

LAS RUTAS DEL TABACO DOMINICANO

Por Antonio Lluberes Navarro

BAJO EL TITULO "LAS RUTAS DEL TABACO DOMINICANO" — uno de los esquemas parciales para el trabajo "historia económica del tabaco dominicano" adaptado para la publicación— se intenta exponer sintética y sistemáticamente, quizás con exceso de documentación y poca interpretación, 1— las áreas geográficas de producción, 2— las vías de transporte, 3— los medios de transporte, y 4— los lugares de destino del tabaco dominicano desde 1492 a 1920. Por exigencia de lo tratado asoman temas de gran interés, como pueden ser, la forma de tenencia de la tierra, la comercialización, el mercado internacional, la estratificación social, etc., pero no es el interés de este trabajo incluirlos. Se incluirán en otros. El método de exposición será el cronológico, salvo en los casos en que no sea necesario.

Siglo XVI

Ya parece que no se duda que el primer encuentro consciente y consignado por escrito de los europeos con el tabaco fue entre el 2 y el 5 de noviembre de 1492 en las costas cubanas según nos lo narra el "Diario de Colón" el día 6 de noviembre. A partir de esta fecha el hábito de usar el tabaco fue creciendo rápidamente en medio del anatema, de funciones medicinales, y, por qué no, viciosas de esas dos nuevas poblaciones americanas: blancos o "cristianos" y negros esclavos. Gonzalo Fernández de Oviedo ("Historia General y Natural de Indias", tomo I, libro V, cap. 2) y el Padre Las Casas ("Historia de las Indias", cap. XLVI) nos refieren que desde los principios los cristianos comenzaron a usar el tabaco como medicina, como droga para sedarse de los dolores que le producía una enfermedad venérea llamada búas o buvas; y los negros esclavos, para lo mismo, pero en éstos producido por el cansancio del exceso de trabajo.

Se puede deducir que en sus inicios el tabaco se cultivó en toda la Isla —dice Oviedo que los negros lo “crían en las haciendas y arrendamientos de sus amos”—, allí donde hubiese un necesitado. Como acabamos de afirmar, y se irá viendo en el transcurso del trabajo, el tabaco se sembró en casi toda la Isla, pero desde mediados del siglo XVI el centro por excelencia para la producción comercial, que es la que nos interesa, es la zona comprendida entre La Vega y Santiago. El testimonio más antiguo que poseemos son las respuestas de seis vecinos de la Isla a las preguntas que le sometió el gobernador Gómez de Sandoval cuando investigaba la posibilidad de levantar la Real prohibición de la siembra de tabaco en 1606 (cfr. Documentación del cabildo de la Catedral de Santo Domingo relativa a la prohibición del cultivo del tabaco en Archivo General de Indias —en adelante AGI. Santo Domingo 94, ramo III). Todos coincidían en afirmar que el tabaco que se exportaba se cultivaba en Santiago y La Vega. A partir de esta fecha todos los documentos relativos al tabaco confirman a esta zona como la tabacalera. Para el siglo XVIII veremos “Preguntas que se han hecho a Don Juan de Bocanegra, vecino de la Isla Española por los Directores Generales de la Renta de Tabaco, y respuestas del mismo Bocanegra, 11 de julio de 1747” —en adelante Bocanegra— en Rodríguez Demorizi, Emilio, —en adelante E.R.D.— “Relaciones históricas de Santo Domingo”, vol. IV, aún inédito. Bocanegra reafirma el eje Santiago—La Vega y añade Puerto Plata más la periferia de Santo Domingo e Higüey. También es de notar que la única factoría—almacén de compra de la “factoría” creada en 1763 estaba localizada en Santiago, y que el tabaco enviado a la fábrica de Sevilla era de los siguientes parajes de la zona: Licey, Limonal, Gurabo, Guazimal, Sabana Grande, Canca, Quinigua, Guayabal, Moca, Jacagua, Egido, Papayo, Buenavista, etc. En el siglo XIX se mantiene el mismo eje tabaquero (cfr. Mariano Alvarez, “Memoria. Santo Domingo o la República Dominicana” en E.R.D., “Antecedentes de la Anexión a España”, Ciudad Trujillo, 1955, pp. 87—100), aunque ya el Sur tenía una producción comercial, por ejemplo, la cigarrería “El Paquete” de Santo Domingo anunciaba que el tabaco usado en sus cigarros era del Cibao, San Cristóbal y Cojobal (“El Teléfono”, Santo Domingo, 12 de abril de 1892). Sin embargo esto no significa exclusividad. En la misma zona norte, como hemos visto, el área se extendió de Cotuy a Guayubín incluyendo a Puerto Plata, y en el Sur se cultivó en Higüey, Los Llanos y San Cristóbal.

Si pensamos en la posibilidad del contrabando del tabaco habría que conceder que éste se cultivó en cantidades comerciales en la costa norte y oeste, áreas preferenciales del rescate de cueros. A este

respecto hay dos opiniones. La primera sostenida por Baltasar López de Castro ("Primero Memorial de arbitrio para el remedio de los rescates de la Isla Española. 20 de noviembre de 1598" en E.R.D. "Relaciones históricas de Santo Domingo", vol. II, pp. 160—215) quien afirma que los rescatadores extranjeros vienen, sobre todo, en busca de cueros, y no tanto de tabaco pues no es género "de tanto interés como los demás"; y por los canónigos del Cabildo de la Catedral de Santo Domingo quienes le argüían al Rey que "todo lo que se siembra y coge se trae a estos Reinos sin tener salida por otra ninguna parte que por ser flojo y de menor fuerza que los de tierra firme y otras partes nadie lo apetece ni lo busca" (Carta del Cabildo catedralicio de Santo Domingo al Rey Felipe III exponiendo las consecuencias negativas que se seguirán de aplicar la Real Cédula del 26 de agosto de 1606 que prohíbe el cultivo del tabaco. Sin fecha. AGI. SD. 24, ramo IV, folio 496). La otra opinión es la que da lugar a la R.C. prohibitiva de 1606. Ella dice que "a diversas partes y puertos de esas Islas de Barlovento acuden de ordinario muchos navíos de rebeldes holandeses, ingleses y franceses a rescatar tabaco, de que hay gran abundancia, por ser la principal grangería que los naturales tienen . . . siendo muy estimado y buscado de las dichas naciones. . ." (R.C. del Rey Felipe III que prohíbe el cultivo del tabaco por diez años en Santo Domingo, Cuba, Margarita, Venezuela, Puerto Rico, Cumaná y Nueva Andalucía. San Lorenzo, 26 de agosto de 1606 en "Disposiciones Complementarias de las Leyes de Indias", tomo III, Madrid, 1930, p. 323, No. 836). Desde la situación de la Isla esta R.C. requiere una acotación. Para su fecha las costas norte y oeste, lugares por donde se realizaba el rescate, estaban completamente despoblados, por lo tanto era imposible rescatar. Me resulta lógico admitir el cultivo comercial en estas costas, aunque no en grandes proporciones. El cuero era lo principal, pero el rescate no hay que limitarlo sólo a este artículo, sobre todo cuando el hábito de fumar se había extendido tanto en Europa (Cfr. Ortiz, Fernando, "Contrapunteo Cubano del Tabaco y el Azúcar", Ed. Ariel, Barcelona, 1973, cap. 7).

El tabaco cibaño que se contrabandeaba tenía que llevarse a las costas norte y oeste, y el que salía legalmente tenía que transportarse a Santo Domingo. Las vías de transporte eran trochas que serpenteaban junto a ríos y arroyos y por medio de quebradas, caminos abiertos a golpe de machetes. Estas vías han permanecido en uso hasta el funcionamiento de los ferrocarriles a fines del siglo pasado y el trazado de las carreteras a partir de las primeras décadas de este siglo. José Ramón Abad ("La República Dominicana. Reseña General Geográfi-

co Estadística". Santo Domingo, 1888, 2da. parte, cap. VI) describe varios caminos Cibao—costa Norte y Cibao—Santo Domingo. A título de hipótesis para posterior comprobación los exponemos como posibles vías de transporte de tabaco. De Santiago a Puerto Plata había dos caminos, el de Palo Quemado "que es muy poco usado por lo difícil y áspero que es su paso por la Cordillera, el otro es el de Altamira que es la ruta comercial, y hasta ahora, la más importante que ha tenido la República, pues por esa vía se ha hecho y aún se hace un importante transporte de frutos y de provisiones (pp. 194—5). También estaba la que todavía usamos, pero asfaltada, de Santiago a Montecristy que se desliza a través de la cuenca del río Yaque, siempre en su costado norte. Y la que lleva de Moca a Batei pasando las alturas de Jamao y de S. Fco. de Macorís a Matanzas siguiendo la cuenca del río Nigua (pp. 193 y 195). Las vías Cibao—Santo Domingo son tres. La de Bonao. En opinión de Abad "esta vía parece que fue la primera que se usó para comunicarse de Santo Domingo al Cibao" ya que Colón fundó Bonao en 1494, residió allí algún tiempo, y desde aquí se transitaba a la Buenaventura "cuando esta ciudad fue un importante centro minero", pero al decaer la laboriosidad de las minas también lo hicieron ambos pueblos, y "el camino se fue abandonando" (pp. 172—4). Luego está el camino del Sillón de la Viuda que sustituyó al anterior, (pp. 174—6). Por último el de las Gallinas (pp. 176—8). Como se ve, parece lógico que en el siglo XVI se usara el camino de Bonao para el transporte del tabaco.

El medio de transporte por estas vías terrestres era la fuerza animal, las conocidas recuas que se usarán hasta este siglo. Desconozco los costos de transporte para la época.

Los lugares de destino del tabaco dominicano en la fecha fueron, Holanda, Francia e Inglaterra si concedemos lo del rescate; y España y Cartagena de Indias como puerto de llegada para enviarlo a las minas de Zaragoza (ciudad en el actual Departamento de Antioquía, Colombia). Ya hemos visto cómo los canónigos de la Catedral decían que todo el tabaco cultivado aquí se embarcaba para estos Reinos. Los interrogados por el gobernador Gómez de Sandoval también concordaban en afirmar que el tabaco sólo se sacaba para "España y Cartagena y otras partes y muchos mercaderes de Cartagena enviaban a esta dicha ciudad a comprar el dicho tabaco". Como decía, de Cartagena se llevaba a las minas de Zaragoza "por ser la parte donde más se gasta. . . y los esclavos que asisten en las dichas minas no quieren ni pueden trabajar sin el dicho tabaco. . ." Las "otras muchas

partes" de que hablan los interrogados por Gómez de Sandoval no se especifican. Es posible que se refieren a otros puertos caribeños como se hará en los próximos siglos.

Siglo XVII

El siglo XVII se inicia en Santo Domingo con el acontecimiento traumatizante de las Devastaciones. Estas son un signo de la política española y europea de la época. La historiografía moderna ha llamado a este siglo, el "siglo decadente". En España se dieron juntas dos crisis, una económica y otra demográfica, pero a esto habría que añadir una "crisis de imperio". Un imperio que creció en un siglo (de la unión de Castilla y Aragón en 1479 a la anexión de Portugal en 1580) en un siglo se hundió (de la muerte de Felipe II en 1598 a la de Carlos II en 1700). Los Austrias sucesores de Felipe II tuvieron como función consolidar y mantener su amplia herencia. Ya se había acabado la pasión del descubrimiento y la conquista. La centralización rígida fue un método de control del que se abusó. Así se entienden mejor las Devastaciones y la real prohibición del cultivo del tabaco en 1606.

El tabaco cibaeco sufrió de forma particular y general esta política. Primero las Devastaciones impidieron su comercio ilegal en la costa Norte; un año después se prohibió terminantemente su siembra en las islas y costas del Caribe durante 10 años aduciendo razones de contrabando. Unos dicen que la R.C. prohibitiva se cumplió en toda la Isla (cfr. los interrogados por Gómez de Sandoval), otros que sólo en las costas lejanas a los puertos (ciudades) donde se podía rescatar. Lo cierto fue que entre una cosa y otra la producción y el comercio del tabaco se redujo.

Entonces los canónigos de la Catedral se constituyeron en abanderados de los intereses tabaqueros (ellos recibían fuertes diezmos por el tabaco), desde los del pobre cosechero hasta los de las Reales Cajas. Actuaron rápido, con insistencia y eficacia. Conozco más de siete cartas enviadas al rey entre 1608 y 1610. Pero no fue hasta 1614 cuando se levantó la prohibición (R.C. del rey Felipe III que alza la prohibición puesta en la sementera del tabaco y manda que se siembre por agora entretando que no haya orden contrario. Ventosilla, 20 de octubre de 1614. AGI. SD. 869, libro G. 6). Lo que más nos interesa de esta R.C. es la prescripción que manda: "...combiene y es mi voluntad que todo el tabaco que haya de salir y no se hubiere

de consumir en cada una de las provincias o islas donde se cojiere venga registrado y de derecha descarga a la dicha ciudad de Sevilla como todas las demás mercaderías y el cuidado de esto encargo a los dichos mis gobernadores para que ordenen que así se haga precisamente procurando que sea en conserva de las flotas para su mayor seguridad. . .” Se destaca la centralización con la obligación de llevarlo todo a Sevilla y que sea en las flotas. Se prohibió hasta el comercio intra-americano. Así, que si se cultivó tabaco en la época se enviaría a Sevilla vía la Habana (lugar de reunión de la flota y más próximo a Santo Domingo).

Suponemos que el eje Santiago—La Vega seguiría siendo el área preferencial del cultivo del tabaco y el camino del Sillón de la Viuda su vía de transporte. Pero, ¿se produjo tabaco a nivel comercial, de exportación? Un sólo documento nos atestigua que sí. La R.C. del rey Carlos II que dispone que la administración de la renta del estanco general de tabaco vuelva a la Real Hacienda del 3 de mayo de 1684 (AGI. Indiferente General 1748) nos revela que en España se fabricaban cigarros con tabacos de “la Habana, Trinidad de la Habana, Trinidad de la Guyana, Puerto Rico y Santo Domingo”, que todos eran “de una misma calidad, igual temple y bondad”, que había suficiente de él en los almacenes de España, que sólo se podían traer de estos sitios (“en Castilla no se han de consumir otros tabacos”), y que el tabaco de estos sitios no se podrá negociar sino es con la Real Hacienda. Más claro no puede ser, sin embargo, por ser el único documento que poseemos todo queda para posterior ilustración.

Una de las rutas comerciales más productivas y permanentes para el tabaco dominicano va a comenzar en este siglo y en la misma Isla: el comercio ilegal con la colonia francesa. En sus inicios los habitantes franceses se dedicaron al cultivo y exportación del tabaco de tal manera que en 1677 fue su principal ramo de producción con 20,000 qq., pero en 1681 su abundancia provocó un descenso de los precios en Francia y en consecuencia se fue abandonando el cultivo en Haití hasta que en 1685 la producción se había reducido “casi a nada” (Moya Pons, Frank, “Historia Colonial”, 1974, cap. 9; “Francia en Santo Domingo: Los Orígenes de Haití”). Este vacío lo llenó el tabaco cibaeno durante casi dos siglos. A partir de estos años el tabaco cibaeno tendrá otro lugar de destino y otra vía de transporte. La vía sería ese camino de piso firme que va bordeando al río Yaque desde Santiago a Montecristy. Aunque el comercio estuvo prohibido durante muchos años sería una “prohibición a la española” (“se aca-

ta, pero no se cumple”). En los momentos de observancia de la prohibición los atajos y cañadas se convertirían en las vías de transporte. Tendremos que esperar al próximo siglo para ver en su apogeo la exportación a España y a Haití.

Siglo XVIII.-

El siglo XVIII no trajo tan mala sombra como el anterior. España se vió sacudida por la guerra de Sucesión, sin embargo, los borbones sin ser unos excelentes gobernantes, vitalizaron la administración y la economía. En una mezcla de liberalización económica y empuje de la rapiña colonial inglesa y también francesa el comercio americano se activó. Se permitió el comercio intra-americano, luego la libertad de comercio con cualquier puerto de España, más tarde el comercio con las naciones neutrales, y por último el libre comercio. En Santo Domingo se notó un incremento en la vida económica. Sánchez Valverde (“Idea del valor de la Isla Española”, 1ra. ed. 1785) considera que los factores del mismo fueron el libre comercio ganadero con Haití, los beneficios de la actividad corsaria y el intercambio comercial con las naciones neutrales (Pp. 141—5). A esto yo añadiría la venta de tabaco a Haití y los beneficios de la factoría.

A este siglo, en lo que a tabaco se refiere, hay que dividirlo en dos, de sus inicios a la fundación de la factoría en 1763, o mejor al primer envío de tabaco en 1770; y de aquí a 1796, último envío de tabaco.

El primer período está casi todo expuesto en el documento Bocanegra. Dice Bocanegra que las áreas de producción del tabaco eran Santiago y La Vega, y aparece una nueva área, “la Candelaria de Puerto Plata”. Se recogían de 6 a 8 mil arrobas, siendo Santiago la de mayor cantidad, luego La Vega y por último Puerto Plata —“sólo se acopiarían hasta 400 arrobas”— dependiendo todo del “número de vecinos” puesto que “los terrenos son iguales para la calidad y demás circunstancias del tabaco”. También eran aptas “el terreno de la Vega de Higüey y algunas vegas inmediatas a la Capital, Santo Domingo, como toda la ribera del Río Haina. . . y las villas de los ríos Isabela y Ozama. . . pero en ninguno de estos parajes hay cosecha copiosa de tabaco ni aún para el consumo de la Capital y otras poblaciones inmediatas. . .” Por lo tanto, estas poblaciones del Sur tenían que surtirse del de Santiago y la Vega pagando 6 pesos por el transporte de una carga de 8 arrobas.

El sobrante del consumo interno del triángulo tabaquero buscaba salida en el “comercio furtivo con los holandeses y franceses”. Los holandeses venían con sus balandras a las costas a rescatarlo. A los franceses se le llevaba hasta su colonia. Allí se dedicaba al consumo interno, o se transformaba en rapé para la exportación en los molinos de “la Ciudad y Puerto de Bayajá”. Resulta interesante resaltar tres observaciones que hace Sánchez Valverde respecto al comercio con los franceses. Primero dice que el tabaco dominicano era muy admirado por los franceses para darle “fragancia y cuerpo, con una tercera o cuarta parte de ellos a su rapé” (cfr. Op. Cit. p. 185). Segundo, que la “introducción clandestina ha sido uno de los más fuertes comercios con los que ha subsistido nuestra colonia en su decadencia y que todavía da mucho jugo (pp. 185—6). Y por último, que los beneficios que produce este negocio se dan a pesar de que “los franceses, que conocen la poca venta que tienen de este renglón los cosecheros en nuestras poblaciones y que una vez llevado a sus colonias, no les conviene sacarlos, les dan la ley sobre el precio, y le obligan al más ínfimo, siendo tan alto el que ellos le dan con la simple Fábrica de rapé” (p. 66).

El tercer destino del tabaco dominicano a la fecha fueron los puertos del Caribe. Una muestra tomada al azar, en el libro de cuentas de la Real Hacienda de Santo Domingo (1719—25), revela la partida de 7 embarcaciones con cargas de tabaco con destino a puertos vecinos (AGI. Contaduría 1065).

Por último, el envío a España. No sabemos de envíos periódicos, pero sí que salía tabaco de Santo Domingo con destino a España. Por ejemplo, el 27 de noviembre de 1700 se le hizo un reconocimiento de mercancías e impuestos a un navío procedente de Santo Domingo que traía 6150 cueros al pelo y 6,000 libras de tabaco (Acta de reconocimiento, Sevilla. AGI. SD. 236).

La segunda idea del documento Bocanegra es una propuesta para el aumento de la producción y comercio del tabaco. Lo primero sería aumentar los cultivos de la zona Sur para que estas ciudades se autoabastecieran. Así se podrían dedicar 3 ó 4 mil arrobas a la exportación a España a beneficio de la Real Hacienda. Y ahora es cuando Bocanegra se convierte en un revolucionario del transporte. Propone que la exportación se haga por Puerto Plata. Calculaba que el coste de empaque y transporte sería de unos 3 reales de plata lo que representa un ahorro de 45 reales (5 pesos y 5 reales) respecto al traslado a la Capital (1 peso = 8 reales de plata). En Puerto Plata sería recogido

por una embarcación de la Real Compañía de Comercio de la Habana para llevarlo allí desde donde partiría para España.

Catorce años antes del documento Bocanegra, el gobernador Alfonso de Castro y Mazo escribía al rey Felipe V proponiendo algunas medidas para el desarrollo y defensa de la Isla, entre ellas, la compra del tabaco por cuenta del Rey (AGI. SD. 262). Lo que nos interesa ahora de dicha carta es que el gobernador se ofrecía a hacer y costear el primer envío de tabaco, pero vía La Guaira para que desde allí se remitiera a España en "las embarcaciones que conducen el cacao", embarcaciones de la Compañía de Comercio de Caracas o Guipuzcoana. También planteaba la posibilidad de enviarlo vía la Habana, pero en ese caso los costos correrían por cuenta de S.M. puesto que el flete sería caro ya que no hay comercio entre los dos puertos.

De esta forma pasamos a la 2da. parte de la historia del tabaco en este siglo. El 11 de octubre de 1763 el marqués de Squilace le escribía al gobernador Manuel de Azlor comunicándole la decisión real de establecer una factoría de tabaco en Santo Domingo, dándole instrucciones y haciendo algunas ponderaciones al respecto (AGI. SD. 1055). No se ha de entender la palabra factoría como una fábrica, sino como una agencia de compra. A la espera de los reglamentos, la llegada de los factores y del situado especial el funcionamiento de la misma fue demorado hasta 1770 cuando se hizo el primer envío.

La creación de factorías regionales fue el modo de poner a funcionar el estanco general de tabaco. En 1632 el tabaco se declaró regalía de la Corona, y el 9 de marzo de 1634 se estancó todo su comercio y se hizo girar alrededor de la fábrica de cigarros de Sevilla. Progresivamente se fueron instalando factorías en todas las zonas tabaqueras de las colonias españolas. Así las hubo en Cuba, Guatemala, Santa Fe, Nueva España, Perú, Buenos Aires, Luisiana, Manila, Caracas y Santo Domingo. El estanco "tuvo su origen en la necesidad de aumentar las rentas. No queriéndose gravar más a los contribuyentes se pensó en este arbitrio, limitado a un producto que, no siendo indispensable, había alcanzado un consumo considerable". Con la experiencia de España y Cuba se estimuló a los gobernantes a extenderla y los "resultados fueron por demás provechosos y constituyó uno de los ingresos más sólidos de la Real Hacienda" (Arcila Farías, Eduardo, "Reforma Económica del siglo XVIII en Nueva España, II - Industria, Minería y Real Hacienda". México, 1974, p. 138).

El método seguido en estas colonias fue sencillo. Se nombró un

factor regional en Santiago encargado de la compra, clasificación, empaque y envío a Santo Domingo; y uno general en Santo Domingo, responsable de recibirlo y enviarlo a las fábricas de Sevilla y Cádiz. En los 26 años de funcionamiento de la factoría se hicieron, que sepamos, 25 envíos de tabaco, que alcanzaron la cantidad de 3,889,972 libras y 172,788 cigarros (para estos datos, cfr. AGI. SD. 1055). Todo este tabaco era cibaño (para ver los nombres de las regiones cfr. p. 2), pero ya el área se había ampliado hasta la zona de Cotuy. Esto se puede deducir de la carta no. 257, del gob. José Solano Bote a Julián de Arriaga de fecha 26 de septiembre de 1774 informándole sobre el transporte del tabaco por el río Yuna donde se lee: "uno y otro he hecho hacer sin gasto de la Real Hacienda por los pueblos de Santiago, y La Vega y por la Villa del Cotuy, que inmediatamente recibirán el gran beneficio que les producirá esta providencia exonerándole como pedían del gravamen de la conducción del tabaco a lomo". De aquel poco que se cultivaba en Puerto Plata en la 1ra. parte del siglo no se menciona nada. En las cercanías de la Capital se seguía cultivando, pero no a nivel de exportación. Aunque en dos ocasiones se enviaron muestras del de Los Llanos y Santo Domingo no pasaron las pruebas de los prácticos de Sevilla para ser incluidos en las remesas de exportación (AGI. SD. 1055).

Las vías de transporte fueron varias. 1— Santiago—Santo Domingo a lomo de bestia por el camino del Sillón de la Viuda a un costo de 3 pesos y dos reales, o sea, 26 reales, el quintal. Este camino fue allanado en época del gob. Azlor. 2— El camino mixto: Santiago—San Rafael de Angelina por tierra, San Rafael de Angelina—bahía de Samana por los ríos Camú y Yuna en champanes, y Samaná—Santo Domingo en barco. Esta fue la obra del gob. Solano Bote (cfr. carta no. 257, del gob. José Solano Bote a Julián de Arriaga. Santo Domingo, 26 de septiembre de 1774. AGI. SD. 1055). Para tal fin se tuvo que nivelar el tramo Santiago—Angelina, construir los almacenes de la nueva población de Angelina y limpiar los ríos Camú y Yuna. Todo este trabajo se hizo por la colaboración de los tabaqueros de la zona. Para este transporte Solano Bote celebró un contrato con la Real Compañía de Comercio de Barcelona el cual estipulaba que ésta se responsabilizaría de transportar el tabaco desde Santiago a Santo Domingo corriendo con todos los gastos de almacenes y champanes y riesgos de pérdidas recibiendo el mismo pago que se hacía por el transporte terrestre durante tres años. La R.C.C.B. se comprometía a rebajar los precios más adelante cuando hubiera compensado los gastos iniciales y Solano Bote le prometía usar sus barcos para trasladar el tabaco de Santo Domingo a España. Todo nos indica que esta vía

se utilizó desde el mismo año de 1774, pero aún no podemos precisar hasta que fecha. El contrato con Narciso Subirás, gerente de la R.C.C.B., debió vencer en mayo de 1777. En estos 3 años conocemos que se hayan hecho seis envíos de tabaco a España. Por los nombres de los barcos, de los capitanes o porque se diga directamente se puede deducir que la R.C.C.B. intervino en ellos. No conocemos de la renovación del contrato. Ahora, en 1779 se inició otra guerra con Inglaterra y comenzó a retenerse el tabaco en Santo Domingo, por eso, "y por cesar la contrata que sobre transporte para en tiempo de paz tenía celebrada con don Narciso Subirás y Barra", el Gob. Isidro de Peralta celebró un contrato con Antonio de Rojas, "vecino de esta ciudad y único comerciante de la carrera de España" para conducir los tabacos a España mientras dure la guerra (Carta no. 152, del gob. Isidro de Peralta a José de Galvez. Santo Domingo, 1 de mayo de 1780. AGI. SD. 1055). Que sepamos, a partir de la fecha de este contrato Antonio de Rojas hizo tres envíos, uno por "vía extraña" y dos por el "Guarico". La próxima documentación que poseemos es una larga lista de 100 comprobantes de pago a los recueros que transportaban el tabaco Santiago—Santo Domingo, con fecha 1 de junio de 1789 a 31 de julio de 1790. Esto nos indica que para estos años la vía fluvial se había abandonado completamente, y ésto si consideramos que el abandono de 1780 fue momentáneo.

Solano Bote contempló la posibilidad del transporte vía Puerto Plata o Montecristy, pero descartó uno y otro aduciendo que "Puerto Plata es el más inmediato a Santiago, pero el camino es de serranía muy agria y el puerto no es seguro de los vientos, aún para los bageles menores; de menos dificultad sería hacer esta conducción por Montecristy, porque desde Santiago, a aquel puerto es el camino llano, y fácil de hacer carretero, pero es dupla la distancia" que la que hay entre Santiago y Angelina, y mientras el viaje Boca de Yuna—Santo Domingo se hace en "tres días y medio, lo más y sin riesgo alguno, y el de Montecristy es de quince días a lo menos y con riesgo bastante, porque no hay en las costas septentrionales un puerto donde abrigarse de un norte de bageles. . . Además y principalmente el terreno de Santiago a Montecristy es esterilísimo para frutos" en cambio la ruta del Yuna "es la más fértil, y considerable de toda la Isla" y de esta forma podrán los agricultores "sacar los frutos" y "los empeñará su conveniencia a cultivarla" (Carta no. 257, del gob. José Solano Bote).

3— La vía del Guarico. Arriba ya hablábamos del contrato con Antonio de Rojas. El primer embarque que hizo este señor (20 de mayo de 1780) era de un tabaco que se hallaba retenido en el puerto de Santo Domingo a causa de la guerra. Concedamos que llegó allí

vía Yuna. Su traslado a Sevilla se hizo por lo que el gobernador Peralta llamó "vía extraña" (carta no. 152, del gob. Peralta a José de Galvez. Santo Domingo, 20 de mayo de 1780. AGI. SD. 1055). ¿Cuál fue esta vía? Todo parece indicar que fue a través de los holandeses de Curazao. Las razones existentes son, primero, que en la carta no. 152 arriba mencionada se dice: "...los comerciantes de Curazao de quien pensaba valerse..."; y segundo, que cuando los holandeses entran en guerra contra Inglaterra el gob. Peralta y Antonio de Rojas tienen que celebrar un 2o. contrato (carta No. 217, del gob. Peralta a José de Galvez. Santo Domingo, 21 de agosto de 1781. AGI. SD. 1055). Los dos restantes envíos (oct. de 1781 y enero de 1783) los hizo vía el Guarico. Primera vez que el tabaco dominicano pasa por Haití para ir a España. El traslado Guarico—España se hacía bajo bandera portuguesa (Portugal ha sido un tradicional aliado de Inglaterra).

Exceptuados los 3 envíos que se hicieron según lo contratado con Antonio de Rojas y uno que se hizo vía la Habana (el de 1796), los restantes 21 siguieron la ruta Santo Domingo—Cádiz a un costo de 7 pesos y cuatro reales la arroba, y de allí a Sevilla por tierra o por el río Guadalquivir. Este transporte fue controlado por Antonio de Rojas y por la R.C.C.B. Antonio de Rojas era propietario del bergantín "San Antonio" alias "El Caulicán", y con éste, se ha podido precisar que se hicieron por lo menos 3 envíos. La R.C.C.B., fundada en 1756, poseía el monopolio del comercio con Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, más diez barcos de registro para Honduras y derecho a flete en el puerto de la Habana. Poseía un millón de pesos de capital y declaró beneficios que alcanzaron un 30% (Vicens Vives, Jaime, "Manual de Historia Económica de España", Barcelona, 1972, p. 522). En Santo Domingo tenía un agente, Narciso Subirás Barra. Poseía un comercio en Santiago, la contrata del transporte del tabaco Santiago—Santo Domingo vía Yuna, un proyecto para "aumentar la población" y casi el monopolio del transporte del tabaco a España. Desde su fundación hasta 1765 la R.C.C.B. había enviado al Caribe 10 embarcaciones (AGI. Contratación 5005) y de los 21 envíos de tabaco ésta había enviado con toda seguridad 7 y aún se duda de tres más.

Por lo general el tabaco enviado fue en rama. Aunque en el primer envío iban 15 barriles con 172,788 cigarros, a la fábrica de Sevilla no le interesaban éstos ya que elaborarlos era su función, además la manufactura criolla no era muy buena y por esto comunicaron que no se enviaran más.

El 22 de julio de 1786 Carlos III decidió ampliar la fábrica de cigarros de Sevilla para la producción del rapé prohibiendo la entrada del rapé extranjero (AGI. SD. 2633) y disponiendo que la factoría de Santo Domingo enviase 60,000 libras de tabaco en hoja para tal fin sin que se perjudicase lo que se enviaba para los cigarros. Otro tanto se le adjudicó a Luisiana. La factoría de Méjico sería la encargada de financiar la compra de este tabaco. El gobernador Manuel González, primero envió unas muestras (carta no. 97, al marqués de la Sonora. Santo Domingo, 25 de enero de 1787. AGI. SD. 2633, 554), y en mayo del mismo año remitió 6,075 libras de tabaco en andullos de 1ra. y 2da. calidad "tanto por no haberse podido acopiar ninguna hoja. . . como por estar aquellos adaptados para dicho fin" (carta no. 158, del gob. Manuel González al marqués de la Sonora. Santo Domingo, 12 de mayo de 1787. AGI. SD. 2633, folios 601—2). Que sepamos las Reales Cajas de México no enviaron un solo real para la compra de dicho tabaco, ni se hizo otro envío. En cambio, Luisiana envió

Año	buques	Libras	Signatura AGI
sin fecha	6	673,406	SD. 2633,614
1789 hasta agosto	10	1,757,465	SD. 2633,612
1790, marzo	1	395,149	SD. 2634,703
1790, abril	1	494,196	SD. 2634,703
1790, mayo	2	868,120	SD. 2634,703

Esta comparación nos indica el bajo nivel de producción de la factoría de Santo Domingo.

Aquel negocio ilegal con Haití que constituyó en gran parte el comercio del tabaco desde fines del siglo pasado sufre una variante considerable: el 17 de noviembre de 1778, el rey Carlos III firmó una Real Cédula que concedía el permiso de aumentar la producción del tabaco (en 1774 se había reducido a 12 mil arrobas más o menos) y después de suplir los compromisos contraídos con la Real Hacienda se aproveche lo restante según lo permite la "novísima Real Cédula y Reglamento del Comercio Libre", y "asimismo tiene S.M. a bien que puedan llevar los tabacos sobrantes y que por su baja calidad no son del recibo en aquellas Reales Fábricas, a la parte francesa de la Isla tomando en pago solamente dinero o negros". (AGI. SD. 1055), es decir, se legaliza el comercio. No conocemos de la ampliación del mercado al amparo de la Real Cédula que libera el comercio. Para el tabaco dominicano, abrir un nuevo mercado no era cosa fácil. Ya

hemos visto de lo reducido de su producción a pesar de la solicitud del aumento de los envíos, además tenía que competir con otros tabacos de superior calidad como el cubano, el brasileño, etc. Del comercio con Haití no sabemos si aumentó, pero se puede concebir un incremento ya que era un mercado viejo, conocido.

Para completar los lugares de destino, exponemos dos intentos de exportación, a Méjico y a los asentistas franceses. El estanco mejicano comenzó a funcionar a partir de 1764 basado en la experiencia cubana. Por razones que ahora no nos interesan las relaciones entre la administración y los tabaqueros fueron muy tirantes hasta el punto de reducirse la producción. Por esta razón, una junta administrativa reunida en abril de 1770 decidió importar un millón de libras de otras colonias, a saber, 500 mil de Cuba o en su defecto de Santo Domingo, y otro tanto de Caracas (Farías, op. cit.). De Cuba se podría exportar medio millón de libras puesto que la R.C. de Felipe V del 11 de abril de 1717 que fundaba el estanco, contemplaba que se exportaran 7,300,000 libras anuales (Rivero Muñiz, José, "Tabaco, su historia en Cuba", Vol. II, Instituto de Historia, La Habana, 1964), y de hecho del 1ro. de marzo de 1766 al 15 de marzo de 1770 Cuba exportó 595,144 arrobas y 22 1/4 libras que hacen 14,878,622 1/2 libras de las cuales fueron a Méjico 3,021 arrobas y 13 libras que son 75,538 libras (Estado de cuentas de la Real Factoría de Tabaco de la Habana. AGI. Indiferente General 1745). Ya hemos visto lo limitado de las exportaciones de Santo Domingo. Lo de la exportación a los asentistas franceses se desprende de una Real Orden enviada al gobernador Solano Bote en la que se le pide que informe sobre qué cantidad, en qué mes y en cuál puerto de España se le puede entregar el tabaco dominicano a los asentistas franceses (San Ildefonso, 3 de septiembre de 1778. AGI. SD. 1055). El negocio francés con el tabaco español debió tener grandes dimensiones ya que el 28 de abril de 1791 se le ordenó al gobernador de Luisiana enviar un millón de libras de tabaco en andullos que ya tenía listas para embarcar "a los puertos de Ruan y Nantes consignados en el primero a Don Nicolás Rivard y Levieux y en el segundo a Berthault y Landaluce" (AGI. SD. 2634). Pero que se sepa de Santo Domingo no se sacó una libra de tabaco con ese destino.

Así llegamos al fin de la historia del tabaco del Santo Domingo Colonial (la España Boba será otra cosa). El 12 de mayo de 1796 el gobernador Joaquín García comunicó el envío a España, vía La Habana, de 1,008 tercios con 939 quintales y 89 libras —los últimos— que se hallaban detenidos en Santo Domingo desde antes de la decla-

ración de la guerra, para no exponerlos a los contratiempos o a manos de los enemigos (AGI. SD. 1055). Corrían aquellos años de incertidumbre que concluyeron con la ocupación de Toussaint.

Siglo XIX

Pasando por alto la precisión cronológica, por su dinámica económica y política este siglo debería comenzar cuando llegó la noticia del Tratado de Basilea a Santo Domingo. Los acontecimientos que se van a suceder a partir de aquí sólo se pueden comparar con las Devastaciones en su aspecto transformador de la vida nacional a todos los niveles. El tabaco perdió su principal comprador, la fábrica de cigarros de Sevilla. Su otro comprador, la colonia francesa, comenzaba un período de agitaciones internas que lógicamente reduciría su compra de tabaco. Sin embargo, aunque en pequeñas cantidades, se siguió cultivando. Mr. Pedron escribía hacia 1800 que la producción de Santiago y La Vega se eleva de 12 a 14 mil libras (de 14 onzas) de un año a otro y que también se preparaban añullos de 4 1/2 libras y se fabricaban cigarros. Preparados en cargas de 18 lbs. se trasportaban a caballo a Montecristy y a Santo Domingo a un precio de 8 pesos la carga ("Memoria descriptiva de la parte española de Santo Domingo. . . (1800), en E.R.D. "La Era de Francia", 1955, p. 171). Pedron no indica quienes son los compradores, pero a título de hipótesis se puede afirmar que serían los holandeses de Curazao, los norteamericanos que comenzaban a negociar en el Caribe a título de bandera neutral, y la misma colonia francesa.

Al abandono español se unió la presencia de Toussaint. La libertad de los esclavos, aunque afectó más a la crianza de ganado que al cultivo del tabaco, mermó la producción global. Los planes de Toussaint para establecer el sistema de grandes plantaciones se vinieron abajo con la llegada de las tropas napoleónicas. Los franceses (1802-9) también hicieron sus esfuerzos de desarrollo económico, pero en lo que a tabaco se refiere no fueron tan eficaces como con la madera. Una de las causas que más incidió en su no desarrollo fue la invasión de Dessalines de 1805 la cual afectó vitalmente el área tabaquera cibaëña.

A la ocupación francesa siguió ese período que se ha llamado la España Boba (1809-21). Fernando VII recibió con gran júbilo la gratitud y lealtad de "los naturales de la Isla de Santo Domingo que acaban de reconquistarla" y le concedió una serie de gracias, franqui-

cias y privilegios en enero de 1810. Entre otras otorgó la continuación del envío del situado (150 mil de Méjico y otro tanto de Caracas), libertad de cultivos, exención de diezmos por 10 años y del pago del derecho de alcabala (= tributo a pagar sobre el precio de una compra o venta) (AGI. Indiferente General 667). El año próximo de 1811 el Consejo de Regencia escribió al gobernador de Santo Domingo urgiéndole promover el cultivo del tabaco y enviar muestras del rapé y de cigarros (AGI. SD. 1055). El 26 de junio de 1813 el gob. Carlos Urrutia envió las muestras pedidas vía Pto. Rico: 3 fardos de tabaco con un peso de 60, 62 y 55 lbs., los dos primeros en hojas y el tercero en andullo, y un cajoncito con tres botellas de rapé (AGI. SD. 1055). El análisis de este tabaco dió resultados muy positivos. El informe decía que "el tabaco en hoja es de superior calidad e igualmente el andullo para su elaboración para rapé, y el que contienen las tres botellas también de muy buena calidad en su clase" (carta no. 11, del Intendente de Cádiz, Bernardo Elizalde al Secretario de Hacienda anunciando el recibo de unas muestras de tabaco de Santo Domingo e informando su reconocimiento. Cádiz, 22 de enero de 1814. AGI. SD. 1055). Pero cuando este informe llegó al Consejo de Regencia ya era tarde pues las Cortes Ordinarias habían decretado el desestanco y lo único que pudieron proponer fue que se diera "al público una noticia auténtica para que en vista de las ventajas que proporciona se animen especuladores de ambos hemisferios a hacer un comercio que ofrece conocidos beneficios" (carta del Consejo de Regencia del Reino al Intendente de Cádiz. Madrid, 26 de abril de 1814. AGI. SD. 1055).

De nada valieron cartas, informes y proyectos de José Núñez de Cáceres y Carlos Urrutia, ni las gracias y privilegios otorgados por el Rey, España no estaba en condiciones de ocuparse de la Colonia. El tabaco dominicano va a tener otras rutas y otras formas de mercadeo. En los años de 1814—16 se exportaron a San Thomas por el puerto de Santo Domingo algunos cargamentos de tabaco cibaño. Sin embargo, lo más importante de estos años fue el inicio de la exportación, en especial del tabaco, por Puerto Plata ("El Dominicano", Santo Domingo, 22 de septiembre de 1846, no. 22, p. 88).

La documentación que poseemos sobre el tabaco durante la dominación haitiana es escasa, pero el solo dato del alto nivel de las exportaciones nos da qué pensar. Ya hemos visto como en el siglo XVII la colonia francesa abandonó el cultivo del tabaco de una forma casi total, basta ver la tabla de exportaciones de 1776 que trae Sán-

chez Valverde en la página 160 donde no se menciona el tabaco. Desde ese mismo siglo el tabaco que ellos usaban, convertían en rapé y exportaban provenía del Cibao, principalmente. Sin embargo, la tabla de exportaciones que trae el apéndice no. III del libro "La Dominación Haitiana" de Moya Pons revela un incremento sorprendente de la exportación tabaquera. Tres fechas nos lo indicarán: 1820 — 97,600 lbs., 1826 — 788,436 lbs. y 1841 — 3,219,690 lbs. Sólo en el año de 1841 Haití exportó la misma cantidad de tabaco que envió la factoría a las Fábricas de Sevilla y Cádiz durante 25 años. La explicación más coherente es que ese aumento de la exportación consistía en la suma de la producción cibaena. Esta intuición es confirmada por un artículo del periódico haitiano "Le Manifeste" del 20 de octubre de 1844 que dice: "Il est de notoriété que de 5 a 600,000 livres de tabac exporté chaque année sous le régime espagnol, la production s' est portée jusqu'à 3,000,000 livres" (Boletín del Archivo General de la Nación, No. 30, p. 331). Pero lo que nos interesa es comprender a qué se debió ese aumento de la producción cibaena. Dos causas pudieron incidir: primero los efectos positivos del Código Rural que buscaba incremento de la producción agrícola para poder pagar los 150 millones de francos adeudados a Francia, y segundo una razón que no afecta a la producción, pero sí a la concentración de la exportación tras el control haitiano, la ley del 20 de marzo de 1823 que prohibía todo el comercio entre Haití y las demás islas antillanas.

En el curso de los 76 años de vida republicana (1844—1920) que vamos a ver el cultivo del tabaco se consolida en la zona del Cibao, amplía su área geográfica, su producción aumenta, etc.; sin embargo, hacia 1880 sufre una gran crisis, no por ello del todo perjudicial: pierde su mercado monopolístico alemán, aparece la industria azucarera como su gran competidor, se diversifica la producción cibaena con la introducción del café y del cacao. Ahora, el acontecimiento económico más sobresaliente de la época es la aparición de la política proteccionista de los gobiernos azules y lilisistas. Estos gobiernos tienen que encarar una doble realidad, primero, que el tabaco —fuente de vida de la región que constituía su base política— comenzaba a pasar por una gran crisis; y segundo, la industria azucarera empezaba a mostrarse como la solución a la problemática agrícola nacional. Empujados por estas dos fuerzas aparecen una serie de leyes de protección, fomento y regulación de la producción agrícola tabaquera, cañera, cafetalera, etc. (ver las más sobresalientes en "Colección de Leyes", tomo 7, número 1913; t. 7, No. 1923, 1961, 2003, 2040 y 2148; t. 9, No. 2292; t. 10, No. 2590 y 2637; t. 11, No. 2902; t. 13,

No. 3415 y 3461; y t. 26, Orden Ejecutiva No. 427 y 555).

Aunque una serie de acontecimientos políticos y económicos nacionales (guerras de Independencia, Revolución de 1857, Restauración, guerras civiles. . .) e internacionales (guerra de Crimea, guerra Franco—Prusiana, 1ra. Guerra Mundial, crisis económica de la post-guerra. . .) van a incidir en su normal desarrollo, éste no perderá su dinámica de desarrollo positivo, sólo fluctuará su índice de producción, cambiará su mercado internacional y encontrará nuevos artículos agrícolas competidores.

El área geográfica de producción tabaquera que antes habíamos localizado entre Cotuy y Santiago ahora se extiende más hacia el oeste hasta llegar a Manzanillo (Hazard, Samuel, "Santo Domingo. . .", p. 369). En la zona Sur se cultivaba tabaco para la exportación. De enero a septiembre de 1856 se exportaron por el puerto de Santo Domingo 2,590 lbs. de tabaco. Como el cibaño se exportaba por Puerto Plata se puede deducir que esta producción era sureña.

Con fluctuaciones, el tabaco cibaño fue escalando mayores renglones de producción. Unos cuantos datos nos darán una idea. Para 1845 se calculaba en cerca de 50,000 qq. (carta del cónsul francés Saint Denys al ministro francés Guizot. Santo Domingo, 8 de mayo de 1846 en Boletín del Archivo General de la Nación, no. 30, p. 399). La exportación de enero a septiembre de 1856 fue de 2,021,528 lbs. y 98 mil cigarros (Gaceta Oficial nos. 131 y 143 del 19 de agosto y 11 de noviembre de 1856). La de 1860 de 60 a 80 mil qq. (Mariano Alvarez, "Memoria. . .", p. 97). En 1878 alcanzó a 120 mil qq. En 1905 fue de 8.048,097 lbs. (Deschamps, Enrique, "La República Dominicana". Santiago 1907, p. 128). Y en 1920, 16,432 toneladas métricas ("Primer Censo Nacional de República Dominicana", 1920, p. 19). A estos niveles de exportación hay que añadir el consumo interno. Para esto no tenemos un solo dato, pero el aumento de la industria tabaquera es un índice del elevado consumo interno. Deschamps recoge que en 1905 existían en el País 82 tabaquerías y 19 fábricas de cigarrillos. Muchas serían pequeñas, pero hay que tener presente que la firma "La Matilde" de Simeón Mencía y Sucesores, de Santiago, anunciaba una producción diaria de 1,199,999 cigarrillos ("El Diario", Santiago, 23 de agosto de 1909) y la fábrica de cigarrillos "La Habanera" de Zollner y Cía otra de 1,200,000 ("El Diario", Santiago, 9 de diciembre de 1908).

Esta producción, traducida en mano de obra empleada, actividad comercial, dinero circulante, entradas fiscales a título de impuestos de exportación, convirtieron al Cibao en el eje de la República hasta los 1880. La caída de la exportación en 1854 cooperó a la caída de Santana en 1856. Las maniobras económicas de Báez en 1857 alrededor de la gran cosecha de ese año fue causante de la Revolución de Julio. Su gran crisis de los años 80—90 se hizo sentir en el seno de los gobiernos lilisistas. Así, no fue sólo uno, sino varios los que afirmaron la centralidad del Cibao, baste mencionar al cónsul español Mariano Alvarez: “Por esta circunstancia (la producción del tabaco) se la distingue hoy y denomina “Provincia más productora de la República”. La importancia de su exportación es desproporcionadamente superior a la que tienen las demás provincias; su comercio goza de más crédito que la Provincia del Sur en los mercados extranjeros. . . (carta a la 1ra. Secretaría de Estado Español. Santo Domingo, 18 de septiembre de 1860, en Colecc. Herrera, “Negociaciones para la Anección”, vol. I, pp. 16—20, 2da. parte. Bibl. AGN.).

En estos años contemplamos uno de los cambios del mundo tabaquero. La vía de exportación no será la de Santo Domingo, sino la de Puerto Plata. Aquel villorio al cual el gobernador Solano Bote llamó “Los Ranchos de Puerto Plata” en 1774 se convertirá, gracias al tabaco, en el puerto principal de la República. Hasta los 1880 será el principal (aún en 1887 era mayor su actividad importación—exportación que la de Santo Domingo. Abad, op. cit. p. 388), y a pesar de entrar en decadencia, todavía hasta 1920, cuando la gran crisis hace quebrar las casas Divanna y Battle sigue siendo de gran actividad.

El medio de transporte siguió siendo el animal, pero la inauguración del Ferrocarril Central Dominicano Santiago—Puerto Plata introdujo este medio mecánico. La tarifa del ferrocarril estipulaba el pago de 20 pesos por tonelada de tabaco enseronada (Tarifa del Ferrocarril Central Dominicano, 1 de octubre de 1879, en Deschamps, op. cit., p. 98).

El lugar de destino del tabaco cibaño durante casi 70 años fue Alemania, en concreto Hamburgo y Bremen. El comercio alemán ejerció un control tal que Hazard lo llama “monopolio casi exclusivo” (op. cit. p. 175). Dos causas van a incidir en el cambio de este mercado. Primero, porque el comprador alemán comenzó a disgustarse por el mal tratamiento que le daba el tabaquero a su producto. Lo mojaba excesivamente para que aumentara de peso, lo que ocasionaba una fermentación tardía cuando ya estaba enseronado y quizá

hasta embarcado (Abad, op. cit., p. 317). También abusos como el de meter piedras en los serones (Bonó, "Congreso Extraparlamentario" en E.R.D., "Papeles de Pedro Francisco Bonó". Santo Domingo, 1964, p. 361). Pero se impone una defensa del tabaquero. José Ramón Abad defiende al productor cibaño y culpa al comprador alemán arguyendo que el comercio hamburgués "ha hallado en nuestra hoja una clase de mucho rendimiento para sus manipulaciones, siempre que se mantenga los precios bajos a que ha sabido limitarlos". Esta influencia ha sido "fatal" puesto que los "compradores de aquí procediendo como agentes de las casas alemanas cifraban todo su empeño en obtener cantidad y peso de hoja". Precios bajos y hoja basta. El agricultor respondía con maña presentando una hoja de poca calidad, mal trabajada y aumentada en peso por el exceso de agua. Por esto defendía que el mercado hamburgués "no es el que nos conviene" (Op. Cit. p. 317). Sin embargo, no podemos dejar de tener presente que ya desde los años de la factoría española los peritos de Sevilla destacaban que aunque la hoja cibaña era de buena calidad, el tratamiento, en especial el rociado de agua, al que se llamaba "chinguito" o "melazo" no era el indicado.

Junto con Alemania se exportaba tabaco, aunque en pequeñas cantidades, a los puertos vecinos de Puerto Rico, San Thomas, y Curacao (Mariano Alvarez, "Memoria . . ." p. 97). Así se mantuvo la situación hasta 1914 cuando la Guerra Mundial hizo cambiar la situación. El lugar de Alemania lo paso a ocupar España ("Primer Censo . . ." p. 19).

El País se va a convertir en lugar de destino de tabaco extranjero, cubano, norteamericano y europeo. En las dos primeras décadas del siglo se encuentran tres firmas importadoras: Alfredo F. Pellerano, representante exclusivo de la fábrica "Eminencia" de la Habana ("Listín Diario", 1 de septiembre de 1904); La casa "The Base—Ball Tobacco Company" propiedad de John Abbes, importador de tabaco de U.S.A. y Europa ("El Progreso", 12 de abril de 1915); y "Francisco Lavandero y Cía" importador de la "Havana Tobacco Co." en sus marcas "La legitimidad", "Susini", "Henry Clay", "Pedro Murias", "Fin de Siglo" y otras.