

LOS ABASTECIMIENTOS EN LA HABANA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVI

Marcos D. ARRIAGA MESA

Para el estudio de los procesos de producción y comercialización de alimentos en La Habana en la segunda mitad del siglo XVI, se deben tener en cuenta ciertos rasgos propios de la economía y la sociedad habaneras de la época, que explican el comportamiento de este fenómeno en el período.

El primero de ellos y fundamental es que La Habana era el centro económico de una Cuba pobre y escasamente poblada, que debido a la posición estratégica de su puerto se convirtió en punto de reunión de flotas y armadas y en cuartel de varias guarniciones, hecho que generaba una intensa actividad de compraventa que transformó a La Habana en una de las ciudades más importantes del comercio caribeño, que para fines de siglo vió activada su economía y considerablemente crecido su número de habitantes.

La pequeña población radicada en la Villa y en gran parte de la Isla, debió enfrentar las tareas económicas que le garantizaron satisfacer sus necesidades de alimentos, y a la vez, la demanda de los hombres de las flotas, armadas y guarniciones que anualmente se establecían en ella de forma temporal y que aumentaban súbitamente en varios miles la cantidad de consumidores en este mercado, que era apenas de unos cientos.

Esta tarea la debieron enfrentar los vecinos habaneros básicamente con la producción de los escasos alimentos que se cultivaban en la Isla y con la ganadería, actividad suministradora de carne ahumada y tocino -productos de alta demanda interna y externa- pero sobre todo abastecedora del cuero, principal renglón exportable durante todo el período y que medianamente garantizaba parte del capital necesario para adquirir en la Península y en otros puntos del continente americano, los productos necesarios para la subsistencia de los pobladores y de los numerosos y habituales estantes en la Ciudad.

Este tipo de economía de emergencia determinó las formas de división y posesión de la tierra; fueron comunes tres tipos de fincas: el ható y el corral ganaderos, para vacas y cerdos respectivamente y la estancia como tierra de labor para cultivos de consumo local y de la yuca, materia prima propia para la elaboración del casabe, alimento indígena sustituto del pan en las largas travesías oceánicas.

Más producir alimentos era generalmente dificultoso en la Cuba de aquellos años, pues escaseaba el dinero necesario para ello, igualmente faltaba la fuerza de trabajo debido a que los esclavos eran pocos y sumamente caros; asimismo los trabajadores libres no eran un gran número y reclamaban pagos relativamente altos. Además la escasa población blanca que trabajaba prefería dedicarse al comercio y la hospedería, actividades mucho más rentables, y por ende este grupo social se mantuvo alejado de las tierras de labor productoras de alimentos.

Los precios de los alimentos mantuvieron en todo el período una tendencia al ascenso a pesar de sus oscilaciones, fenómeno que se aprecia claramente al analizar el comportamiento de los mismos de la forma matemática más simple, y del que nos llegan infinidad de noticias al revisar los archivos.

Baste como ejemplo la carta de Juan Maldonado Barnuevo, gobernador y capitán general de la Isla, fechada el 1/XI/1594, en la que se queja a S. M. por la rebaja del sueldo de la gente de guerra de ese presidio, diciendo que era La Habana "el lugar más caro que ahora se sabe así de mantenimientos como de vestidos (...) pues cuarenta años atrás se tuvo aquella paga por competente no se puede tener ahora por excesiva sino muy limitada pues todos los precios en general han subido al doble de lo que antes estaban..."

1 Archivo General de Indias (AGI). Santo Domingo, leg. 99, r: 16 #148.

Como consecuencia de todo lo anterior en La Habana en el período que analizamos, se sufrió generalmente de escasez de alimentos, debido a lo que llama el Dr. Leví Marrero, "un frágil equilibrio entre la alta demanda de víveres y la débil producción agropecuaria" de la Ciudad y sus inmediaciones², equilibrio que se rompía fácilmente, tanto por fenómenos climáticos que arrasaban las cosechas; como por ataques o amenazas de piratas, que continuamente pesaban sobre el comercio con Tierra adentro; o por la inesperada llegada de unos pocos cientos de soldados para el refuerzo de la defensa de la Ciudad; todo lo cual ponía a las autoridades habaneras y los vecinos en situaciones verdaderamente difíciles para abastecer de lo necesario a la población radicada en la Villa y a la estante.

El papel de La Habana en la Carrera provocó que por parte de la Corona se pretendiera favorecer la producción de alimentos en la Isla, privilegiándose con ciertas medidas a los poseedores de estancias destinadas a cultivos agrícolas y a los ganaderos. El marcado interés por evitar el despoblamiento de Cuba, para que se garantizara a las flotas y armadas el sustento necesario a su paso por la villa, movió a los reyes a otorgarle a la que fue a partir de 1592 ciudad de San Cristóbal de La Habana, determinados privilegios que la eximieron o le redujeron ciertos pagos de derechos reales, junto a otras prerrogativas dadas a su comercio.

Muchas reales cédulas, disposiciones y ordenanzas, manifestaron este propósito de garantizar el mantenimiento de la población habanera y de la seguridad de su puerto. La designación del situado anual que comenzó a llegar de la Nueva España desde 1556, es una de las más conocidas y significativas, en tanto representaba un "seguro" caudal del que se dispuso en La Habana para gastos de seguridad y sobre la base del que se edificaron las tres principales fortalezas de América en el período.³

Sin embargo, la misma causa que llevaba a La Habana esos caudales, o sea su defensa, era también uno de los motivos de la falta de alimentos que en ella se padecía, debido a que las diversas compañías llegadas desde México y de Tierra adentro, las guarniciones de las fortale-

zas, los soldados y forzados de las galeras y los esclavos de S. M. dedicados a la construcción de los fuertes⁴, creaban una demanda que en la mayor parte de los casos no podía ser encarada solamente por los productores y mercaderes habaneros.

Muchos de los artículos de las Ordenanzas del oidor Cáceres de 1573, tuvieron como objetivo hacer posible el propósito de la metrópoli de garantizar la existencia de alimentos en La Habana, y por ello en estas instrucciones se cargó la mano en las cuestiones económicas relacionadas con la ganadería y la agricultura de mantenimientos, dándose a esta última un interés especial por sobre la otra, ya que se autorizaba a establecer estancias en terrenos ganaderos.

La proliferación de hatos y corrales en la región habanera había puesto en peligro la agricultura de mantenimientos, para la fecha de la visita de Cáceres, en tanto la ganadería extensiva apenas dejaba tierras donde cultivar; es por ello que el Oidor toma medidas tendientes a frenar este proceso y autoriza a crear estancias de labor en las extensas propiedades de los hatos.

Según se tiene conocimiento, desde el año 1543 los productos de la cosecha de la Isla estuvieron exceptuados del pago del almojarifazgo a la salida de sus puertos, lo que después se varió por el pago del 2 1/2%. Igualmente fueron favorecidos los cueros, el azúcar y otros productos cubanos al ver reducidos sus impuestos de entrada en España a la mitad de lo que montarían estos derechos reales.

Asimismo a las muchas mercancías que eran introducidas en la Isla por los vecinos y estantes, les fue reducido el pago del almojarifazgo al 2 1/2%. Estas medidas que beneficiaron la exportación y la importación en Cuba, y que fueron prorrogadas generalmente cada seis años, por varias reales cédulas fechadas en 1578, 1579, 1586, 1587 y 1595, se puede de-

4 Varias son las referencias en las cartas de las autoridades

habaneras, a la falta de dinero para alimentar a los esclavos de S. M., que fueron alrededor de 300 en algunos momentos. En sucesivas ocasiones se determinó que se proveyera a La Habana desde Yucatán de 1000 fanegas de maíz para la alimentación de estos esclavos, hasta que se terminara La Fuerza; cerca de La Habana existía una estancia cuyos frutos estaban destinados a la alimentación de estos esclavos, pero fue mandada a deshacer en 1574, por no ser provechosa. AGI. Santo Domingo, leg. 118; cartas a S. M. de los oficiales de la Real Hacienda de La Habana, fechas: 18N111 y 18/XI de 1572. Santo Domingo, leg. 1122, libro 5; reales cédulas, fechas: 12/XI/1572 y 15NI/1574. Santo Domingo, leg. 99, r. 13 #42, carta de Gabriel de Montalvo a S.M., fecha: 15/VI/1575.

2 Leví MARRERO. *Cuba: economía y sociedad. Siglo XVI: la economía*. Madrid, Ed. Playor S.A. 1974. p. 111.

3 Debemos aclarar que la llegada del situado muchas veces se atrasaba por más de un año, debido a que los oficiales mexicanos en ocasiones, pusieron reparos para su envío; cuando esto ocurría la caja real de la Isla caía en una crisis de fondos que obligaba a las autoridades a recurrir al endeudamiento con vecinos y comerciantes, para poder asegurar alimentos a los soldados y esclavos de S.M.

cir que se mantuvieron a lo largo de toda la segunda mitad del siglo.⁵

A pesar de todas las medidas que favorecían y facilitaban la producción de alimentos, en Cuba no se logró satisfacer a lo largo de los 50 años estudiados la creciente demanda de abastecimientos, pues la "pobreza de la tierra", tan manejada en la correspondencia cursada entre las autoridades habaneras y los reyes, y el desinterés de sus pobladores por hacerla producir alimentos, actuaron en contra del cumplimiento de este fin, siendo de esta forma la importación de productos la solución a la que se recurrió para resolver el problema de los abastecimientos.

LA PRODUCCIÓN Y LA EXPORTACIÓN HABANERAS.

A partir de la década del 20 del siglo XVI, como consecuencia del agotamiento del oro cubano y del éxodo que se produjo desde las Antillas hacia las zonas mineras americanas, la escasa población de Cuba debió dedicarse a la ganadería como única vía posible para insertarse en el comercio con las mencionadas zonas y con la Península.

El ganado vacuno y el porcino, introducidos en la Isla desde los primeros años de la conquista, se había extendido rápidamente por todo el territorio, y su cría y montería proporciona-

ban la carne suficiente para el mantenimiento de sus pobladores desde las primeras décadas del siglo XVI.

Por su parte, la ganadería de equinos representó una posibilidad de inserción de Cuba en la colonización de Nueva España y Perú, pues desde ella se proporcionaron los caballos necesarios para ambas empresas hasta comienzos de los años cuarenta, en los que ya las crías mexicana y peruana pudieron satisfacer plenamente la demanda de esos territorios.

Ahora bien, en la segunda mitad del siglo, con la instauración del sistema de flotas y su estadía en La Habana, se produjo una considerable ampliación de las posibilidades de la ganadería cubana, en tanto la carne salada, principalmente de cerdo, se convirtió en uno de los principales alimentos de las tripulaciones de la Carrera de Indias, de la cual las autoridades cubanas debían garantizar grandes remesas para aprovisionamiento de las naves.⁶

Además se introdujo con gran fuerza el comercio del cuero vacuno en este tráfico interoceánico. No quiere esto decir que anteriormente no se hubiera comercializado cuero cubano, pero en los últimos cincuenta años del siglo fue éste el principal producto de exportación de la Isla, debido a que los cueros americanos gozaron de una amplia demanda en España y Europa, motivada por su amplio uso en las industrias del calzado, de monturas y muebles, además de su empleo en la vestimenta de los ejércitos.

Se plantea que entre 1560 y 1580 hubo años en que se exportaron 60.000 cueros cubanos.⁷ El gobernador Francisco Carreño señalaba a S. M. en julio de 1578, que ese año y para la fecha habían salido de Cuba un total de 20.000 cueros vacunos⁸; comportamiento que no debió variar mucho a lo largo de los 50 años, si se tiene en cuenta que entre los años 1580 y 1594 llegaron a Sevilla aproximadamente 205.000 cueros cubanos, con una media anual de 22.800 piezas.⁹

Es obvio que la exportación de cueros iría en aumento en correspondencia con la llegada de

5 Una real cédula del 29 de abril de 1566 dispuso que a los

cueros, azúcar y otros productos cubanos que llegaran a Castilla, sólo se les cobrara la mitad del almojarifazgo durante 8 años, esto fue prorrogado por reales cédulas del 20 de octubre de 1579, 28 de julio de 1586, 4 de octubre de 1589 y 16 de julio de 1595. También en 1566 se ordenaba que se liberara del pago de almojarifazgo a los productos de mantenimiento que fueran introducidos en la Isla por sus vecinos; en 1569 se comienza a permitir la reexportación desde Cuba de mercancías españolas. En 1578 y 1583 se producen altercados en La Habana, pues los jueces oficiales pretendían hacer cumplir el pago por parte de los vecinos del arancel del 2 1/2 % de la saca de los cueros y otros frutos de la tierra, del que alegaban los vecinos estaban exentos. Ese mismo año el cabildo habanero pide a S.M. que se otorguen a Cuba las mismas exenciones que tenía La Española, pretendiendo con ello que sólo se pagase el 2 1/2 % de los derechos de la entrada de las mercancías en los puertos cubanos y no al 10 % como se venía pagando en la Isla y en otras partes de América. Una real cédula de 20 de enero de 1578 hace merced a Cuba de que por seis años no pagasen los derechos de almojarifazgo de las cosas que se llevasen a vender a la Isla desde tierras americanas, la cual es prorrogada por seis años más en una real cédula de 30 de septiembre de 1586. Por real cédula de 26 de agosto de 1579 se hace merced a Cuba para que durante seis años, a los productos que a ella llegasen desde Castilla sólo se le cobrasen el 2 1/2 % por la introducción, medida que se prorroga por seis años más el 9/XII/1578 y el 5/VIII/1595. AGI. Santo Domingo, leg. 1122, libros 5 y 6.

6 Dos ejemplos:: Al gobernador de Cuba, Juan Maldonado Barnuevo, se le encargó que tuviera preparadas 2 000 arrobas de carne en tasajo para junio de 1594 para el aprovisionamiento de los galeones y fragatas de las flotas de ese año; igual encargo recibió para mayo del año siguiente. AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 20 , # 177 y 190, cartas de Maldonado Barnuevo, fechas: 9/1/1595 y 19/XII/1595.

7 Julio le RIVEREND BRUSONE. *Historia económica de Cuba*. La Habana, Instituto Cubano del Libro. 1967. p. 71.

8 AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 14 # 68.

9 Leví MARRERO. *Cuba: economía...* p. 177.



Elaboración del cazabe. Grabado italiano del siglo XVI.

un mayor número de embarcaciones a La Habana, los cuales en su viaje de retorno cargaban cueros a Sevilla. Muchas de las embarcaciones que acudían a La Habana a esperar el conjunto de naves para viajar en conserva a España, realizaban o completaban sus registros en la Villa, ocasión que no era desaprovechada por los mercaderes y otros elementos vinculados al comercio del cuero para embarcar este producto en las bodegas de los barcos. Otro tanto se hacía con algunos navíos de aviso.

Los registros de las mercancías embarcadas en el puerto habanero con destino a la Península no abundan, pero las existentes nos dejan ver claramente una fuerte presencia de las piezas de cuero cubano en las bodegas de las embarcaciones.

Numerosas escrituras protocolares e igualmente muchos registros de mercancías realizados en los puertos de Sevilla, Cádiz y La Habana, denotan el uso del cuero cubano como un medio de cambio en el comercio metrópoli-colonia. Casos representativos de ello se repiten en los documentos, donde las cargas de miles de cueros embarcadas por vecino y estantes en la Ciudad, se envían a Sevilla consignadas a distintos comerciantes, en pago por mercancías que con anterioridad habían enviado a La Habana, tales como pipas de vino, botijas de vinagre, cordobanes y aceitunas. También en los casos de compras realizadas en la Ciudad, ya fuera de embarcaciones, tierras o esclavos, actuaron los cueros como medio de cambio.¹⁰

¹⁰ Un caso ilustrativo fechado el 28 de septiembre de 1591, es la compra que hizo Catalina Alvarez, vecina de La

Era tan importante y frecuente el comercio de cueros habaneros, que en determinadas ocasiones se llegó a expresar el porte de una nave tomando como patrón la cantidad de éstos que cabían en sus bodegas, y no señalando su tonelaje como era común en esos años.

El informe dado por Miguel Pérez y Hernán Pérez, pilotos comisionados para que escogieran entre todos los navíos surtos en el puerto de La Habana, uno ligero apropiado para venir de aviso a Castilla, nos aproxima a la equivalencia entre número de cueros y tonelaje de una embarcación. En este caso los expertos escogieron el filibote Nuestra Señora del Socorro, del que dicen "que será de porte de hasta ciento cincuenta toneladas que puede meter bajo cubierta hasta nueve o diez mil cueros"¹¹.

El precio promedio del cuero se mantuvo relativamente estable en todo el período, con una muy ligera tendencia al aumento; se aprecia que las oscilaciones sufridas por este valor estuvieron en la mayor parte de los años estudiados entre los 10 y los 15 reales por la unidad.

Ahora bien, el precio de la pieza de cuero no fue regulado en ningún momento del siglo y por ello en las operaciones de venta de este producto determinó libremente la ley de la oferta-demanda. Al observar los valores de nuestra muestra, encontramos precios excepcionales

Habana, a Marco Antonio Naves, vecino de Puerto Príncipe, de la cuarta parte de la fragata San Marcos, por precio de 1 200 cueros, que equivaldrían a 125 ducados, si tenemos en cuenta el precio promedio de del producto en esa fecha. Archivo Nacional de Cuba (ANC). Escribanía de Antonio Regueyra, año 1591, ff. 468r- 469r.

¹¹ AGI. Contratación, leg. 2469.

por la pieza de cuero que superan los 20 reales hasta llegar a los 40, y que están dadas por condiciones igualmente de excepción de las operaciones.

El cuero se clasificaba por su procedencia de un animal hembra o macho y por su tamaño; los más caros generalmente eran los de toros de ocho tercias para arriba, y es precisamente y sólo por éstos por los que se llegan a pagar 26, 28 y hasta 40 reales por unidad. El precio máximo pagado por el cuero de una vaca fue 19 reales y excepto en una ocasión en que se mencionan cueros de vacas de ocho tercias, siempre fueron de siete tercias o menores.¹²

Influía también decisivamente en el precio de este producto el acondicionamiento y conservación de las piezas y es por ello por lo que podemos encontrar cueros de toro de ocho tercias a precios muy inferiores, como el de 3 reales. (Ver apéndice 1).

Precio de la pieza de cuero (en reales).

| Año | La Habana | Sevilla |
|------|-----------|---------|
| 1585 | 13.86 | 14.70 |
| 1587 | 13.33 | 16.17 |
| 1589 | 12.92 | 17.64 |

Fuentes: ANC. Escribanía de Antonio Regueyra, años 1585, 1587 y 1589. Levi MARRERO. *Cuba: economía...* p. 177.

El precio de la pieza de cuero en Sevilla podía superar el que se pagaba por este producto en La Habana en tres, cinco y hasta seis reales aproximadamente, lo que multiplicado por los miles de cada cargazón reportaba a los implicados grandes ganancias. No en valde encontramos tras estas operaciones algunos nombres de activos mercaderes y funcionarios sevillanos, canarios y gaditanos que entran en contacto con mercaderes y miembros de la élite habanera vinculados a la producción y al tráfico de cueros.¹³

El precio de la carne, como el de muchos otros productos básicos de la alimentación de los habaneros, estuvo controlado por el cabildo de la Ciudad, el que tenía entre una de sus principales funciones la de establecer precios límites que garantizaran los alimentos necesarios a los pobladores y estantes en ella.

Las actas capitulares dan muestras de la constante ocupación de los miembros del cabildo en la regulación del precio de la carne y en el establecimiento de regulaciones y cargos, como el de Fiel¹⁴, para el pesaje y venta de la misma; igualmente se preocupaban por garantizar las existencias de pie de crias para asegurar la reproducción de los rebaños¹⁵. De esta forma se explica el hecho de que en momentos críticos de gran carencia y alta demanda de abastecimientos, como los que se producían tras la permanencia de las flotas y armadas por varios meses en la Ciudad, no ascendiera vertiginosamente el precio de la carne y otros productos, ya que como hemos dicho, las autoridades insulares se ocupaban de controlarlos.

En las sesiones del cabildo se le asignaba a determinados ganaderos aprovisionar de carne a la Ciudad o a las flotas y armadas; hubo momentos en los que también hubo que garantizarla a los pobladores de la Florida. Esta tarea se distribuía entre los vecinos que tenían ganado, en forma de repartimientos, comprometiéndose así los implicados a tener cierta cantidad de cargas de carne o casabe prestas para una determinada fecha.

Otras veces eran los propios vecinos los que se brindaban en las sesiones del cabildo, para proveer a la Villa y a la armada de cierta cantidad de un determinado producto a precios por ellos mismos sugeridos, sobre lo cual el cabildo determinaba, siempre después de pregonar por la ciudad la posibilidad para otros de conseguir este privilegio, si se daba la carne o el casabe por un precio inferior.¹⁶

El 19 de octubre de 1565, se determinó en el cabildo que para aprovisionar a la armada que en esos momentos estaba formando en La Florida, el adelantado Pedro Menéndez de Avilés, eran necesarias 300 cargas de casabe y 3 000 arrobas de carne salada, que se repartieron entre un grupo de vecinos habaneros. En 1567 el proveimiento de la gente de La Florida ascendió a 500 cargas de casabe y 1 000 arrobas de carne;

14 El fiel tenía por obligaciones en relación con la carne, pesar las reses y cerdos en la carnicería, dar constancia a los dueños del peso de su carne y llevar un libro donde controlara lo anteriormente planteado.

15 En varias reuniones del cabildo se prohíbe que se trajeran cerdas en los atajos para sacrificio, porque ello iba en contra del crecimiento de la cría; se estableció la pérdida de los animales para quien lo hiciera. Archivo del Museo de la ciudad de La Habana (AMCH). Actas capitulares años 1584-1599 (transcripción), acta 9/11/1590, p. 29.

16 Emilio ROIG DE LEUCHSENRING. *Actas capitulares de la ciudad de La Habana*. Municipio de La Habana. 1937. T. 1, vol. 2, p. 295 y T. II, p. 113.

12 Sólo contamos con un caso de venta de 70 cueros de toros de 9 tercias, a 22 reales y con uno de 40 unidades de vaca de 5 tercias, a 11 reales.

13 Algunos de estos individuos son: Jorge Rodríguez Tabares, Enrique Méndez, Antonio de Villalpando y Gonzalo Vázquez Ayllón, mercaderes sevillanos; Juan de Valle, regidor de La Palma; el capitán Juan de Soto Avilés y Pedro del Castillo, regidores de Cádiz.

en este caso se designa un regidor y un vecino -Juan de Inestrosa y Alonso de Rojas- para que fueran revisando las propiedades y asignaran a cada uno la cantidad que debía aportar para el cumplimiento de ese fin.¹⁷

En 1569 se repartieron entre los vecinos, por la inminente salida de la flota, 800 cargas de casabe y 2 000 arrobas de carne. Para el año 1597 no había variado la cantidad de carne que se necesita, pues para aprovisionar a la armada de Gutiérrez Garibay, se acuerda que los vecinos tengan prestas igual cantidad de arrobas de carne y algún pescado, para bastimento en el viaje de La Habana a España.¹⁸

Igualmente la documentación generada por los oficiales de la Hacienda Real de la Isla y por sus gobernadores, denota la participación de estos en similares manejos y sobre todo su marcado interés por construir una carnicería y más tarde un matadero, a los que tuvieran que acudir todos los que vendieran carne en La Habana, lo que facilitaría a estos funcionarios el cumplimiento de su labor fiscal y evitaría el desparrame de inmundicias.¹⁹

No obstante estas autoridades tuvieron que combatir, y no pocas veces, los intentos de mercaderes y dueños de tabernas de especular poniendo altos precios a productos que por momentos escaseaban en la Ciudad. Otras veces no faltaban los alimentos, pero las arcas reales no contaban con el dinero para comprarlos. La carencia de caudales reales obligó a las autoridades habaneras a efectuar varias veces el pago de servicios con especies, que pudieron ser desde bastimentos hasta cueros.

Tampoco faltaron ocasiones en las que se hizo preciso que se enviara desde la Nueva España carne, entre otros productos, con vistas a satisfacer la alta demanda que se generaba en la Ciudad con las internadas de la flota o con el aumento de su guarnición por cuestiones de defensa.

El gobernador Maldonado Barnuevo señala a S. M. en una carta fechada el 2 de noviembre de 1593, que los pocos productos de la tierra, como lo eran la carne, el casabe y el maíz, no alcanzaban más que para la cuarta parte del año,

y por ello solicitaba se diera licencia para que llegaran a La Habana con mayor asiduidad navíos fuera de flotas desde la Península y Canarias, además de que se pudieran traer cargas de harina desde la Nueva España.²⁰

En otras ocasiones, las provisiones de carne que se almacenaban para abastecimiento de la armada durante su estancia en la Ciudad se echaron a perder, tras varios de meses de permanencia en almacenes. En algunos casos las autoridades civiles y militares lograban "beneficiar" alguna parte de ellas, en otras era muy poco o nada lo que se podía utilizar.²¹

Hubo momentos en los que el refuerzo novohispano llegaba al puerto acompañado de sus bastimentos. En estos casos, habíase tomado en cuenta los informes dados por los gobernadores y capitanes generales, de la imposibilidad que tenían los habaneros y las arcas reales de la Ciudad de darles lo necesario para su sustento a estos soldados.

La guarnición habanera estuvo integrada en sus inicios por 200 hombres, más tarde por sólo 50 soldados, y llegó a contar en 1599 con 450, a los que se sumaban tres compañías de socorro venidas desde México el año anterior. En mayo de 1586 ante la amenaza de ataque del temible Francis Drake, se llegaron a poner a las armas en La Habana 900 hombres, la mayor parte de ellos venidos de refuerzo desde Nueva España y Tierra adentro de forma inesperada, por lo que no se contaba en la Ciudad con reservas alimenticias para tal cantidad de hombres de guerra; siempre en situaciones como estas sobrevino la escasez.²²

La prohibición hecha por el juez de descamino y arribadas, doctor Morillo de la Cerda, a poco de su llegada a las Indias, de que se comerciara con La Habana desde el puerto de Campeche y el embargo de las naves que allí se encontraban para partir al puerto cubano, además de hacer un grandísimo daño a la provisión de la armada y flotas, provocó la alarma de las autoridades y los vecinos habaneros, ya que desde ese puerto se enviaban a La Habana maíz, gallinas, miel, cera, mantas, pescado y carne salados, en tanta abundancia que no se podía sostener a la gente de la Ciudad y del presidio sin ese

17 Emilio ROIG DE LEUCHSENDRING. *Actas...* T. II, p. 54.

18 Algo parecido ocurría anualmente con el abastecimiento de carne en la Ciudad para Pascua Florida. Emilio ROIG DE LEUCHSENDRING. *Actas...* T. II, p. 96. *Actas capitulares de La Habana. AMCH. Actas capitulares años 1584-1599 (transcripción)*, pp. 96, 406 y 432.

19 AGI. Santo Domingo, leg. 100, r: 1 # 5, Carta de Maldonado Barnuevo, gobernador de Cuba y de Diego Ochoa de la Vega y Marcos de Aramburu, generales de las flotas, a S.M., fecha: 20/11/1600.

20 AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 20 # 175, carta de Maldonado Barnuevo a S.M., fecha: 2/XI/1593.

21 AGI. Patronato, leg. 177, # 2 r: 10, carta del gobernador Francisco Tejada a S.M., fecha: 6/11/1593.

22 AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 15 # 99, carta de Gabriel de Luján, gobernador de la isla de Cuba y de los oficiales reales, fecha: 3/V/1586; r: 16 # 148, carta de Maldonado Barnuevo, fecha: 21/XII/1599.

comercio, "pues desde ese puerto entran todos los años de treinta navíos arriba".²³



La Habana en el mapa de Gerardi Mercator, 1607

Estas faltas eventuales de carne en La Habana, pudieran parecernos ilógicas, toda vez que se ha dicho desde el inicio que, tanto el ganado vacuno como el porcino habían encontrado en Cuba un medio geográfico idóneo que les permitió reproducirse y extenderse rápidamente por la Isla. Para su explicación debe tenerse en cuenta un hecho relacionado con las monterías de ganado vacuno, que fue denunciado y combatido con medidas en varias ocasiones por las autoridades habaneras ya que, según sus criterios, hacían peligrar el futuro de la ganadería cubana y a la propia obtención del cuero.

Los monteadores, es decir, los hombres dedicados a capturar el ganado bravo que andaba por los montes, generalmente tomaban el cuero de las bestias y abandonaban en el campo el resto del animal, principalmente si eran terneros por su pequeño tamaño. Tal despilfarro se debía a que la montería estaba fundamentalmente vinculada a la "industria" del cuero, mucho más rentable en todo el período, por la mayor amplitud de su mercado -léase demanda europea incluyendo los reinos de España- en comparación con el de la carne fresca, dada entre otras razones por la posibilidad de conservación del cuero, mientras que la carne fresca sólo tenía cabida en el mercado de la ciudad y se vendía a precios fijos.²⁴

Además de ello, otro elemento que incentivaba la producción de cueros por sobre la de la

carne era su grande aceptación en el comercio de rescate, que se desarrollaba principalmente en las zonas de Tierra adentro, aunque no sólo allí, como se deja ver por la carta enviada al rey por el gobernador Gabriel de Luján el 31 de marzo de 1583, quien refiriéndose al contrabando señala que los vecinos y autoridades de Tierra adentro, e incluso algunas hateros habaneros -como era el caso de Juan Recio- trataban con los franceses tan públicamente como con españoles.

Estos actos ilegales afectaba directamente al comercio habanero porque si en otros años para esa fecha -31 de marzo- ya habían venido a La Habana 20 embarcaciones con cuero desde Tierra adentro, ese año debido al trato con los franceses sólo lo habían hecho dos.²⁵

Por su parte el precio de la carne también sufrió oscilaciones en el período. La información que existe es escasa y dispersa, incluso en nuestra principal fuente los protocolos notariales de la época, lo que se debe a que generalmente la venta de la carne se hacía directamente en las casas de los ganaderos y en las improvisadas carnicerías de la Ciudad, sin mediar ningún tipo de escribano.

Sólo aparecen escrituras referidas a grandes compras destinadas a abastecer a la Ciudad con carne de Tierra adentro, o a los habitantes de La Florida, como la compra que realizó el gobernador de ésta, Pedro Menéndez Márquez a Francisco de Santarén en junio de 1587, de 6000 arrobas de carne salada de puerco, a entregar en tres plazos.²⁶

Esta venta hecha por un hatero cubano es muestra de la paradoja de la ganadería cubana de la época, la que por momentos se encontraba en condiciones de exportar carne, y en otros, con tal insuficiencia para abastecer la Ciudad, que se hacía preciso importarla de Nueva España.

Los escasos datos con que contamos nos dejan apreciar que en los últimos años del siglo, el tocino tuvo un precio notablemente mayor que el de la carne salada o tasajo y que el de la carne fresca. Esta última fue la más barata en todos estos años, lo que está dado lógicamente por la desventaja que tenía con las anteriores,

25 AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 15 #93. No fue Juan Recio el único vecino prominente de La Habana acusado de tratar con franceses; también Alonso Suárez de Toledo fue investigado por órdenes reales, ya que se temía que desde su hacienda en Matanzas se comerciaba ilegalmente con franceses, carne, casabe, maíz, etc. AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 15 #140, real cédula, fecha: 5/VI/1581.

26 María Teresa de ROJAS. *Índice y extracto del archivo de protocolos de La Habana*. La Habana. Ediciones C. R. 1957. T. II, p. 157.

²³ AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 16 # 148, carta de Maldonado Barnuevo a S.M., fecha: 9/VII/1596.

²⁴ AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 14 # 63, carta del gobernador Francisco Carreño a S.M., fecha: 12/11/1578.

es decir su más rápida descomposición y por ende casi total exclusión del mercado que tenían el tocino y el tasajo en las flotas y armadas, por lo que tuvo que conformarse con el mercado interno destinado a los consumidores de la Ciudad.

Por ejemplo, en 1588 una libra de carne salada de cerdo podía costar desde 11 hasta 17.65 maravedíes, mientras que por una libra de carne de vaca fresca sólo se pagaban 5.38 maravedíes. En los años 1592 y 1593 una libra de carne de cerdo llegó a costar 13.69 maravedíes y tal cantidad de carne de vaca sólo 5.6 maravedíes.²⁷

Si se comparan los precios de estos tipos de carne en La Habana con los de estos productos en algunas zonas de la Península, como Andalucía y Castilla la Vieja-León, se observa que en ambas regiones peninsulares el precio de la carne de vaca y de cerdo era mayor que en La Habana. Una libra de carne de vaca fresca hemos dicho que costaba en 1588 en La Habana 5.38 maravedíes; igual cantidad del mismo producto costaba para la fecha en Andalucía 23.2 maravedíes y en Castilla la Vieja-León 8.5. En el año 1593, el precio de la libra de carne fresca de vaca en la ciudad caribeña, había sufrido un ligerísimo aumento a 5.6 maravedíes, sin embargo en Andalucía había subido 7 reales (30.2 mrs.) y en Castilla la Vieja-León había bajado a 8 maravedíes.

Este comportamiento de mantenido mayor precio en la Península varía, al menos en 1598, en cuanto al precio del tocino, que en La Habana llegó a costar 54.45 maravedíes la libra, mientras que en Andalucía 40 maravedíes aproximadamente y en Castilla la Vieja-León costó 31 maravedíes. Estos elevados valores de precio estaban indudablemente provocados por la habitual utilización del tocino como alimento de los hombres de la Carrera en ambas costas del Atlántico.²⁸

Otro producto cubano de importancia que se comercializó ampliamente en esos años es el casabe, que fue adoptado por los españoles en sustitución del pan, pues no siempre se contó con la harina de trigo necesaria para la elaboración de este alimento básico en su dieta.

El casabe se obtenía mediante la desecación de la raíz de la yuca, planta que venía sien-

do cultivada por los aborígenes cubanos desde antes de la llegada de los españoles; éstos aprendieron su cultivo de los indios y lo llevaron adelante en las estancias junto con el de otros alimentos básicos de consumo local.²⁹

El largo período de conservación del casabe lo hizo apropiado para la navegación atlántica, llegándose a preferir en estos casos al pan; es por ello que en todos los registros de embarcaciones que partían de La Habana hacia España se incluían las consabidas cargas de casabe en el bastimento de la tripulación.

No obstante los españoles radicados en la Ciudad no dejaron de preferir el pan de harina de trigo y el bizcocho; la prueba de ello está en la muy superior comercialización de estos dos productos, es decir la harina de trigo y el bizcocho por sobre la del casabe, a pesar de ser mucho más caros.

Fue el casabe uno de los productos americanos que llegó a La Habana desde otros puntos del continente americano, para ser comercializado en ella, ya que siempre encontraba demanda en su más seguro mercado, las flotas y armadas surtas en el puerto de la ciudad. Los documentos dejan ver la llegada a La Habana de cargamentos de casabe desde otros puntos de América, tales como Jamaica y Honduras, lo que nos indica que tampoco pudo la producción cubana de casabe garantizar en todo momento el abastecimiento de su mercado.³⁰

Es escasísima la información que se conserva sobre los precios del casabe en Cuba. Las actas capitulares de la Ciudad ofrecen algunos datos, el doctor Marrero da precios de la arroba de casabe en varios momentos del siglo; en las escrituras protocolares que hemos revisado sólo aparecen dos operaciones de compra de este producto y únicamente en una de ellas, fechada en 1590, por la que se compran 12 cargas para el servicio de la fragata San Pedro, se nos brindan un dato referente a precio.³¹

Pensamos que con estas limitaciones sería demasiado aventurero pretender conclusiones sobre el comportamiento del precio del casabe en estos años; sin embargo, la observación de

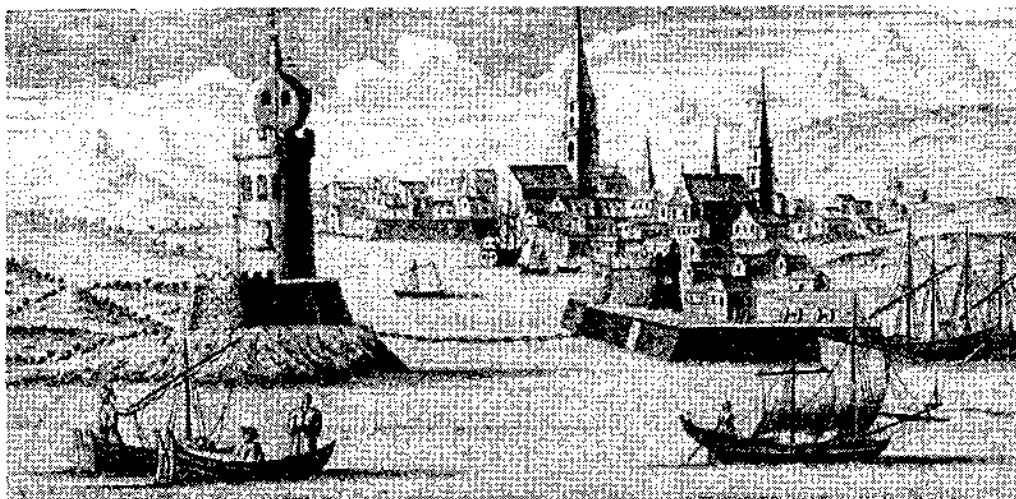
27 María Teresa de ROJAS. *Índice y extracto...* T. III, p. 147. ANC. Escribanía de Antonio Regueyra, años 1592 y 1593.

28 ANC. Escribanía de Antonio Regueyra, año 1598, f. 324r. Leví MARRERO. *Cuba: economía...* p. 287. Earl J. HAMILTON. *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona. Ariel S. A. 1983. pp. 355 y 369.

29 El casabe se obtenía haciendo desecar la raíz de la yuca, con esto se eliminaba el ácido cianhídrico, más tarde se molía y se tostaba la harina obtenida, con la que finalmente se confeccionaba una torta fina. Ramón María SERRERA. "La Conquista" en: *Historia de España. Descubrimiento, colonización y emancipación de América.*, Madrid. Planeta. 1990. T. 8, cap. 2, p. 177.

30 María Teresa de ROJAS. *Índice y extracto...* T. III, p. 177. Escribanía de Antonio Regueyra. Año 1589 (transcripción, pp. 225-226).

31 ANC. Escribanía de Antonio Regueyra. Año 1590, f. 469 v.



Entrada al puerto de La Habana, siglo XVII

estos valores nos permite señalar dos aspectos a tener en cuenta.

El primero de ellos es que el precio del casabe osciló ampliamente a lo largo del período, debiéndose muchos de sus descensos a regulaciones impuestas por el cabildo habanero. La segunda, que se desprende de la anterior, es que el dicho precio mantuvo una tendencia alcista en todos estos años, comportamiento que no fue exclusivo de este producto, como se irá viendo a lo largo del trabajo, tendencia que precisamente motivó las sucesivas intervenciones de la autoridad para su regulación.

Precio de la arroba de casabe (en maravedíes)

| Año | Precio |
|------|----------------------------|
| 1550 | 816 y 510 |
| 1551 | 616 |
| 1552 | 330 |
| 1555 | 204, 238, 272, 136 y 212.5 |
| 1556 | 567 y 204 |
| 1567 | 170 |
| 1568 | 170 |
| 1577 | 306 |
| 1590 | 850 |
| 1598 | 529 |
| 1599 | 510 |

Fuentes: Leví MARRERO. *Cuba: economía...* p. 177. Escribanía de Antonio Regueyra. Años 1590, 1598 y 1599. Emilio Roig de LEUCHSENTRING. *Actas capitulares...* T. I, pp. 121-122.

Sólo en los años 1550, 1551 y 1590 contamos con los valores de precios espontáneos para este producto, pues el resto de los precios que damos son los impuestos por el cabildo, en la que parece ser fue una ardua batalla en contra de los productores y mercaderes habaneros.

En el año 1550 el precio del casabe fue bajado de 816 a 510 maravedíes, como se apre-

cia en el cuadro; el valor de 330 maravedíes del año 1552 es el impuesto por las autoridades citadinas; algo semejante ocurre con los valores de 1555. El precio de 204 maravedíes de 1556 es el impuesto por el cabildo en mayo de ese año con motivo de la partida a España de la armada; el de 567 es el cálculo del precio de la arroba tomando en cuenta el de 3 libras de casabe, establecido por el arancel impuesto para cumplimiento de todos aquellos que vendieran alimentos en sus casas, luego de denunciarse en el cabildo que esto se hacía a muy elevados precios. Si se compara con los valores impuestos el año anterior, se hace evidente que el precio de los alimentos ya cocidos y servidos en tabernas era bastante superior al del mismo producto, ya fuera carne o casabe, comprado al por mayor a los productores. No por gusto proliferaron las posadas y tabernas en La Habana y se hizo habitual que muchos vecinos dieran hospedaje y comida en sus casas.

En 1568, al encontrarse la armada en el puerto y hacerse necesario su abastecimiento, se establece que el precio de la carga de casabe sea 16 reales y el de la arroba de carne 8 reales, a pesar de que entre los vecinos siguieran costando 20 reales la primera y entre 9, 11 y 12 reales la segunda.³²

Otros pocos productos cubanos encontraron cierto mercado en España y en algunos otros puertos americanos, pero nunca se produjeron y comercializaron, según dejan ver las fuentes, con la abundancia y asiduidad de la carne de cerdo y vaca, el casabe y el cuero vacuno. La cañafistola, el jengibre, la zarparrilla, el azúcar e

³² Emilio ROIG DE LEUCHSENTRING. *Actas capitulares...* T. I, vol. 1, pp. 121-122.

incluso algunos quesos producidos en los hatos habaneros, aparecen en los registros de embarcaciones y en las escrituras de compraventa habaneras, pero las evidencias que nos llegan nos hacen ver que estas exportaciones no jugaron un papel de importancia en la economía de la Ciudad en esos años.

La producción de cobre de los yacimientos habaneros no resultó ser lo suficientemente importante como para que se le diese mayor interés que el que tuvo por parte de los reyes, quienes pusieron su empeño en las minas de Santiago de Cuba que si eran ricas en el mineral; además la producción de cobre siempre fue una propiedad de la corona, que la mantuvo "al servicio de los intereses imperiales".³³

Otro tanto sucedió con la madera de los bosques habaneros, que si bien fue explotada en mayor medida por los vecinos de la Ciudad, tuvo su principal destino en los astilleros habaneros y en las fastuosas obras constructivas de la corte en la Península, cuyo ejemplo más conocido es el Real Monasterio de San Lorenzo del Escorial.³⁴

LA IMPORTACIÓN DE ALIMENTOS EN LA HABANA.

Ante la situación de insuficiente producción y alta demanda de alimentos que se daba en La Habana en esos años, se recurrió a la vía de la importación de los mismos con el fin de mantener a su población residente o estante, y cumplir con ello el rol dado a la Villa en el trato metrópoli-colonias.

El mercado habanero estuvo mayormente abastecido de productos hispanos -incluidos los canarios-, pero igualmente se comerciaron en él alimentos llegados desde puntos de América, principalmente de Veracruz, Campeche, Nombre de Dios, Santo Domingo y Cartagena de Indias. Se ha llegado a señalar que en el último cuarto del siglo, fue Nueva España la principal abastecedora de alimentos de La Habana, lo que no debe resultar extraño, si tenemos en cuenta el dato dado por Maldonado mencionado anteriormente por nosotros, sobre la llegada anual de más de 30 navíos desde la Nueva España, y la muy in-

ferior cifra de barcos que arribaban desde la Península.

La lista de las importaciones en La Habana en esos años es extensa y va desde alimentos hasta municiones, pasando por artículos de vestir, mobiliario, libros, objetos religiosos, etc. Guiados por el objetivo de nuestro trabajo nos centramos en los alimentos y de ellos hemos escogido para nuestro análisis dos, el harina y el vino, muy importantes y de los que se conserva suficiente información.

Todos los autores que han trabajado la sociedad habanera del período, coinciden en señalar entre los alimentos básicos en la dieta de los habitantes perennes y temporales de la Ciudad, la carne y el casabe, a los que ya nos hemos referido y que se ha visto que eran mayormente producidos en los campos cubano; el pan de harina de trigo, la que era llevada desde España y Nueva España; el pescado fresco, del que se conserva muy poca información; pollos, huevos y algunas verduras que se obtenían en las estancias; y por último el vino, del que llegaban a La Habana miles de pipas anualmente. Paralelo a ello se consumía aceite, vinagre, frutos secos, membrillo, bizcocho, pescado salado, quesos, aceitunas y legumbres, que eran importados de España con la mayor asiduidad posible; esto es, cada vez que llegaban a La Habana las naves de la flota que viajaban a ella directamente o las embarcaciones a las que se les autorizaba a ir a ella fuera de flota, con avisos y bastimentos para abastecer a los hombres de la Carrera y a los habitantes de la Villa.

La internada o permanencia por varios meses de las flotas y galeras de la Carrera en La Habana, esperando la temporada propicia para cruzar el Atlántico, fue la principal causa de la llegada de un mayor número de embarcaciones a La Habana en los años de nuestro interés.

Sólo un fenómeno como el que se producía generalmente una vez al año en La Habana, con la permanencia de miles de hombres de guerra y mar, podía hacer atraer la atención de los mercaderes hispanos y americanos, sobre una ciudad de escasa población y de un mayoritario bajo nivel adquisitivo de sus habitantes.

La garantía de venta segura y de altos precios, llevaba a muchos mercaderes sevillanos a solicitar habitualmente licencia para formar cargazonas que tuvieron como destino a La Habana, con el pretexto, que no era incierto, de abastecer a las naves de las flotas y armadas que allí permanecían. A tal solicitud el Consejo y la Corona respondían en la mayor parte de los casos positivamente -a pesar de que casi todas

33 Leví MARRERO. *Cuba: economía...* p. 49.

34 En una real cédula y memorial fechados el 8/V/1578, dirigida a Francisco Carreño, gobernador de la Isla, se le dan las instrucciones referentes al envío de maderas de los bosques habaneros para utilizarlas en la construcción del monasterio de San Lorenzo del Escorial. Las reales cédulas del 17/VI/1580 y 16/XII/1582 tratan del mismo tema. AGI. Santo Domingo, leg. 1122, libro 5.

las embarcaciones con que se contaba para estos viajes no contaban con porte de 100 toneladas, el exigido para la Carrera- toda vez que era harto conocida la incapacidad de la Ciudad de dar de comer y de vestir a los estantes de las naves y de apertrechar a las naves con pólvora y municiones. A la mencionada garantía, se sumaba el hecho de que se autorizaba a los cargadores a que si luego de abastecer las naves no encontraban demanda para sus artículos en la Ciudad, viajaran a cualquier otra parte de Indias, excepto Tierra Firme, para venderlos y regresar a Sevilla con productos americanos de aceptación en la Península.

Los libros de la Casa de la Contratación de Sevilla que contienen las relaciones anuales de los registros de naves que cruzaron el Atlántico, a pesar de sus imperfecciones dadas por el no muy estricto sistema de control, dejan ver claramente que eran muy pocas las embarcaciones que tenían a La Habana como único destino en su viaje al Nuevo Mundo. Hay varios años en la segunda mitad del siglo XVI en los que, según estas fuentes, no se hizo registro de mercancías para llevar a La Habana, ni se enviaron naves de aviso a este puerto.

Lógicamente preponderaban como destino de las naves los principales puertos de Nueva España y Tierra Firme e incluso de La Española; pero ya a partir de la década del 80 se observa la salida desde la Península y Canarias de por lo menos una embarcación de aviso o fuera de flota directamente a La Habana, hecho que se hizo común en la del 90, en la que lo normal era que fueran anualmente a la Ciudad tres o cuatro navíos con porte de más de 150 toneladas, llegándose a dar el interesante acontecimiento del año 1594, en el que según este registro fueron derecho a La Habana 11 navíos con pertrechos o avisos.³⁵

Mas, estas embarcaciones que iban solas, con pertrechos para las flotas y armadas, o los ligeros navíos de aviso, que muchas veces no llevaban cargas, eran invariablemente naves pequeñas de poco tonelaje que no podían resolver la falta de abastecimiento que se daba en la Ciudad con la estancia de los convoyes, ni tampoco el desproveimiento que quedaba cuando éstos se marchaban.

La falta de regularidad del suministro era otro de los principales elementos claves causantes de las crisis de abastecimientos en La Ha-

baña, ya que si bien en un año podían llegar cinco, seis y hasta 9 embarcaciones directamente a su puerto, en otros podía ir solamente un pequeño navío de menos de 100 toneladas, que no resolvía ni medianamente la cuestión crítica.

En varias ocasiones los gobernadores de la Isla le hicieron saber al Rey, que la difícil situación en que se hallaban las cajas reales y las bodegas de los mercaderes, imposibilitaba satisfacer la alta demanda existente en la Ciudad, y por ello le solicitaban que se autorizaran viajes de barcos fuera de flota, cargados de comida. En noviembre de 1593, Maldonado hacía una de estas peticiones y agregaba a ella el que la misma nave que viniera de Castilla, una vez que abasteciera a La Habana siguiera hacia Nueva España a cargar harina, la que vendería en la ciudad al retorno, pues los mexicanos la llevaban "de muy mala gana" y "en excesivos precios".³⁶

Iguales gestiones se acometían por los vecinos habaneros. Su más significativo intento fue la súplica dirigida al rey en enero de 1596 pidiendo licencia para que regularmente fueran desde España a La Habana, sin esperar flota, cuatro navíos que hicieran entre todos 600 toneladas,

"con bastimentos, jarcias, clavazón, estopa, brea y hierro acero y otras cosas para fábricas y adornos de navíos, reparo y carena de las dichas mis armadas y flotas y hacer su viaje por la Canal Vieja por ser más breve y segura navegación y que lo mismo hagan los navíos que salieren de las Islas de Canarias y que en esa ciudad y en las dichas islas se diese registro a los navíos que quisiesen ir a la dicha Isla en conserva de las flotas de Tierra Firme como se da a los que van en la de la Nueva España ..."³⁷

Los vecinos vinculados al comercio, muchos de ellos miembros de la élite habanera, estaban valiéndose del pretexto de la fabricación y carena de las embarcaciones de S. M., para lograr nuevas prebendas para su comercio, como era la llegada de un número superior de navíos sueltos a La Habana y que se incluyeran en la flota de Tierra Firme embarcaciones encaminadas directamente a La Habana.

Alrededor de la actividad comercial habanera, vemos moviéndose los intereses de los elementos más encumbrados de la sociedad del período, en su mayor parte hateros vinculados a la producción de cueros, la principal materia exportable del país, quienes precisamente en esos años, estaban luchando por tener en sus

³⁵ AGI. Contratación, legs. 2898, 2899, libros de registros; Santo Domingo, leg. 1122, libro 6, real cédula, fecha: 15/IX/1595.

³⁶ AGI. Santo Domingo, leg. 99, r: 20 # 175, carta de Juan Maldonado Barnuevo, fecha: 2/XI/1593.

³⁷ AGI. Santo Domingo, leg. 1122, libro 6, real cédula dirigida a los jueces oficiales de la Casa, fecha: 11/1/1596.

manos el poder económico y disputaban con el gobernador el político, a través de la posesión de latifundios ganaderos, la ostentación de cargos públicos y valiéndose también del comercio, una de las principales vías para la multiplicación de las riquezas en breve tiempo.

Los hombres de la naciente aristocracia habanera, haciendo uso de sus cargos en el gobierno de la Ciudad, van logrando concentrar en pocas manos la mayor parte del territorio de la jurisdicción habanera, y a la vez participan en todo tipo de transacción relacionada con el comercio, la mayor parte de las veces abasteciendo de carne y cuero al mercado ciudadano, pero igualmente operando de forma activa en la formación de compañías comerciales entre sí o con mercaderes sevillanos y novohispanos, en la fianza de maestrajés de naves, importando y reexportando mercancías, e incluso, tomando parte en el comercio de contrabando con europeos, principalmente franceses, el que a pesar de los riesgos que implicaba, reportaba magníficos y más inmediatos beneficios.

Al revisar las actas del cabildo habanero, y analizar las escrituras de compraventa, otorgamiento de poderes y fianzas, formación de compañías, etc. se concluye que se puede responsabilizar a este pequeño grupo de poder de las ventajas obtenidas por el comercio cubano en este período, y de gran parte de la actividad comercial de exportación e importación llevada a efecto en La Habana en esos años.

Pero un elemento propio de las relaciones comerciales metrópoli-colonias -una balanza comercial desfavorable- iba en su contra, y era el hecho de que estaban en desventaja en comparación con los mercaderes y cargadores sevillanos, quienes gozaban de la libre imposición del precio de sus mercancías, mientras que los habaneros debía acatar la imposición de precios fijados a varios de los productos que compraban a los peninsulares y luego vendían en la Ciudad, precios fijados por el cabildo que debía garantizar a toda costa los alimentos necesarios a los habitantes.

Curiosamente, ocurría que el rol dado a La Habana en el pacto colonial y que fuera su principal fuente de riqueza y desenvolvimiento en el período, actuaba también un poco en contra del avance de la Ciudad, que tenía en estos hombres de hatos y comercio su principal fuerza de empuje hacia el desarrollo.

También su principal producto de exportación, el cuero, se vendía en Sevilla a un mayor precio del que se compraba en La Habana, lo que era igualmente una desventaja para los cu-

banos. De todo lo cual se desprende el persistente interés del cabildo habanero por lograr ventajas de los reyes para su comercio y el surgimiento de compañías ocasionales con cargadores y mercaderes andaluces, que les reportaran una ganancia un poco más justa en este tráfico.

Es necesario reconocer que la Corona accedió en la mayor parte de los casos a semejantes solicitudes, siempre que no afectaran ostensiblemente los intereses de los cargadores sevillanos, los que se podrían negar al abastecimiento de la Ciudad si eran perjudicados, con lo que entraría en crisis el sistema difícilmente vertebrado por los monarcas españoles.

De esta forma se introdujeron en Cuba y por el puerto de La Habana, gran parte de los alimentos llegados desde España, Nueva España y otras partes de América, e igualmente por este puerto salieron una parte de ellos con destino a La Florida y los principales puertos de Tierra adentro.

El harina de trigo, como se ha dicho anteriormente, era uno de los productos mayormente deseados y necesitados por los pobladores de Cuba. Llegaba este alimento inicialmente desde la Península, pero más tarde, en fecha que los historiadores sitúan indistintamente en los años 60 y 90, comenzó a llegar principalmente de la Nueva España, en grandes cargamentos que permitieron a los "cubanos" prescindir en parte del casabe en su alimentación cotidiana.

El harina se comercializaba mayormente en pipas y su precio, como el de todos los alimentos durante estos años sufrió alzas y bajas, pero el computo general de su comportamiento evidencia la tendencia al aumento propia del período. La pipa de harina pudo costar desde 22 hasta 46 ducados, y en ello influía lógicamente la calidad del producto y su procedencia. (ver apéndice 2)

En el año 1590 estaba establecido que 16 onzas de pan blanco y 24 de acemita costaran un real cada uno, cosa que no se cumplía generalmente, según se aprecia por las quejas elevadas al cabildo por los vecinos habaneros y analizada por esta entidad en su sesión del 31 de agosto de ese año. Los panaderos alegaban en su defensa que los precios de la pipa de harina (67-70 ducados), imposibilitaban cobrarlo a menor precio "... pues una pipa tiene 800 libras y de ellas se saca el salvado y con las costas no pueden tener ganancia moderada..."³⁸

38 AMC. Actas capitulares de la ciudad de La Habana (1584-1599). (trasuntadas). p. 317-320.

El cabildo, teniendo en cuenta el precio de la harina, acordó en esta ocasión que el pan blanco se diera a 12 onzas por un real, de manera que cada panecillo tuviera 6 onzas, y que en el caso del acemita se dieran 18 onzas por real, en este caso cada panecillo debía pesar 9 onzas.

El vino fue otro de los productos hispanos que más se importaba, pues no podían los colonizadores prescindir de esta bebida y una pauta del alto consumo que existía de ella en la Ciudad, nos la puede dar el hecho de que fue escogido por las autoridades, junto con la carne y el jabón, para imponerle el cobro de la sisa para la construcción de la Zanja que finalmente llevaría el agua del río La Chorrera a la Villa.

Además en La Habana debía garantizarse la provisión de vino a las flotas, no sólo durante la internada sino también para su viaje de regreso a España. En estos casos se trataba de cientos de pipas de vino, 500 de ellas se le entregaron, por ejemplo, a la flota de Pedro Menéndez Márquez a su salida de La Habana en el verano de 1596.³⁹

Llegaron a La Habana pipas y botijas de vino desde la Península y desde las Canarias; al que llegaba desde el continente se le llamaba por su lugar de origen, podía ser "de Castilla", sin más especificación, o de las fértiles tierras andaluzas, de Cazalla, el Aljarafe, Jerez.

Al del archipiélago se le llamó generalmente "de las Islas", y según la muestra por nosotros estudiada, se comercializó en mayor medida que el peninsular y se vendió a precios inferiores. De un total de 120 operaciones de compra de vino en las que se señala lugar de origen, 96 fueron de vino de las Islas Canarias. (ver apéndice 3)

El precio promedio de la pipa de vino de Castilla en los años que van del 1577 al 1600 fue aproximadamente 77 ducados, mientras que el de la pipa de vino de Canarias estuvo alrededor de los 63 ducados.

Las oscilaciones del precio de la pipa de vino fueron muy marcadas; los precios promedio anuales de la muestra van desde los 42 hasta los 94 ducados aproximadamente, y denotan también un ascenso hacia finales del siglo. Es obvio que el vino, tan codiciado por los vecinos y por los hombres de la Carrera, gozó de una fuerte demanda que permitía a sus importadores imponerle altos precios a la pipa y obtener con ello tales ganancias con respecto al precio pagado en Sevilla, que jamás faltaron en un registro las consabidas pipas y botijas peruleras de vino.

En la venta al por menor de este producto también se inmiscuyó el cabildo, que continuamente establecía sus precios y horarios de venta, prohibía su consumo a algunos -negros e indios-, disponía acerca de los lugares en que se podía expender y daba licencias para la venta.

En 1556 impuso que la arroba de vino costase 6 reales y que la medición se debía efectuar en presencia del comprador⁴⁰. El precio del cuartillo de vino, se mantuvo forzosamente entre 1 real y 1 1/2 real, precio que según las autoridades garantizaba una ganancia moderada a los mercaderes. No obstante, estos hombres del trato atentaban continuamente contra los precios fijados, provocando falsas crisis de existencia, adulterando el vino y mintiendo sobre su procedencia o vendiéndolo en secreto a mayores precios, que llegaron hasta los 4 reales por el cuartillo.⁴¹

En resumen, podemos decir que la cuestión de los abastecimientos alimenticios en La Habana en la segunda mitad del siglo XVI, estuvo marcada por la carencia, a veces exagerada en los documentos, pero real, y la carestía de los productos esenciales, situación que obligó a las autoridades coloniales a tomar medidas continuadas para lograr el suministro del mercado y el acceso de los pobladores a los alimentos.

La producción cubana no lograba abastecer a la Ciudad de alimentos, ni tampoco generaba la riqueza suficiente para que se importaran sin dificultad; por esta razón la Corona se vio obligada a dar reiteradas facilidades a los vecinos con el objetivo de que La Habana pudiera cumplir su rol, evidentemente importante, en el sistema de explotación de las riquezas americanas llevado a cabo por la metrópoli.

El paso y permanencia de las flotas y armadas en la ciudad de La Habana, significó un esencial elemento de cambio en el comercio habanero en general, en tanto lo activó a niveles impensados para una ciudad con tan pequeña población y tan escasa riqueza, provocando un proceso de cambio económico y social, en el que muchos de los actuales estudiosos de la historia de Cuba vemos el inicio del futuro esplendor de la Isla.

³⁹ ANC. Colección Academia de la Historia, leg. 85, exp. 298.

⁴⁰ Emilio ROIG DE LEUCHSENING. *Actas capitulares...* T. I vol. I, pp. 121-122.

⁴¹ AMC. Actas capitulares de la ciudad de La Habana 1584-1599. (trasuntadas). p. 298.

APÉNDICE 1 .

Comportamiento del precio del cuero.

| <u>Año</u> | <u>Precio promedio unidad (rs)</u> | <u>Menor precio (rs)</u> | <u>Mayor precio (rs)</u> |
|------------|--|------------------------------|------------------------------|
| 1579 | 13.86 | 9 | 20 |
| 1585 | 13.75 | 12 | 16 |
| 1586 | 10.33 | 7 | 16 |
| 1587 | 13.33 | 7 | 18 |
| 1588 | 10.40 | 3 | 22 |
| 1589 | 12.92 | 11 | 17 |
| 1590 | 10.86 | 9 | 13 |
| 1591 | 13.22 | 8 | 23 |
| <u>Año</u> | <u>Precio promedio unidad (rs)</u> | <u>Menor precio (rs)</u> | <u>Mayor precio (rs)</u> |
| 1592 | 7.00 | 7 | 7 |
| 1595 | 9.81 | 5 | 26 |
| 1596 | 15.00 | 6 | 28 |
| 1597 | 10.20 | 5 | 17 |
| 1598 | 29.50 | 19 | 40 |
| 1599 | 4.33 | 3 | 6 |
| 1600 | 14.75 | 13.50 | 16 |

Fuentes: ANC. Escribanía de Antonio Regueyra, años 1579, 1585-1592, 1595-1600.

APÉNDICE 2 .

Comportamiento del precio de la Pipa de harina (en ducados)

| <u>Año</u> | <u>Precio P. de Unidad</u> |
|------------|----------------------------|
| 1579 | 30 |
| 1586 | 25.5 |
| 1587 | 46 |
| 1590 | 22.05 |
| 1591 | 29.30 |
| 1592 | 80 |
| 1593 | 36.5 |
| 1595 | 43.80 |
| 1596 | 48.16 |
| 1597 | 38.18 |
| 1598 | 32.80 |
| 1599 | 36.33 |
| 1600 | 40.15 |

Fuente: ANC. Escribanía de Antonio Regueyra. Años: 1579, 1586-1593, 1595-1600.