para el avance progresivo de las inversiones en la infraestructura portuaria. La generación posterior a 1868, como señala el historiador norteamericano Roland T. Ely, fue testigo de muchos cambios en el comercio de Cuba.

En Estados Unidos se construyeron grandes refinerías, la mayoría de las cuales estaba controlada por el “trust del azúcar”, de los Havemeyer y sus asociados. Los consignatarios habían dejado de ser necesarios como intermediarios. Las empresas refinadoras enviaban a sus propios agentes, que compraban directamente a los hacendados. Y más adelante comenzaron a adquirir el control de vastas hacienda en Cuba, propiciando la eliminación del ciclo al hacendado independiente (46). Una nueva era se acercaba para la evolución de la Isla, que atravesaba, además cambios estructurales importantes, con la eliminación en 1884 de la mano de obra esclava.

## CITAS Y NOTAS

(1)- La primera Habana fue fundada en 1514 en un lugar no precisado de la costa sur, según la tendencia dirigida por entonces a priorizar el Mar Caribe, o sea la costa sur cubana, con preferencia a la norte. Hacia 1519, según testimonio de Bernal Díaz del Castillo, uno de los integrantes de la expedición que desde Cuba viajó a México liderados por Cortés, la villa en cuestión aún no había sido trasladada a la costa norte (Ver “Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España”, Editora del Consejo Nacional de Cultura, La Habana, 1963. Tomo 1, pp. 73-74). A fines de 1519, según el paleógrafo e historiador español, Genaro Artilés (“La Habana de Velásquez”, Municipio de La Habana, s.l.e., 1946, pp. 27-28), el asentamiento se trasladó a Puentes Grandes, en el curso medio del río La Chorrera (Almendares). Por ello el actual emplazamiento en su Bahía homónima solo debió ocurrir hacia 1520 o un poco después. Muchas de las historias de la ciudad, dan como fecha de fundación la de 1519.

(2)- Aunque la ley que oficializó el sistema de flotas, al disponer que cada año vayan a las Indias, dos flotas, y una armada real, data de 1561, según disposición de Felipe II de 16 de julio de ese año, los efectos debieron hacerse efectivos algo después, como se desprende de que solo hacia 1568 ocurriera el consecuente aumento del proceso de mercedación de tierras. Ver: Arturo Sorhegui “El proceso de formación de una aristocracia insular en el occidente de Cuba hacia la segunda mitad del siglo XVI, Revista Santiago (de Cuba) (37) marzo de 1980, pp. 181-184.

(3) Una reproducción de la ley puede consultarse en el título 30, De las Armadas y Flotas, Libro VIII, reproducida en “Recopilación de Leyes de los Reinados de las Indias”, edición fascicular de 1791, Madrid, 1943. Tomo 3, pp. 374-375.

(4) A diferencia del Canal Viejo de Bahamas, que fue uno de los primeros utilizados para el “camino” de retorno a España, situado en una zona de no muy fácil navegación por la costa norte de las actuales provincias de Ciego de Ávila y Camagüey, y cuya entrada está entre los Cayos Lobos y Confites; el Canal Nuevo está situado más al norte, era de más fácil comunicación y bordea la costa de la Florida alcanzando la isleta de Bahamas, de donde toma su nombre. Es la zona más ventajosa para aprovechar la corriente de agua caliente que sale con gran fuerza del Golfo de México, arriba a las costas del norte de Europa. El primero en utilizarla fue el piloto Antón de Alaminos, que la conocía desde 1512 cuando participó de la expedición de Ponce de León a la Florida. Pero, quienes realizaron sus primeras cartas y derroteros fueron Pedro

Menéndez de Avilés y muy especialmente Pedro Menéndez Márquez, en la segunda mitad del XVI. García del Pino, César: “La Habana: emporio de Indias”, material inédito.

(5) Ob. Cit. (3)

(6) Real Cédula de 24 de mayo de 1634, librada en Madrid. Citada por José Martín Félix de Arrate. “Llave del Nuevo Mundo Antemural de las Indias Occidentales”, La Habana descripta noticias de su fundación aumentos y estados, Comisión Nacional de la UNESCO, La Habana, 1964. p. 8.

(7) Según el argentino Jorge Hardoy y Carmen Aeronovich, en sus cálculos de la población en Hispanoamérica entre 1580 y 1630, La Habana fue la que más creció con un índice de 20,0, por encima del real de minas de Durango (13,3), y Cartagena (6,0). De estos autores, consultar: “Escalas y funciones urbanas en América Hispana hacia el año 1600”, en Jorge E. Hardoy y Richard Schaedel, “El proceso de urbanización de América desde sus orígenes hasta nuestros días”, Instituto Torcuato de Tella, Buenos Aires, 1969, pp. 182.196.

(8) Los galeones y la flota que salieron de San Lucar de Barrameda en 1594, a cargo de Francisco Coloma, teniendo bajo sus órdenes la flota de la Nueva España, debió enfrentar temporales que lo obligaron a detenerse en La Habana hasta muy entrado el verano del año 1595, demorando en casi un año el regreso que debió realizarse en 1594. Jacobo de la Pezuela: “Historia de la Isla de Cuba”, Carlos Bailly- Bailliere, Madrid, 1868. Tomo 1, pp.428-429.

(9) “Esta Ciénaga corría hasta más arriba de donde existe el convento de Belén, porque no había foso ni muralla que contuviese el agua, y venía a ella toda la que caía con las lluvias hasta en el arsenal, siendo por esta causa tan amplio el boquete, que por él entraba los guardacostas y guardaban sus jarcias en una casa que después obtuvo el hospital de San Felipe y Santiago, hoy San Juan de Dios”. Ignacio de Urrutia y Montoya: “Compendio de Memorias para la Historia de la Isla Fernandina de Cuba”, en Obras del Dr. Ignacio de Urrutia y Montoya, Imprenta el Siglo XX, La Habana (1931) tomo 2, p.96

(10) Entre las variables de mercedes de tierras entregadas por el cabildo en solares, estancias y fundos ganaderos, fue la referida a solares la que alcanzó las más altas cotas. Una de las causas para este comportamiento fue que en las casas de morada se disponía de habitaciones que sin comunicación con la casa principal se utilizaban para alquilarlas a los pasajeros de la flota. Prueba de ello, fue la casa de la calle Obraría esquina a San Ignacio, en la que Francisco Prat Puig demuestra que era utilizada con este fin. Solo en el XVII, con la interrupción del envío de las flotas, las solicitudes de solares fueron sobrepasadas por las de fundos ganaderos. Sobre estos particulares, consultar Arturo Sorhegui y Alejandro de la Fuente: “La Organización de la Sociedad Criolla”, Instituto de Historia de Cuba, La Colonia, Editora Política, La Habana, 1994, pp. 152-155; y Francisco Prats Puig: “El Pre Barroco en Cuba”, Burgay y Cía, La Habana, 1947, p. 27.

(11) Según el historiador español Castillo Meléndez el segundo proyecto o plan general de defensa, corrió a cargo del gobernador Alvaro de Luna y Sarmiento (1642). El autor de los planos de lo que se debía levantar fue Antonelli el mozo, sobrino del anterior, y a quien correspondería ser su brazo ejecutor. Consistía en adecuar las instalaciones ya existentes y en erigir otras nuevas para conseguir una eficaz defensa de la ciudad, del puerto y de los surgideros más próximos. De todo él solo se plasmó en realidad las torres del la Chorrera y Cojímar. Su motivación estuvo originada por los recelos circulantes acerca de una invasión holandesa. Francisco Castillo Meléndez “La defensa de la Isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII”, Diputación Provincial, Sevilla, 1986. p. 21

(12) En el siglo XVIII los Borbones debido a su interés por reestructuras la flotas construyen tres arsenales importantes en España, que son los casos de el Guarnio, El Ferrol y Cartagena, al que se suma el de La Habana. Por períodos esporádicos se construyó también embarcaciones en Guayaquil, actual Ecuador, y existió un proyecto para hacer lo mismo en Coatzacoalcos, en México.

(13) Colet Duran, Joan M.: Crítica del Libro coordinado por J. M. Delgado y A. Guimerá “Los puertos españoles: historia y futuro (ss. XVI-XX), Colección portuaria, Madrid, 2000. pp. 2-3

(14) La demostración tácita de esta apreciación, está presente desde 1737- (1º Octubre) cuando Félix Francisco Ruíz, procurador general de la ciudad, representa a Vª Sª la escasez notoria que hay en esta dicha ciudad de trigos y harinas... y con la noticia cierta del precepto que hay en el reino de México y Ciudad de Veracruz, para que cesen las conducciones de harinas y trigos por la escasez de las cosechas motiva de la enfermedad contagiosa de la peste y falta de labradores por la gran mortandad... solicita providencias para que una o 2 embarcaciones de las que se hallaren más prontas en este puerto, se destinen a la ciudad o puerto más inmediato y se envíe una embarcación a la Nueva Inglaterra para que esta introduzca el primer socorro; y al mismo tiempo les que llevaren el comandante de la embarcación que se enviare haga asiento con la persona o personas que tuvieren por conveniente para que cada 3 meses traigan a este puerto los ingleses aquella porción de harían que se estipulare ... Palacio de los Capitanes Generales, Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana, tomo año 1737, folios 356-357. Transacción que se repite, al permitirse también, que se envíen embarcaciones para viajar a La Guaira (Venezuela) y traer de allí el cacao, que antes se introducía con la flota de los galeones ya suprimida.

(15) El puerto de La Habana está dividido, en su conjunto, en tres partes por dos penínsulas que sobresalen de su costa sur. En la banda oriental se encuentran dos de sus tres ensenadas: 1- la del NE, se denomina Marimelena relacionada con la península coincidente con el poblado de Regla. Dada su cercanía con la ciudad ubicada en la ribera opuesta, fue uno de los embarcaderos del que disponemos una de las referencias más antigua sobre su arrendamiento. En cabildo de 7 de marzo de 1597, se arrendó la Venta de Marimelena, sacándola al remate con extensión al alquiler de canoas y caballos para todo tráfico; y 2. la de Guasabacoa, situada en la porción SE del puerto, en la cual se encontró el embarcadero de Juan de La Cruz, donde hay testimonio que existió un muelle y embarcadero, del cual partía una camino para el tráfico con la villa de Guanabacoa. Este muelle, al igual que el de Marimelena se arrendaba para propios del cabildo de La Habana

(16) Palacio de los Capitanes Generales, Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana, tomo año 1726, folios 263v-264v

(17) Según el Padrón de 1774 La Habana contaba con 75618 personas, el de 1778 señalaba 40737 habitantes para la ciudad y 41406 para sus partidos, y el de 1792, 51307. Todos los viajeros coinciden en señalar el alto número de población flotante que disponía La Habana, la cual no se cuantificaba en los padrones y censos.

(18) En cabildo de 10 de mayo de 1748 unos hacendados de por sí y en representación grupo social, consignaban el efecto negativo que para su compromiso de surtir la pesa de carne de la ciudad ha ocasionado el incremento de su población en más de un tercio más de los que era. Razón seguida, en cabildo de 27 de febrero del mismo año, se hace referencia explícitas y minuciosas del número de días que los ganaderos debían cubrir sus compromisos, incluyéndose durante los meses de noviembre y diciembre los de Trinidad, Sancti Spíritus y Santa Clara. Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana, tomo año 1748, folios 500 al 511.

(19) El cabildo de 22 de febrero de 1720, recoge las consideraciones del procurador general Francisco López de Gamarra, de que debido a las muchas fábricas, carenas y aserradero, se está infestando de basura la marina. Palacio de los Capitanes Generales, Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana, tomo año 1720, folio 253.

(20) Pérez de la Riva, Juan: “El país de La Habana en los albores del siglo XIX, según Antonio del Valle Hernández”, en Revista Economía y Desarrollo, (29), mayo-junio, 1975.

(21) El frente pionero de Guanajay estaba compuesto por los núcleos urbanos de San Antonio de los Baños, Alquizar y Artemisa y dispone de una población de 30 mil habitantes, para unos 85 habitantes por Km<sup>2</sup>; el de Güines, incluye los territorios de Quivicán hasta Pipián, más Güira de Melena, Guara, Madruga y Catalina, para 30 habitantes por km<sup>2</sup>; Jaruco contiene las poblaciones de Palos y Nueva Paz; Santiago de las Vegas, las de Guanabacoa, Santa María del Rosario, para 180 habitantes por km<sup>2</sup>; y Matanzas, incluido el área de cafetales de Cidra-Guamuta, 100 habitantes por km<sup>2</sup>. Juan Pérez de la Riva: “El país de La Habana en los albores del siglo XIX, según Antonio del Valle Hernández”, en Revista Economía y Desarrollo, (29), mayo-junio, 1975.

(22) Según el historiador español Manuel Pérez Beato en su libro “La Habana Antigua”, no puede precisarse el tiempo en que se construyó la primera Máquina. José María de la Torre, por su parte, informa que Lorenzo Montalvo, quien fue Ministro de Marina, la erigió en 1740, en el lugar que existía un carenero de buques. Consta mediante informe del propio Montalvo que durante la toma y ocupación de La Habana por los ingleses (1762-1763) destruyeron la rueda motora de esta máquina. Una tercera versión, atribuida a Cartas, dice que el primer palo de la Máquina se levantó en 1789, bajo el auspicio del director de ingenieros Francisco de Autran, quien dirigió la parte científica y práctica de su ejecución.

(23) Venegas, Carlos: “La Habana, puerto colonial, reflexiones sobre su historia urbana”, en Agustín Guimerá y Fernando Monge (coordinadores) “La Habana, Puerto Colonial, siglos XVIII – XIX”, Fundación Portuaria, Madrid. (s.f.e). p. 59.

(24) Pezuela, Jacobo de la: “Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba”, Imprenta del Establecimiento de Mellado, Madrid, 1863. Tomo 3, p. 136.

(25) Venegas Ob. Cit. (24) p. 59

(26) Las zonas de lo que hoy constituye Luyanó formaba parte en el siglo XIX de Jesús del Monte. En esta zona, se estableció una parcelación para construir el Reparto Porras Pintó, que debió ser desestimado oficialmente por infringir las disposiciones para que en un término de 1 500 varas al castillo de Atarés se construya edificación alguna. La aplicación de la disposición, contravenía también algunos intereses surgidos a tenor de la construcción de la Calzada de Concha. Así como el interés del propietario de un horno de cal, que solicitó la construcción de un muelle, cuyo permiso también fue denegado. Sobre este particular: Boletín del Archivo Nacional de Cuba (III), Col X, mayor-junio de 1911. pp. 129 y siguientes.

(27) En opinión del historiador cubano José Luciano Franco Miguel Uriarte, en su condición de gaditano, fue la persona escogida por Lorenzo Arístegui, el marqués de Villa Real de Purullena, José María Enrile y Francisco Aguirre para fundar la Compañía del Asiento General de Negros. Sociedad que había realizado una contrata para la entrada de negros esclavos en Cuba. En octubre de 1765, se dicta una R. C se reconocía como socios fundadores a los anteriormente consignador. Franco, José Luciano: “Política continental Americana de España en Cuba”, Academia de Ciencias, La Habana, 1964. p. 8.

- (28) Tornero Tinajero, Pablo: "La participación de Cádiz en el comercio exterior de La Habana (1776-1786)", en Primeras Jornadas de Andalucía en América, La Rábida, (Separata). P. 98
- (29) Moreno Friginals, Manuel Morreno: "El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar", Ciencias Sociales, La Habana, 1978. tomo 1, p. 262
- (30) Ibid. Pp. 265-268
- (31) Sobre los vínculos de Mosés Taylor con los embarques de azúcar cubana a través de sus relaciones con la Casa Drake, ver: Roland T. Ely "Cuando reinaba su majestad el azúcar", Imagen Contemporánea, La Habana, 2001, en especial el capítulo 4 de esta obra.
- (32) Álvarez Pedroso, Antonio: "Miguel Aldama", Imprenta "el Siglo XX", La Habana, 1948. p. 42.
- (33) Poinsett, J.R "Notas sobre México (1822)" Editorial Jus, Mexico D.F., 1950. p. 280.
- (34) Solamente el azúcar de remolacha gana calidad en esta época como resultado del maquinismo aplicado a la agricultura. Ello fue gracias al procedimiento de Achard de clarificación por el ácido sulfúrico y de decoloración por el negro, con el empleo de cilindros que extraen el jugo por difusión. Roberto Schnerb: "El siglo XIX, vol Vi de Historia de las Civilizaciones , p. 34.
- (35) El concepto nuevos ricos de la plantación está contenido en el libro "Caminos para el azúcar", de los profesores investigadores cubanos, Oscar Zanetti y Alejandro Álvarez. Esta visión de una movilidad del grupo plantador, resulta de gran utilidad para los resultados de nuestra investigación.
- (36) La mecanización de los transportes marítimos estuvo influida por la invención de la hélice, alrededor de 1849, y durante el decenio siguiente, se introdujo el caso de hierro en los navíos, lo que permitió reducir la resistencia al agua y aumentar la resistencia de los barcos. Celso Hurtado: "Breve historia de América Latina", Ciencias Sociales, La Habana, 1972. p. 30
- (37) Cantero, Justo Germán: "Los ingenios de Cuba", Litografía de Luís Marquiter, La Habana, 1857. La cita la reproduce Manuel Moreno Friginals "El Ingenio" t. 1, p. 156.
- (38) Pezuela. Ob. Cit (24) t. 3 p. 315.
- (39) Ely, Roland T.: "Cuando reinaba su majestad el azúcar", Imagen Contemporánea, La Haban, 2001. Pp. 308-309
- (40) Hazard, Samuel: "Cuba with pen and pencil", Londres, 1873. p. 268.
- (41) Dana, Richard Henry: "To Cuba and back", Londres 1859. Citado por Roland T. Ely, Ob. Cit (39) p. 309.
- (42) Ely, Ibid.
- (43) En cuanto al Dique flotante consultar a Pezuela. Ob. Cit (24) pp. 334-335, además de Eduardo Marrero Cruz: "Julián de Zulueta y Amondo, promotor del capitalismo en Cuba", Ediciones Unión, Impreso en Colombia, 2005. p. 88
- (44) Marina de Guerra (Depto. Inspección): "Derrotero de la Isla de Cuba". Puerto de La Habana, Oficina Hidrográfica (Marina de Guerra), La Habana, 1952. Parte Tercera. Pp. 84-85.
- (45) García Álvarez, Alejandro: "La gran burguesía comercial en Cuba 1899 – 1920", Ciencias Sociales, La Habana, 1990. p. 35
- (46) Ely Ob. Cit (39), p. 199.