

EL ABASTO DE HARINAS: PROPUESTA COMERCIAL DESDE NUEVA ORLEANS HASTA EL GOLFO DE MÉXICO, 1788-1799

The supply of flour: a commercial proposal
from New Orleans to the Gulf of Mexico, 1788-1799

Emma Dunia Vidal Prades¹
Universitat Jaume I, Castellón, España

Resumen: La harina, un bien considerado de primera necesidad para la población, nos sirve de hilo conductor para desvelar las propuestas de libre comercio fomentadas desde los territorios continentales hispanoamericanos de la costa norte del Golfo de México en detrimento de la organización mercantil española tras las reformas administrativas borbónicas de finales de siglo. El estudio está configurado partiendo de la petición de autonomía comercial de una región continental bajo el control de la Intendencia de La Habana. La incapacidad de España para consolidar su propia red comercial, de abastecimiento, favoreció la penetración de comerciantes extranjeros, en especial en tiempos de guerra.

Palabras clave: intendencias, harina, redes comerciales, Nueva Orleans, Cuba.

Abstract: Flour, considered a staple good for the population, serves as a thread to unveil proposals for free trade emanating from the Hispanic-American mainland territories along the north coast of the Gulf of Mexico to the detriment of Spanish trade organization after the Bourbon administrative reforms of the late 18th century. This study is based on the request for commercial autonomy of a continental region under the control of the Intendancy of La Havana. The inability of Spain to consolidate its own trade and supply networks favored the penetration of foreign traders, especially in times of war.

Keywords: intendancy, flour, trade networks, New Orleans, Cuba.

1. El artículo se inscribe en el Proyecto HAR2016-78910, del Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO), España. Doy las gracias al comité editor del *Boletín Americanista* y a los/ las evaluadores por las sugerencias y comentarios aportados.

Introducción

Comprender el complicado proceso de organización administrativa española durante el siglo XVIII requiere tener unas referencias de las reformas que se dieron en las distintas secretarías, dado que el cambio en distintos períodos motivó políticas que eran totalmente opuestas. Cuando los secretarios se ocupaban de una sola secretaría o las abarcaban todas bajo un mismo mando, las políticas cambiaban y provocaban espacios de debilidad en el control que se pretendía imponer en la colonia. Carlos III intentó limitar el poder de los Consejos manteniendo un equilibrio político en su gabinete real. Impulsó enérgicamente los cambios en la administración, asesorado por Esquilache y Grimaldo, más reformadores, tratando de concentrar el gobierno en pocas manos. No apartó a los sectores más conservadores, como Julián de Arriaga y Rivera en la Secretaría de Marina e Indias, pero tuvo que ralentizar sus proyectos tras el Motín de las Capas y los Sombreros en 1766. Consiguió modernizar las estructuras mercantilistas con la llegada de José de Gálvez y Gallardo, marqués de Sonora, a la Secretaría de Indias. El objetivo de las reformas era combatir las fuerzas expansionistas de su enemigo británico, principalmente, y el establecimiento de la Junta de Ministros se entendía en el control sobre Arriaga, que era más conservador (Kueth, 1991).

El impacto del reformismo en las Antillas entre 1765 hasta 1778 provocó un alza paulatina en todos los ramos. Desde 1783, hubo una bonanza quinquenal en virtud de la aplicación del Reglamento de Libre Comercio. Después de estas fechas se observó un retroceso por la crisis y el abandono aparente del reformismo hasta el fin de la guerra. Hubo dos ramas paralelas de dicho reformismo: la del sistema administrativo, y la correspondiente a las políticas coloniales y la suavización de las restricciones mercantiles (Herr, 1988: 40-44). La metrópoli no disponía de una red de abastecimiento concreta propia destinada a las colonias. Se iban abasteciendo según las necesidades y la oferta del producto que podían producir en la península. En caso de desabastecimiento se recurría al mercado internacional. La harina peninsular estaba protegida por las autoridades españolas para evitar un aumento de precios y la carestía. Desde 1767, con Arriaga en las secretarías de Indias y Marina, se prescindió de las importaciones de harina británica de forma oficial, por los conflictos bélicos entre las dos naciones. Sin embargo, en la práctica sí que se producía. Después se permitió la entrada de harina a los territorios e islas del Golfo de México y del mar Caribe, sin que previamente hubiera un contacto en un puerto metropolitano. Constituía una novedad frente al proteccionismo y aislacionismo que pretendían las autoridades.

De las mencionadas medidas surgió la necesidad de buscar puntos de acopio propio. Tanto Cuba como Puerto Rico eran abastecidas con harina de Nueva España, y en segundo lugar, por la harina peninsular. Los elevados costos explican las nuevas medidas que se tomaron en la época, como la provisión de harina de otras zonas más cercanas a través de la actuación diplomática, en especial de Juan de Miralles y Trayllon y de su sucesor en el cargo, Francisco de Rendón, destinados en Filadelfia, para conseguir acuerdos. Dependían en gran

medida de los convenios creados con la Unión Americana para el suministro de harina a través de las redes que se establecían básicamente a través de puertos del norte de la península, por ejemplo Santander, como puntos desde los que después se distribuía hacia la colonia. Se hizo un estudio detallado de la creación y consolidación de empresas y empresarios que mostraba la dependencia de producción extranjera en períodos previos al analizado. También comparaba el auge del interés en crear empresas destinadas a este comercio, siguiendo las pautas del mencionado Reglamento de Libre Comercio, correspondiente al año 1778.

Estos hechos facilitaron las actividades de nuevos puertos desde los que se exportaba harina. Surgieron 48 empresas por la ventaja comercial que ofrecía comprar grano extranjero y procesarlo en los molinos peninsulares; esto hacía la harina española, y como consecuencia se podía destinar a territorio colonial, ya que les restaban aranceles si no compraban el producto procesado. Estas empresas, que controlaban todo el abasto, obtuvieron grandes prerrogativas y beneficios por la restricción que existía de llevar productos directamente de puertos extranjeros a territorio americano sin el paso por un puerto peninsular (Moreno, 1999: 187-202).

La elección de 1788 como punto de partida se debió al cambio de monarca, a la política metropolitana, al cambio de sistema administrativo con la entrada en funcionamiento de las intendencias en las colonias en el año 1786 y al fallecimiento de José de Gálvez y Gallardo, secretario de Indias, como impulsor de gran parte de las reformas coloniales del siglo XVIII. Sin embargo, se observa como a partir de 1792 hubo un fuerte declive de los envíos de harina desde puertos peninsulares, que se vincula con el cambio de abastecimiento desde el territorio continental americano al norte de las posesiones españolas. Así pues, cualquier factor que hiciera cambiar esta política provocaba problemas a los suministros regulares. Este es el caso del territorio continental de la Florida y la Luisiana, que se asignó a la audiencia de Santo Domingo tras su conquista en la década de 1780, y que primero dependería de los abastos de Nueva España; después se destinaron harinas desde Buenos Aires, y se compaginaba con harinas procedentes del comercio neutral norteamericano llegadas por el río Mississippi.

El artículo se vuelca en el abasto de harinas en el marco de la elaboración de propuestas comerciales desde Nueva Orleans al Golfo de México entre los años 1788-1799. En el primer capítulo se tratan los circuitos comerciales de harina existentes en el Golfo de México y la política metropolitana respecto al libre comercio en las colonias. En el segundo se abordan las distribuciones hechas en Pensacola y la Mobila como territorios dependientes de la Intendencia de Nueva Orleans, pero abastecida desde Cuba por ser el centro redistribuidor del situado y lugar desde donde se pretendía cambiar el circuito habitual de abastos. En el tercer capítulo se analiza el uso de barcos neutrales para entregar situados y víveres a las zonas en conflicto, así como las contratas exclusivas de precio determinado con el gobierno, entidades administrativas y particulares, las cuales favorecieron el control exclusivo y el consecuente enriquecimiento de las élites criollas cubanas. Para ello, abordamos la documentación conservada en el Archivo General de Indias (en adelante, AGI), a partir de los fondos de la Au-

diciencia de Santo Domingo (en adelante, SD) en Ultramar (U), en Indiferente General (en adelante, IG) y en Papeles de Cuba (en adelante, PC). También en el Archivo Nacional Cuba (en adelante, ANC), en los fondos de la Intendencia General de Hacienda (en adelante, IGH), los de asuntos políticos (en adelante, AP) y las Juntas del Real Consulado de Agricultura, Industria y Comercio (en adelante, JCR). Finalmente, nos centramos en la información brindada por el Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla (en adelante, AHUS).

1. Circuitos comerciales en el Golfo de México

El mercado colonial español se caracterizó durante todo el Antiguo Régimen por ser un mercado protegido bajo un férreo control hasta mediados del siglo XVIII. A partir de ese momento, y por diversos motivos, se establecieron novedosas redes comerciales con la intervención de diversos diplomáticos, cumpliendo así con ciertas libertades en el comercio como consecuencia de las guerras (Fontana, 1982; Barbier y Kuethe, 1984).

El proyecto administrativo ideado por Carlos III en el año 1787 era dividir el territorio colonial en dos ministerios que abarcaban distintas materias y en dos grandes secretarías para las Indias, atendiendo a una división geográfica entre el norte y el sur, y asimismo intentar unir cada rama de gobierno de las Indias con los departamentos o secretarías de España, como se recogía en los artículos que van del 144 al 147. Meses más tarde, José Moñino y Redondo —primer conde de Floridablanca, que ejerció el cargo de secretario de Estado entre 1777 y 1792— proyectó que las dos secretarías no se organizaran en función del territorio, sino más bien en función de las materias bajo su responsabilidad. Así, el despacho de «Gracia, justicia y materias eclesiásticas de las Indias» estaría en manos de Antonio Porlier y Sopranis, primer marqués de Bajamar; y el despacho de «Guerra, finanzas, marina, comercio y navegación», por su parte, en manos de Antonio Valdés y Fernández Bazán (Gildas, 1972: 23-76).

Con posterioridad se demostró que esta dualidad produjo un enorme conflicto, ya que las autoridades coloniales, tanto capitanes generales como intendentes, recurrían a ambos para conseguir el mismo fin. El virrey de México hizo una recopilación en la que se establecieron contradicciones en las mismas materias, dependiendo siempre del enfoque de la consulta y de la persona o institución a la cual se recurría. El virrey de México hizo llegar la mencionada recopilación al Consejo de Indias en la península para mostrar así tanto su desconcierto como su descontento.²

En el decreto de 25 de abril de 1790, Carlos IV, con Floridablanca como secretario de Estado, propuso un cambio administrativo: diluyó la Secretaría de

2. AGI, IG, 831, «Información del Consejo de Indias a la Comisión de Constitución», Sevilla, 16 de septiembre de 1809.

Hubo distintos factores que motivaron la presencia de harinas norteamericanas en los puertos del Golfo de México, favorecidos por los principales dirigentes de las Capitanías Generales e Intendencias, entre otros el capitán general y gobernador de la Luisiana o el intendente de Hacienda de La Habana, quien recibió fuertes críticas por la permisividad en el control de estas remesas de harinas. Desde 1776 el propio Floridablanca tenía reticencias acerca de la navegación por el río Mississippi y las consecuencias que podrían derivarse de los cambios que se habían producido en la joven nación emergente. Aun así, hubo un activo comercio desde 1778, fecha en que se destinó a Filadelfia a Juan de Miralles para abrir e impulsar un activo comercio de harinas. Dicho comercio facilitó la entrada de harinas norteamericanas a la isla de Cuba con licencia desde el inicio de la década de 1780. Miralles falleció en esas fechas y su sustituto, Francisco Rendón, se caracterizó por su escaso carisma diplomático, perdiendo así los contactos. El desdén demostrado por Rendón provocó la visita de John Jay a la península, y este último negoció directamente con Floridablanca (Cummins, 1991; Amores, 2000: 476-480). Años más tarde, este contacto pasó a manos de Diego de Gardoqui, pero sin la trascendencia efectiva que debía ejecutarse en el comercio, el cual había sido propiciado por Miralles durante la década anterior (Powell, 2012: 165-170).

El transporte de abastos de primera necesidad, como podían ser las harinas, garantizaba la resistencia de los habitantes (Cuenca, 1981). Es bien conocida la presencia de corsarios en las aguas caribeñas desde el mismo día en que se declaraba la guerra. La patente de corso era un elemento bastante interesante por la importancia económica que suponía para los estados en caso de guerra. Además de ser un medio de obtener beneficios, representaba un riesgo muy alto para las embarcaciones con bandera de los países implicados en los conflictos, ya que también se veían implicadas en la guerra, y había un alto riesgo para las embarcaciones. Por ello, recurrir a buques neutrales para llevar a cabo una distribución regular se presentaba como la única opción que les garantizaba una efectividad en sus actuaciones y poder burlar los bloqueos de los puertos por los enemigos (Christellow, 1942).

Estas primeras transacciones de abastos de harina constituyeron el punto de partida del cambio que sufrió el suministro desde Nueva España. Santander era el puerto peninsular que reexportaba las manufacturas más importantes del comercio destinado a Cuba. Suplían el intercambio de harina con azúcar. Hasta 1786 la mayor parte de la harina importada en Santander procedía de la Unión Americana (Barreda, 1950). La exportación de harina creció de 34.000 barriles en 1787 —cada uno de 200 libras— a 60.000 barriles en 1793. A partir de ahí se produjo un declive. Y en 1796 se exportaban 30.000 barriles procedentes de la Unión Americana hacia el resto del continente americano. Fue entonces cuando la harina española reemplazó a la de la Unión Americana en las exportaciones a Cuba. Desde 1776 hasta 1796, el comercio entre España y América fue regular, sirviendo de panacea para la economía y para las enfermedades financieras peninsulares.

El gobernador de la Luisiana entre 1791 y 1797, Francisco Luis Héctor de Carondelet, propuso la entrada de harinas procedentes de otros territorios como Ohio, Kentucky e Illinois. Todos estos lugares producían harinas a menor costo y de mayor calidad que las procedentes de Nueva España. Además, ello suponía un aliciente político, puesto que se fomentaba que estos territorios se adhiriesen al gobierno español en su ideal anexionista (Shepherd, 1904: 490-506). En esta fecha, dichos territorios aún no se habían incorporado a la Unión Americana, era el período de guerras con los indios (1791-1794), por las peticiones de tierras más allá de los Apalaches en 1791. Entre los años 1794 y 1795, se produjo la expansión hacia el Oeste, por lo que la intención del gobernador no era del todo descabellada y podía surtir el efecto deseado de expandir el territorio (Trogdon, 2015; Fradera, 2015: 163). Sin embargo, siete años después ni siquiera Nueva Orleans sería ya española (Narret, 2015: 91-114; Faber, 2016: 23-49).

La importancia de estas entradas de harinas en los territorios americanos españoles radicaba en que la cantidad de estas importaciones provocaba el fortalecimiento de un mercado libre lejos del control de la Corona. Lo que representaba una autonomía comercial que la colonia trataba de fomentar y que estaba mal vista desde la península, en parte por la libertad que confería a la colonia y en parte, según críticas arrojadas años más tarde, porque perjudicaba los cultivos de otras zonas españolas abastecedoras tradicionalmente de estas islas del Caribe. Aunque, como hemos visto, la harina no se producía en territorio peninsular sino que solo se procesaba.

Al analizar detenidamente el proceso quedan al descubierto las intenciones de las diferentes administraciones, en concreto las que estaban implicadas en este proceso comercial, como las Capitanías Generales de La Habana y Luisiana, además de la Intendencia de La Habana. Primero condicionaban el abasto de harinas de las zonas habituales, desprestigiándolas y creando una necesidad ficticia en una zona determinada, en este caso concreto Pensacola y la Mobile, para más tarde forzar la situación con el objetivo de que se les permitiese controlar el abastecimiento de estos lugares. El gobernador de la Luisiana, entre otros, con sus proyectos y propuestas se convirtió en el portador de la mejor opción: más calidad, más económico, más cercano y favorecía las relaciones internacionales, además de promover hipotéticas adhesiones futuras de zonas fronterizas, como veremos. Al final de todo este mecanismo de manipulación, el gobernador de la Luisiana aparecía como el salvador de una zona desfavorecida, aunque en realidad había sido el iniciador de toda la situación y el impulsor de la necesidad. Una jugada maestra para adquirir mayor control sobre su provincia, ya que hasta el momento de las quejas del gobernador por la mala calidad de las harinas en 1788-1789, el abasto de harinas a Pensacola y la Mobile dependía directamente de la Intendencia de Hacienda de La Habana, que se abastecía de las harinas continentales de Nueva España, principalmente.

2. Los abastos de harinas a Pensacola y la Mobila, 1789-1792

En este apartado se pretende averiguar a quiénes favorecían estas entradas de buques en los puertos españoles. Qué reacciones se derivaron de estas actuaciones, tanto entre los criollos comerciantes como entre los comerciantes tradicionales que se habían encargado de estos menesteres antes de la inestabilidad e inseguridad para el comercio con bandera nacional durante los conflictos armados. Linda Salvucci ha analizado el proceso desde el punto de vista americano demostrando cómo los americanos estaban interesados en fomentar los lazos comerciales. También Lewis ha explicado cómo el crecimiento comercial en Cuba, durante el período de la independencia americana, no pudo ser detenido ni finalizado cuando la independencia americana de los ingleses llegó a su fin (Salvucci, 2005; Lewis en Barbier y Kuethe, 1984: 112-126).

La Intendencia de La Habana era la encargada de hacer llegar el situado procedente de Nueva España a los distintos territorios que dependían de la Audiencia de Santo Domingo. Aquellos territorios del Golfo de México que se iban incorporando a la Audiencia por la proximidad y la importancia del puerto de La Habana se abastecían de materias primas desde este puerto. Disponían del situado reservado a ellos y se restaba de él todos los bienes que se les hacían llegar, no podían disponer del capital de forma física, ni cambiarlo, sin previa autorización peninsular. Sin embargo, en casos puntuales, sí se hacía. Así, por ejemplo, hay datos de que, en 1768, Luisiana gastó 70.000 pesos de su situado de 160.000 pesos en adquirir harina inglesa. Continuó en 1770 y en 1780, siempre a través de concesiones temporales (Johnson, 2002). Esto supuso que las zonas peninsulares que habían abastecido hasta ese momento esos territorios sufrieran perjuicios económicos.

Entre 1766 y 1778 se enviaron a España 15 millones de plata procedente de Nueva España; la plata destinada a las Antillas para hacer frente a los situados era de 36,3 millones. Entre 1778 y 1791 la plata reservada a España ascendió a 29,6 millones y la consignada a las Antillas alcanzó los 78,8 millones, cifra que doblaba la provisión regular y que se entiende por el período de guerra (Friedlaender, 1978: 109). También se creó una demanda de productos europeos, lo que representó un aumento de envíos que saturó el mercado forzando la bajada de precios y convenciendo a todos los monopolistas americanos de que el comercio libre destruiría los beneficios y pararía la circulación de capital (Fisher, 1981).

Las harinas destinadas a Pensacola y la Mobila entre 1789-1792 eran de diversos orígenes.³ Recordemos que Pensacola es una ciudad portuaria estadounidense localizada en la homónima bahía de Pensacola, condado de Escambia, en el noroeste del estado actual de Florida. La Mobila (o Mauvila), por su parte,

3. AGI, SD, 2642, «Expediente sobre provisión de harinas a la plaza de Pensacola y órdenes expedidas a este fin», La Habana, 1789-1792, 115 folios.

es una ciudad del sur de Alabama, Estados Unidos, situada en el Golfo de México, en la bahía de Mobile, en la desembocadura del río homónimo; es el único puerto marítimo de Alabama. No todas las harinas eran de procedencia española, lo que nos muestra la escasez real de harinas que tenía la Corona en ese momento, porque se debía recurrir a harinas de procedencia francesa o inglesa sin tener en cuenta su origen. Es decir, se compraban a los comerciantes, y aunque se especificaba su procedencia no se cuestionaba su idoneidad (Cunningham, 1919; Woodward, 2003).

En octubre de 1788 Domingo de Hernani fue elegido intendente de La Habana. A finales de este año, Esteban Rodríguez Miró y Sabater, el nuevo gobernador e intendente de la Luisiana, le solicitó que no enviara harinas porque llegaban con retrasos, su calidad era muy mala y el precio era elevado. La mala calidad de las harinas de la última partida había sido la responsable de la muerte de trece soldados en la Mobila. Por ello Miró solicitó el cambio del abasto bajo su control. En esos años la Intendencia de la Luisiana estaba a cargo del mismo gobernador, pero desde 1793 Francisco Rendón se encargó de dicha Intendencia. Desde la conquista de la zona, Bernardo de Gálvez y Madrid, primer conde de Gálvez y vizconde de Galveston —,hijo del virrey de México, Matías de Gálvez y sobrino de José de Gálvez— había dispuesto que Pensacola y la Mobila se abasteciesen de harina proveniente de La Habana para cubrir la escasez en Luisiana. Algunos comerciantes de Ohio y Kentucky, por ejemplo, solicitaban permiso para bajar harina por el río Mississippi, ya que resultaba más económica y era de mejor calidad. La harina procedente de La Habana costaba alrededor de 14 o 15 pesos el barril, mientras que la otra rondaba los 10 pesos. Los registros analizados muestran que había harina continental de Veracruz; de molienda francesa aunque no se citaba su origen, así como harina fina americana, pero adquirida por La Habana. En ese caso no se destinó ni una libra de molienda peninsular (Holmes, 1962).

Las quejas del gobernador de la Luisiana no se tuvieron en cuenta y se continuó con el sistema regular de abasto. Esta queja siguió su cauce administrativo. Desde la península se le contestó el 30 de julio de 1789 diciéndole que debía ser prudente al permitir la entrada de harinas y conceder permiso a los notables de Ohio y Kentucky cuando no fueran buenas las de La Habana e informar al intendente de La Habana, Domingo Hernani, para que cuidara de que fueran de buena calidad. Se citaba la real orden de diciembre de 1789 sobre la protección y comercio concedido a los habitantes de Kentucky. Se les concedía una rebaja sobre el 15%, este último un impuesto sobre los frutos que llevaran por el Mississippi hasta Nueva Orleans, para mantener los territorios afines al gobierno español.

Desde Madrid se advirtió al intendente de La Habana de que, habiendo trasladado al rey el comandante de la Mobila, por medio del gobernador de la Luisiana, la mala calidad de las harinas enviadas, tuviera cuidado de que fueran buenas y frescas las que enviaran en lo sucesivo. Por supuesto, esto molestó al intendente de La Habana, Hernani, quien escribió al secretario de Hacienda de España, Diego de Gardoqui, comunicándole que el mismo había revisado con

máximo cuidado la harina que había de destinar al consumo de la tropa y demás población de aquellas provincias. Hernani, para confirmar sus palabras, acompañaba incluso una carta de Arturo O'Neill, intendente de Pensacola, en la que decía que las harinas recibidas desde La Habana eran de la mejor calidad.⁴ El 7 de noviembre de 1789, Hernani seguía defendiéndose al justificar su «buen hacer», informando que ya había solicitado al gobernador del territorio de Trujillo que le dijese de qué calidad eran las harinas enviadas allí, puesto que eran de la misma partida que las enviadas a la localidad de Pensacola.⁵

El gobernador de la Luisiana había pedido la suspensión de las remesas de harina. Quería un aumento del situado que no bajara de 30.000 pesos anuales para abastecer la zona. Sin embargo, la petición no se satisfizo. Así pues, de la partida destinada en el situado para ellos se proveyó de harina, además, a los habitantes de la Pensacola y la Mobila. Pero el gobernador de La Luisiana no se hizo cargo de abastecer estas provincias con los víveres necesarios.

El intendente Hernani hizo caso de la petición de Miró de no abastecer más la zona, mientras que las noticias que llegaban de la península no iban encaminadas a este fin, tan solo se le decía que actuase con cautela en caso de que fuese necesaria la introducción de harinas de aquellas provincias. Mientras el intendente de La Habana suspendía las partidas de harina hacia estas zonas, el gobernador Miró había recibido la orden, a la vez que el intendente, de proveerse de harinas del norte si se comprobaba que las de La Habana no eran buenas. Pero en ningún momento se le dijo a Hernani que suspendiera los envíos. Sin embargo, este interpretó la carta del gobernador de la Luisiana como si realmente desde la península se le hubiera prohibido abastecer estas zonas.

Meses más tarde, en marzo de 1790, el gobernador de la Luisiana, el barón de Carondelet, recibió una carta del intendente de la Pensacola pidiéndole auxilio de víveres porque se le había informado de que debía recibirlos desde ese momento de Nueva Orleans. Hernani justificaba su actuación en el hecho de que no había recibido contestación a su carta de enero de 1790. A partir de febrero de 1790, el intendente de La Habana dejó de fletar barcos con destino a esas provincias, comentándole a Esteban Rodríguez Miró que no habría envíos hasta que, por razón de escasez o carestía, lo solicitara el gobernador de la Luisiana. Así, el intendente de La Habana destinó este auxilio a la Pensacola, preguntando a Luis de las Casas, por entonces capitán general de Cuba, si debían cargarlo en la cuenta del situado de Cuba. De las Casas aceptó la propuesta, e instó a descontar el importe del situado destinado a Luisiana.⁶

Al mismo tiempo que sucedía este abasto desde La Habana, llegó una carta del gobernador de la Luisiana diciendo que él no había recibido la confirmación

4. ANC, IGH, 30, núm. 2, «Gestión del Intendente de Hacienda», La Habana, 16 de febrero de 1792.

5. AGI, SD, 2642, carta de Domingo de Hernani, intendente de Hacienda de La Habana, a Diego de Gardoqui, secretario de Hacienda de La Habana, La Habana, 7 de noviembre de 1789.

6. AGI, SD, 2642, carta de José de Ezpeleta, capitán general de Cuba, a José Pablo Valiente, intendente de Hacienda de La Habana, La Habana, 10 de mayo de 1791.

de tener que abastecer a las provincias del norte. Entonces Hernani, intendente de La Habana, de nuevo indignado por lo que estaba sucediendo, remitió una carta a España dirigida a Diego Gardoqui y otra al gobernador e intendente de la Luisiana, Esteban Rodríguez Miró, preguntando cómo era posible que se hubiera perdido una contestación dedicada a este asunto más bien sospechoso. El 11 de febrero de 1790, Miró avisó al intendente de La Habana de la porción de harina de primera calidad que habían introducido en la provincia no excediendo de 10 pesos el barril. El 25 de abril de ese mismo año, Miró comunicó que enviaría esta harina, pero que de momento ya había enviado 744 barriles por el abasto regular, que había sido suspendido el año anterior.

Así, se comenzaba a consumir también harinas procedentes de Buenos Aires. Con motivo de las quejas recibidas en la isla por las harinas enviadas, el intendente Hernani pidió que fueran analizadas todas las harinas de esta procedencia por si no eran aptas para el consumo humano. El análisis fue favorable. El intendente se protegía con este análisis por si hubiera críticas con posterioridad. Al ser aptas estas molindas, destinó de nuevo una partida hacia esas provincias. También continuaba el abasto de las provincias con las harinas procedentes de Nueva España. Resuelto desde la península, se debía abastecer las localidades de Pensacola y Mobila, en particular desde los almacenes de La Habana. Desde la conquista se habían desarrollado nuevos acontecimientos, en los que vemos el gran interés del gobernador de la Luisiana de introducir harinas de Estados Unidos. Este hecho fue resuelto por el secretario de Hacienda, a través de una real orden fechada el 6 de enero 1792, diciendo que el abasto de víveres (en especial 470.800 libras anuales de harina a la plaza de la Pensacola, por partes o de una vez) debía proceder de Nueva España, para ser trasladado a la Intendencia de Cuba.⁷

En tres años, los actos del gobernador Esteban Rodríguez Miró estaban siendo comprometidos. Por un lado, Miró pretendía desvirtuar el trabajo de otros intendentes al decir que las harinas que mandaban a aquellas zonas eran de la peor calidad, mientras La Habana conservaba los mejores almacenes. Miró también pretendía que el abasto recayera en sus manos para controlar su precio, permitiendo la entrada de harinas procedentes del interior del continente americano bajo tres premisas indispensables: en primer lugar, la rapidez de abasto de las harinas desde esas provincias por el río Mississippi; en segundo lugar, la mejor calidad de estas harinas que utilizaban molinos especiales; y, en tercer lugar, el precio al que llegaban los barriles, que no sobrepasaban los 10 pesos el barril, mientras que las que llegaban de Nueva España, vía La Habana, no solían bajar de los 16 pesos.⁸

En 1792 se produjo un cambio de intendente en La Habana: José Pablo Valiente fue a partir de ese momento el responsable del abasto de harinas. Al mis-

7. AGI, PC, 40, «Orden del Secretario de Hacienda», Aranjuez, 6 de enero de 1792.

8. AGI, PC, 2326, carta de José Pablo Valiente, intendente de Hacienda de La Habana, a Francisco Luis Héctor de Carondelet, quinto barón de Carondelet y gobernador de la Luisiana, La Habana, 26 de septiembre de 1792.

mo tiempo, por el conducto de la Intendencia se iban resolviendo los problemas de surtido de víveres a estas zonas del Golfo de México. Hubo un factor que hizo decantarse la balanza hacia los intereses del gobernador de la Luisiana, Esteban Rodríguez Miró. Este planteó la necesidad del abasto desde una óptica política, estableciendo como punto de mira la importancia de las zonas del interior del norte de América, para adherirlas así al gobierno español. En el expediente se llegó a cuestionar la pertenencia de estos espacios a la Corona española, los cuales fueron denominados «el Hoyo». En principio se pidió permiso para que entraran estas harinas como si fueran extranjeras (Shepherd, 1904: 490-506). De esta manera, se llegó a la conclusión de que ese territorio no era extranjero. El fomento de la agricultura debía formar parte del desarrollo de estas zonas limítrofes. Estos actos se dieron a conocer como parte de la conspiración española producida en la década de 1780 (Trogdon, 2015: cap.1).⁹

En esos años, José Pablo Valiente dejó de abastecer las provincias antes reseñadas, y justificó su acción diciendo que había recibido órdenes para no enviar harinas. El gobernador-intendente de la Luisiana aprovechó, de nuevo, el cambio de administrador en Cuba para continuar con su estrategia de control de abasto de molindas. El intendente de La Habana acató esta orden porque contaba con la aprobación de la Corona. Esteban Rodríguez Miró sabía que Valiente había fletado barcos con destino a Pensacola. Y para evitar que sucediera nuevamente le rogó que no enviara más hasta que él se lo pidiera. Valiente avisó entonces al virrey de México para que tampoco le mandara más harinas con destino a Pensacola y la Mobila.¹⁰ En todas estas transacciones, sin embargo, no vemos la presencia de harina peninsular porque no se detalla la procedencia, siempre fue harina continental procedente de Nuevo México, pero es significativo el hecho de que se dejaran los abastos en manos del intendente de la Luisiana en 1792 y que coincidiera temporalmente con el descenso de la actividad comercial de las empresas dedicadas a la compra de grano y proceso de molienda del norte de la Península ibérica.

En 1793, y con motivo de la guerra, se facilitó la entrada de harinas del norte pero siempre bajo el manto de la legalidad. Esteban Rodríguez Miró justificó la entrada por el hecho de tener un permiso de comercio de harina desde el momento de la conquista. En definitiva, consiguió su propósito y quedó bajo su responsabilidad el abasto de este territorio tras diversos años de idas y venidas en su proyecto.

9. AGI, SD, 2668, núm. 42, «Expediente de Comercio, 1793-1797», s/d, folios 718-754.

10. AGI, SD, 2642, carta de Juan Vicente de Güemes Pacheco y Padilla, virrey de México y conde de Revillagigedo, a Diego de Gardoqui, secretario de Hacienda, México, 30 de noviembre de 1792.

3. Los problemas de abastecimiento de las colonias: el papel de los neutrales

Otro aspecto que nos facilita el esbozo del circuito comercial extraordinario era el papel de los neutrales en período de guerra. Durante el tiempo analizado, un aliado para el proceso de entrega de licencias de entrada de harina fue el cambio de enemigo en la guerra. En 1793 Francia declaró la guerra tras un incidente diplomático. Se firmó la paz en julio de 1795. Meses después y como consecuencia de esta paz, en la que ni se compensó adecuadamente a la monarquía inglesa ni se eliminaron las rencillas que existían entre ambos países, y porque España también había colaborado en la independencia de la Unión Americana, este país comenzó a tener una actitud irrespetuosa contra las posesiones de la Corona española, lo que motivó la declaración de guerra del rey Carlos IV (Woodward, 2003).¹¹

Las coyunturas bélicas sirven para mostrar una realidad social y una práctica habitual en aguas caribeñas. La piratería con pabellón legal. Hubo una auténtica especialización de embarcaciones dedicadas a estos menesteres. El funcionamiento de la diplomacia en estos momentos de enorme inestabilidad era el eje a partir del cual comprender los cambios de método fuera de la pauta. La diplomacia suponía una gran coerción a las actuaciones del gobierno peninsular, en cuanto a credibilidad y fortaleza del mismo. El conde de Aranda, predecesor de Godoy en este cargo, era partidario de la neutralidad armada. Godoy, el 7 de marzo de 1793, despidió al embajador francés Bourgoing y como consecuencia Francia declaró la guerra. Esta actuación marcó la inestabilidad para toda la colonia y, en concreto, para el Golfo de México por el especial interés que despertaba, dada la privilegiada situación estratégica que ocupaba la isla de Cuba. La diplomacia ayudaba al respeto que se debía tener a la palabra del embajador dada a los comerciantes extranjeros, a quienes había concedido licencia de transporte de víveres (Hammet, 1985).

A partir de 1792 se detuvo el circuito de harinas, y así lo relató Jacobo Pezuela al referirse a la carestía que sufrió La Habana en 1793. Justificaba las entradas de productos extranjeros, sobre todo de plazas de Estados Unidos (Pezuela, 1842). Dada la coyuntura de la guerra declarada contra Francia en 1793, se concedieron libertades comerciales para entrar víveres en buques con bandera neutral.¹² Los buques habilitados para el corso constituían un medio de obtener beneficios y a la vez evitaban que llegaran víveres a las zonas a las que estaban destinados. Desde el mismo momento en que se declaraba la guerra, los buques con bandera española podían asaltar barcos con bandera francesa y quedarse con todos los bienes que transportasen, siempre y cuando dispusieran de la patente de corso.

11. ANC, AP, 6, núm. 26, «Real Orden avisando de la Declaración de Guerra al Rey de Inglaterra, a sus reinos y súbditos», Aranjuez, 20 de agosto de 1796.

12. AGI, IG, 1955, núm. 3, «Registros e índices sobre comercio. Comercio neutral del año 1797», Aranjuez, 1733-1806.

En el siglo XVIII se concedieron en diversas ocasiones y se publicaron las condiciones que debían cumplir las embarcaciones que quisiesen participar.¹³ Esta práctica era muy habitual en el Golfo de México y en el Caribe porque los buques solían transportar riquezas. Los únicos buques que se respetaban eran aquellos que llevaban banderas neutrales, por eso una de las opciones de los gobernadores era usar estos barcos para no dejar desabastecidas las regiones más dependientes del comercio naval, que obtenían así los víveres necesarios. Los norteamericanos eran también objeto de confiscación y asaltos, aunque habían declarado la neutralidad tanto con Gran Bretaña como con Francia.

Era obvio que las compañías extranjeras aprovechaban al máximo todas las facilidades de comercio que les brindaban los gobiernos implicados en la contienda. En el caso de la harina se habilitó al embajador español en Filadelfia para que diera cartas de comercio a todos aquellos interesados en entrar harinas en los puertos americanos españoles. El 25 de junio de 1793 se dio permiso a los angloamericanos para que pudieran conducir víveres con pasaporte.¹⁴ El problema surgió una vez concluida la guerra y firmada la paz. Entonces se restablecieron todas las restricciones de comercio. Aun así, siguieron llegando embarcaciones con víveres a los puertos. Estos barcos traían todas las autorizaciones facilitadas por el embajador; sin embargo, no eran bien recibidos porque ya se había limitado el comercio a los nacionales. Ante esta situación, se le ordenó al embajador en Filadelfia que cesara en dar más permisos porque no iban a ser aceptados. Este se defendió diciendo que los permisos se habían concedido con mucha antelación si bien los comerciantes aún no habían usado esta facultad extraordinaria, a la espera de que los precios de la harina les fueran más ventajosos. Se ordenó también al intendente que aceptara estas harinas porque de lo contrario quedaba en entredicho la «palabra de la Corona», dada a través del embajador, al haberles concedido el permiso, y antes de usar la prerrogativa ya se les había prohibido el comercio.

En este momento, al acceder a la entrada de estas harinas, Valiente se convirtió en el punto de mira de todas las críticas. Recibió muchas quejas de los comerciantes de la isla, que protestaban porque sus harinas no se podían vender. Por otra parte, tenía todos los almacenes de la aduana llenos de víveres sin poder darles salida. Y, además, fue acusado de promover este comercio en detrimento de las harinas de Nueva España.

Hay un dato que destaca durante el desarrollo de la guerra y es la implicación nuevamente del gobernador barón de Carondelet, quien sin autorización de España destinó una partida de 600 barriles de harina a La Habana diciendo que él estaba facultado para comerciar con el Establecimiento de Ohio. El 13 de julio de 1793, informó al intendente de La Habana de esta remesa de harina.¹⁵

13. AHUS, Papeles varios, estante 111, núm. 10, «Patente de Corso», Aranjuez, 1 de julio de 1779.

14. AGI, SD, 1675, «Permiso de entrada de mercancías a los angloamericanos», Aranjuez, 25 de junio de 1793.

15. AGI, SD, 2668, carta de Francisco Luis Héctor de Carondelet, gobernador de la Luisiana, a José Pablo Valiente, intendente de Hacienda de La Habana, Nueva Orleans, 13 de julio de 1793.

Dejaron las harinas en depósito hasta saber si debían ser admitidas como nacionales para el tráfico comercial. Una real orden del año 1771, la época en que Luis de Unzuaga y Amezaga era intendente en La Habana, recogía las producciones de la provincia de la Luisiana que podían trasladarse para el comercio en La Habana, entre las que se hallaban comprendidas la cerveza y la harina. El 9 de agosto de 1793 Bernabé de Corres aludió a esta real orden de 1771. Aun justificando que el gobernador de la Luisiana podía mandar harinas para comerciar, se cuestionaba la procedencia de las harinas.

El 30 de octubre de 1793 se produjo la separación de la Intendencia de la Luisiana del gobierno, lo que suponía un deslinde de funciones, y, en consecuencia, el gobernador ya no era el responsable de los abastos. Se nombró como intendente a Francisco Rendón, que en Filadelfia había actuado como facilitador de las relaciones con los comerciantes (Cummins, 1991). De este personaje también se relató que desarrolló un lucrativo comercio con la provisión de los contratos para las tropas españolas en Cuba, para Morris y otros comerciantes de Pensilvania y Maryland (Salvucci, 2005).

El intendente José Pablo Valiente se mostró desconfiado y mandó un oficio a la Capitanía General explicando la situación y manifestó la necesidad de hacer constar si los establecimientos de Ohio pertenecían a la Corona española, y que le justificaran si en ella existían los límites o demarcaciones de la provincia de la Luisiana.

El armador opinaba que le debían permitir vender las harinas como si fuesen americanas, es decir, como extranjeras, por el permiso concedido con motivo de la guerra, puesto que estaba perdiendo dinero al tener las harinas almacenadas a la espera de conocer el resultado de la pertenencia o no de esta zona a la Corona española.

A finales de 1795 se produjeron agresiones a buques españoles que desembocaron en una declaración de guerra a Inglaterra.¹⁶ Estos acontecimientos no se produjeron de forma inmediata sino que fueron sucediendo desde 1794, no solo contra navíos españoles, sino también contra norteamericanos. En 1795 también se firmó un tratado con la Unión Americana para zanjar la cuestión fronteriza de la Florida, y conseguir que estos saliesen al mar por Nueva Orleans. Los barcos unionistas fueron asaltados por los británicos, y aunque firmaron el tratado Jay, los británicos no se comprometieron a acabar con las confiscaciones de barcos. En 1797, Francia también capturaba barcos unionistas: 300 en un año (Woodward, 2003; Cummins, 1991).

La permisión de entrada de harinas en La Habana concedida a los angloamericanos concluyó con la real orden de 21 de enero de 1796.¹⁷ Con posterioridad, y cuando Miró ya no estaba al cargo de la intendencia, se produjo una pe-

16. ANC, AP, 6, núm. 26, «Real Orden avisando de la Declaración de Guerra al Rey de Inglaterra, a sus reinos y súbditos», Aranjuez, 20 de agosto de 1796.

17. AGI, SD, 1675, «Real Orden rescindiendo la libertad de comercio», Aranjuez, 21 de enero de 1796.

tación de 500 barriles de harina el 23 de abril de 1796 con destino a Nueva Orleans. Paradójicamente, la zona desde la que se pretendía abastecer en pocos meses a la propia Habana demandaba auxilio de víveres.¹⁸ Eso sí, cada barril le costaría al intendente 25 pesos.¹⁹

Hubo repercusiones políticas derivadas de estas entradas de harinas, de forma polémica, para los que estaban acostumbrados a disfrutar de ciertas prerrogativas de exclusividad. El abastecimiento de la isla llegó a convertirse en un monopolio de pocas casas comerciales, muy concretas y con unas conexiones directas con la oligarquía criolla habanera y las autoridades. La entrada de barcos con harina desde el norte continuó una vez prohibida la entrada en 1796, porque las órdenes llegaban con retraso. Las entradas de harina en el puerto de La Habana ascendieron a 16.837 barriles en tres meses, y procedían de Filadelfia, Virginia, Nueva York y Nueva Londres (Fernández, 2001).

El 21 de junio el encargado de negocios en Filadelfia avisó de la expedición de pasaportes y recomendaba al intendente de La Habana que los aceptara. El intendente le contestó que redujera el uso de ellos. Valiente le expuso el caso de tres embarcaciones que se encontraban en el puerto con harina de aquella provincia y que algunos comerciantes locales se habían opuesto a la descarga. Ante esta situación el intendente se amilanó. Escribió al capitán general y le pidió que convocase una junta. El 4 de julio se reunieron el intendente, el capitán general, el comandante general de Marina, el prior, los cónsules y síndicos del Consulado y «gente del común». En la junta se acordó que como venían las embarcaciones con pasaporte, para evitar quejas de los Estados Unidos del norte y por el «honor de la nación», debían ser admitidas las harinas. He aquí la coerción ejercida, sin violencia, por la diplomacia internacional.

La solución acordada fue que se debía informar al encargado de negocios en Filadelfia para que anunciara que sus pasaportes quedaban sin efecto por la nueva real orden. Resultaba asombroso el cúmulo de harina que había entrado a consecuencia de la real orden, pues llegaban incluso de Sevilla a 24-26 pesos el barril, cuando a duras penas podían venderse a 10 pesos y a plazos la harina que se encontraba en La Habana. La supuesta escasez que querían evitar produjo el «efecto llamada» y se movieron gran cantidad de víveres con este destino. Había una fuerte presión de los comerciantes pidiendo a las autoridades que cesaran estas concesiones.²⁰ Hubo quejas tanto en La Habana²¹ como en la península.²²

18. AGI, PC, 583, núm. 389, carta de José Vidaondo, secretario de la Contaduría de Hacienda en La Habana a Francisco Rendón, intendente de Nueva Orleans, La Habana, 13 de mayo de 1796.

19. AGI, PC, 583, núm. 390, carta de José Vidaondo, secretario de la Contaduría de Hacienda en La Habana, a José Pablo Valiente, intendente de Hacienda de La Habana, La Habana, 19 de julio 1796.

20. AGI, SD, 2177, «Reales cédulas, informes, correspondencia del consulado y comercio», Aranjuez, 6 de diciembre de 1797.

21. *Ibidem*, 8 de diciembre de 1797.

22. *Ibidem*, 13 de diciembre de 1797.

El mercado de las fábricas o molinos de harina había experimentado un considerable aumento en España respecto al período anterior. En concreto, los vecinos de La Habana pedían, en diciembre de 1796, que se declarara sin efecto la concesión de agosto al conde de Mopox y Jaruco para la extracción de 9.000 pipas de aguardiente *Rum* y la entrada de su valor en harinas de las colonias del norte.²³ Informaron al secretario de Hacienda de lo resuelto en Junta del Consulado de 23 de noviembre de ese año.²⁴ Esta resolución no se dictó exclusivamente para esta casa de comercio sino que la real orden (23-8-1796) concedía a los americanos españoles, aquellos que estaban facultados, a hacer expediciones a los puertos habilitados de la metrópoli en sus embarcaciones con carga de frutos y retorno con géneros. El conde consiguió un permiso exclusivo para introducir harinas de procedencia norteamericana y gracias a esta transacción obtuvo un beneficio de cien esclavos y cien mil pesos al transferir este derecho a un comerciante (Portuondo, 1965).

Años después, un español que vivía en Filadelfia defendió el libre comercio para toda la colonia, impulsando la no intervención del Estado en la economía; citando a Adam Smith, y mostrando ejemplos de cómo las zonas autorizadas en los períodos de guerra habían quedado bajo comercio neutral, dicho español había conseguido un aumento de los impuestos. Las zonas que no lo habían hecho, por el contrario, se quedaron rezagadas económicamente (Carey, 1800). Y en 1798 continuaron los abastos por medio de contrata con el conde; así, se hizo una contrata de 1.500 barriles de harina.²⁵ Al año siguiente, nuevamente con motivo de la probabilidad de sufrir un ataque contra la plaza de La Habana, el intendente Valiente pretendió acopiar el mayor número de barriles de harina para que no faltara si les sitiaban. No esperó la autorización de sus superiores en la península, y respaldó su decisión en que debía auxiliar la disposición del gobernador y capitán general, quien le había informado de que se estaba dirigiendo una fuerte expedición hacia la plaza. El capitán general de Santa Clara autorizó en 1798 la entrada de buques angloamericanos y franceses con harinas procedentes de Francia y Estados Unidos sin la autorización expresa de la metrópoli (Pezuela, 1942).

Conclusiones

Valiente suspendió la contrata exclusiva ante el problema que se le presentaba por la exclusividad de la Casa de Jaruco y Álvarez y decretó una circular por la

23. ANC, JRC, «Exposición de los hacendados y comerciantes de Cuba», La Habana, 21 de noviembre de 1796.

24. AGI, SD, 1675, carta de José Pablo Valiente, intendente de Hacienda de La Habana, a Diego de Gardoqui, secretario de Hacienda, La Habana, 23 de noviembre de 1796.

25. AGI, SD, 1161, «Informes vía reservada, Consejo de Indias con el Capitán General, Juan Procopio Basecourt, conde de Santa Clara, y el intendente de Hacienda de La Habana José Pablo Valiente», Aranjuez-La Habana, 1798.

que permitía la libre introducción bajo el derecho del 21% en lugar del 32% a aquellos que hubieran introducido o estuvieran en condiciones de introducir harinas en todos los puertos habilitados de la isla. Esta tasa era la misma que pagaban en el período del permiso los víveres extranjeros. Valiente hizo una contrata por la cual, sin exponer a la Real Hacienda, aseguró el abasto para apaciguar al conde en su «fundado clamor» de daños y perjuicios. Acordaron que gestionaría 80.000 pesos en harina.²⁶

Avisó también al virrey de México sobre la llegada inminente de la flota británica y consiguió la remisión de parte del situado correspondiente al año 1799. En concreto, se mandaron dos fragatas, *SM Juno* y *Anfitrite*, con 500.000 pesos cada una, además de otros bergantines que ya habían zarpado con cantidades de dinero, gente y pólvora. Sin embargo, no era la primera ocasión en que tomaba una decisión anticipándose a la resolución de la península. En mayo de 1795 permitió a la Compañía de Cantera y Zavaleta la extracción de 700 barriles de harina para la Guaira, aunque dicho puerto no estaba habilitado al comercio libre.²⁷

Como hemos visto, las relaciones comerciales con el norte fueron fluidas y provechosas, y cuando Esteban Rodríguez Miró abandonó el gobierno, las medidas volvieron a los cauces de control de La Habana;²⁸ sin embargo, a partir de este momento²⁹ las casas comerciales habaneras tomaron el control de la harina.³⁰ Y se analizó con detalle el beneficio que obtuvo Joaquín de Santa Cruz y Cárdenas, conde de Mopox y de Jaruco, así como las harinas procedentes de Nueva Orleans que se venderían en México las décadas siguientes (Blanchet, 1866; Canudas, 2005: 1406; Finucane, 2016: 148-156).

El hecho es que, independientemente de quién fuese el responsable inmediato, el proceso se llevó a cabo, fortaleciendo así unas redes comerciales que aparecían, justamente, en el período bélico, sin desaparecer una vez prohibido el comercio con neutrales. La experiencia permitía a las autoridades cubanas tomar decisiones en función de sus intereses, y saltarse así la ley en caso de necesidad de productos de consumo básico. La excepcionalidad de la guerra continuaba después, cuando los mercaderes guardaban autorizaciones y las hacían efectivas cuando mejor les convenía. Tampoco hay que despreciar la predisposición de los mercaderes al hacer un lucrativo negocio en esos momentos. Pero lo que realmente sucedió en el período histórico analizado es que la circulación de capital por el comercio de harina se concentró en la colonia. Dicha circula-

26. AGI, SD, 1677, núm. 185, carta de José Pablo Valiente, intendente de Hacienda de La Habana, a Miguel Cayetano Soler, secretario de Estado y del Despacho de Hacienda entre 1798-1808. La Habana, 4 de abril de 1799.

27. AGI, SD, 1673, núm. 81, carta de José Pablo Valiente, intendente de La Habana, a Diego de Gardoqui, secretario de Hacienda, La Habana, 11 de mayo de 1795.

28. AGI, Ultramar, núm. 121-17, «Permiso para introducir harina desde Filadelfia», La Habana, 6 de agosto de 1802.

29. AGI, SD, núm. 1158, «Informes y proyectos: Isla de Cuba», La Habana, 23 de febrero de 1818.

30. *Ibidem*, 28 de abril de 1818.

ción ya no tocó las costas peninsulares, consolidando así un mercado diferente al del control peninsular, entre distintas zonas del período colonial entre España y los futuros Estados Unidos de América.

Bibliografía

- AMORES, Juan (2000). *Cuba en la época de Ezpeleta*. Pamplona: EUNSA.
- BARBIER, Jacques (1986). «Imperial policy towards the part of Veracruz, 1788-1808: the struggle between Madrid, Cádiz and Havana interests». En: JACOBSEN, N., y PUHLE, H. J. (eds.). *The economics of México and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810*. Berlín: Colloquium Verlag, págs. 240-251.
- BARBIER, Jacques, y KUETHE, Allan (1984). *The North American Role in the Spanish Imperial Economy, 1760-1819*. Manchester: Manchester University Press.
- BLANCHET, Emilio (1866). *Compendio de la historia de Cuba*. Matanzas: Imprenta de la Aurora del Yumurí, José Curbelo y Hermanos.
- CANUDAS, Enrique (2005). *Las venas de plata en la historia de México. Síntesis de Historia Económica siglo XIX*. Tabasco: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco –Utopía, vol. II.
- CAREY, James (ed.) (1800). *Observations on the commerce of Spain with their colonies, in time of war. By a Spaniard in Philadelphia*. Filadelfia: Printed by James Carey.
- CHRISTELLOW, Allan (1942). «Contraband Trade between Jamaica and the Spanish Main and the free Post Act of 1766». *Hispanic American Historical Review*, Durham (EE. UU.), vol. 22, págs. 332-336.
- CUENCA, Javier (1981). «Statistics of Spain's Colonial Trade, 1792-1820, Consular Duties, Cargo Inventories and Balances of Trade». *Hispanic American Historical Review*, Durham (EE. UU.), núm. 61, agosto, págs. 391-296.
- CUMMINS, Light Townsend (1991). *Spanish Observers and the American Revolution, 1775-1783*. Baton Rouge: Louisiana State University Press.
- CUNNINGHAM, Charles (1919). «Financial Reports relating to Louisiana, 1766-1788». *The Mississippi Valley Historical Review*, Oxford, vol. 6, núm. 3, págs. 381-397.
- ESCUADERO, José (2001). *Los orígenes del Consejo de Ministros. La Junta Suprema de Estado*. Madrid: Ed. Complutense.
- FABER, Eberhard (2016). *Building the Land of Dreams: New Orleans and the Transformation of Early America*. Princeton: Princeton University Press.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Nadia (2001). «Commercial relations between USA and Cuba in time of peace and war, 1803-1807». *Illes i Imperis*, Barcelona, núm. 4, págs. 5-24.
- FINUCANE, Adrian (2016). *The Temptations of Trade. Britain, Spain and the Struggle for Empire*. Filadelfia: University of Pennsylvania Press.
- FISHER, John (1992). *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid: Mapfre.
- FONTANA, Josep (1982). *La economía española al Final del Antiguo Régimen III, comercio y colonias*. Madrid: Alianza.
- FRADERA, Josep (2015). *La nación imperial (1750-1918)*. Barcelona: Edhasa, vol. I.
- FRIEDLAENDER, Heinrich (1978). *Historia Económica de Cuba*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.
- GILDAS, Bernard (1972). *Le Secrétariat d'État et le Conseil Espagnol des Indes (1700-1808)*. Ginebra-París: Librairie Droz.

- HAMMETT, Brian (1985). *La política española en una época revolucionaria, 1790-1820*. México: Fondo de Cultura Económica.
- HERR, Richard (1988). *España y la revolución del siglo XVIII*. Madrid: Aguilar.
- HOLMES, Jack (1962). «Some Economic Problems of Spanish Governors of Louisiana». *Hispanic American Historical Review*, Durham (EE. UU.), vol. 42, núm. 4, págs. 521-543.
- JOHNSON, Sherry (2002). «Climate, community and commerce among Florida, Cuba and the Atlantic World, 1784-1800». *The Florida Historical Quarterly*, Melbourne (Florida), vol. 80, núm. 4, primavera, págs. 455-482.
- KUETHE, Allan, y BLAISDELL, Lowell (1991). «French influence and the origins of Bourbon Colonial Reorganization». *Hispanic American Historical Review*, Durham (EE. UU.), vol. 71, núm. 3, págs. 579- 607.
- LE RIVEREND, Julio (1981). *Historia económica de Cuba*. La Habana: Ed. Pueblo y Educación.
- MORENO LÁZARO, Javier (1999). *Los empresarios harineros castellanos, 1765-1913*. Madrid: Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica.
- NARRET, David (2015). *Adventurism and Empire. The Struggle for Mastery in the Louisiana-Florida Borderlands, 1762-1803*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- PEZUELA, Jacobo de la (1842). *Ensayo histórico de la Isla de Cuba*. Nueva York: Imprenta española de R. Rafael.
- PORTUONDO, Fernando (1965). *Historia de Cuba*. La Habana: Ed. Pueblo y Educación.
- POWELL, Lawrence (2012). *The Accidental City. Improvising New Orleans*. Cambridge (Massachusetts) – London: Harvard University Press.
- SALVUCCI, Linda (2005). «Atlantic Intersections: Early American Commerce and the Rise of the Spanish West Indies (Cuba)». *The Business History Review*, Oxford, vol. 79, núm. 4, invierno, págs. 781-809.
- SHEPHERD, William (1904). «Wilkinson and the beginnings of the spanish conspiracy». *The Hispanic American Historical Review*, Durham (EE. UU.), vol. 9, núm. 3 (abril), págs. 490-506.
- TROGDON, Jo Ann (2015). *The unknown travels and Dubious pursuits of William Clark*. Columbia: University of Missouri Press.
- WIDMER SENNHAUSER, Rudolf (1996). «Veracruz y el comercio de harinas en el Caribe español, 1760-1830». *Estudios de Historia Social y Económica de América*, Alcalá de Henares, núm. 13, págs. 102-122.
- WOODWARD, Ralph (2003). «Spanish Commercial Policy in Louisiana, 1763-1803». *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, Lafayette, vol. 44, primavera, págs. 133-164.

Fecha de recepción: 15 de junio de 2016

Fecha de aceptación: 13 de enero de 2017

Fecha de publicación: 2 de noviembre de 2017