

TABACO Y CATALANES EN SANTO DOMINGO DURANTE EL SIGLO XVIII.

Por Antonio Lluberes Navarro

El cultivo del tabaco es una actividad agrícola de larga tradición en Santo Domingo, en particular en su valle central, el del Cibao. Desde los primeros años del siglo XVI, cuando su consumo comenzó a extenderse entre la población europea y esclava, tanto de América como de la misma Europa, el tabaco de Santo Domingo inició sus travesías atlánticas en dirección a España y a algunas ciudades de América. Se dice que el tabaco de Santo Domingo fue el primero en llegar a España.¹ Junto con su destino español, éste, al igual que el cuero, el añil, las maderas, etc., se rescataba (contrabando) con ingleses, franceses y holandeses en las costas norte y oeste de la Isla.

Para evitar este contrabando, en 1605, el rey Felipe III decidió destruir todos los hatos, plantaciones y poblados de las costas norte y oeste y trasladar la población, pertenencias y ganados al centro—sur de la Isla. Esta medida fue decisiva para marcar la decadencia de la Colonia, decadencia que se había iniciado a mediados del siglo XVI, cuando la preocupación de la Corona española se trasladó a las zonas mineras de México y el Perú, casi abandonando esta Isla.

Tanto una como otra medida perjudicaron la producción y el comercio exterior del tabaco. Pero, como el absentismo español de la parte occidental de la Isla facilitó la entrada y establecimiento de colonos franceses en ella, con el transcurso del tiempo, los campesinos tabaqueros del valle del Cibao dirigieron sus exportaciones hacia sus vecinos franceses, donde encontraron —a pesar de ser engañados— la alternativa al abandono del gobierno. Podemos decir que, desde 1680 hasta 1770, el tabaco cibaeno siguió sustancialmente esa ruta, aunque se seguía exportando a España, pero en cantidades tan poco considerables que ha dejado muy pocas huellas.

El siglo XVIII trae una novedad para el mundo tabaquero

español: el auge del sistema del Estanco del tabaco, y la consolidación de las Reales Fábricas de Tabacos de Sevilla. Ambas habían comenzando en el siglo anterior. El Estanco funcionaba a través de factorías subsidiarias localizadas en diversas zonas tabaqueras del Reino, así, por ejemplo, Cuba, México, Perú, Caracas, Filipinas, etc. Una de sus funciones era abastecer de tabaco a las fábricas de Sevilla.

Las posibilidades tabaqueras del valle del Cibao, y las buenas noticias que corrían respecto a las factorías de los países vecinos, estimularon a varios gobernadores y a algunos vecinos a contemplar y proponer al Rey la conveniencia de establecer una factoría en Santo Domingo. Este era casi un argumento recurrente cuando se hablaba de proyectos de mejoramiento de la decaída Colonia.²

Factoría de Tabaco

Estando las cosas así, se llega a 1763. La Habana —principal productor de tabaco— estaba ocupada por la Armada inglesa. El gobernador Manuel de Azlor aprovecha la oportunidad para proponer nuevamente las posibilidades de fundar una factoría de tabaco en Santo Domingo.³ La buena calidad de las hojas enviadas como muestras y las condiciones internas de las Reales Fábricas de Tabacos de Sevilla, en concreto los grandes desembolsos que debía hacer para comprar las hojas Virginia y Brasil a ingleses y holandeses, movieron a las autoridades correspondientes a dar una opinión positiva. El 16 de octubre de 1763 se firmaba una Real Orden que establecía la Factoría.⁴ En líneas generales, su función se limitaba a comprar de 25 a 30 mil pesos de hojas de tabaco en rama y enviarlo a las Fábricas de Sevilla. Los fondos para esta operación serían situados⁵ por las Reales Cajas de México.

Aunque fundada en 1763, ésta no pudo comenzar a funcionar hasta 1770, fecha en que hizo su primer envío. Desde este momento se le presentaron dos problemas. El primero era de orden técnico, los tabaqueros, aunque cultivaban muy buenas hojas, no sabían procesarlas y sucedía que unas veces llegaban a Sevilla muy húmedas, casi podridas, y otras veces demasiado secas.

El segundo problema era de transporte. El tabaco debía ser transportado desde la ciudad de Santiago, asiento de la Factoría en el valle del Cibao, a la ciudad de Santo Domingo, por vía terrestre, en recuas. Más de 200 kilómetros a través de los puertos que permitía la cordillera central de la Isla. Era un trabajo duro y caro y distraía

mucha mano de obra tabaquera. En cuanto al precio, baste decir que una arroba⁶ de tabaco de primera calidad que costaba 22 reales de plata debía pagar 6 reales y 4 maravedíes de transporte.

No sería extrema la situación si todo terminara aquí. Una vez el tabaco en la ciudad de Santo Domingo, debía ser transportado a Cádiz y de aquí a Sevilla. Nos fijaremos sólo en el viaje Santo Domingo—Cádiz. El pago de este flete marítimo era otro renglón que aumentaba mucho el precio final ya que debía pagar 7 reales y 17 maravedíes por arroba. Como se ve, hay un notable problema de costos de transportes. La diferencia del precio de transporte entre Santiago—ciudad de Santo Domingo respecto a aquél de Santo Domingo—Cádiz era de 1 real y 13 maravedíes a pesar de la notable diferencia de distancia.

La razón del alto costo del transporte Santo Domingo—Cádiz era simple. La Colonia no tenía una actividad económica fuerte que garantizara un movimiento de tráfico marítimo permanente entre ella y España. Los transportes contratados eran casi fletes completos. Se complicaba la situación cuando no se preveía el flete de regreso seguro. El transporte oficial, es decir, la Flota, desde hacía años había excluido a Santo Domingo de su ruta. No se podía contar con ella, como de hecho no se contó. Entonces, el recurso único era el transporte privado.

Ahora los gobernadores y los encargados de la Factoría caían en la cuenta de los excepcionales gastos que les ocasionaba el renglón transportes, y andaban en busca de una solución.

La primera medida que se pensó fue la de acercar las siembras a la ciudad de Santo Domingo y así evitar el viaje. Pero, aunque se hicieron experimentos, los resultados no fueron favorables, ya que la tierra y la población campesina tabaquera eran cibañas. Los alrededores de la Capital no dieron buen tabaco.

La otra idea fue cambiar la vía terrestre por la fluvial—marítima para hacer el viaje Santiago—ciudad de Santo Domingo. Esta fue la labor del gobernador Joseph Solano en 1774. Con la colaboración de los campesinos cibaños el gobernador Solano dispuso se acondicionaran, para ser navegados por champanes (embarcaciones de fondo liso), los ríos Camú y Yuna, el primero afluente del segundo. Ambos corren desde la cordillera Central, pasando por la parte este del valle del Cibao, y van a desembocar en la bahía de Samaná, en el

nord—este de la Isla. Además, construyó un almacén a orillas del río Camú para depositar los tabacos que esperaban ser trasportados. A este puesto le llamó San Rafael de Angelina. Por último, allanó el camino que va desde Santiago hasta el almacén.

Ya la vía estaba lista. El tabaco cultivado en el valle del Cibao se compraba en Santiago. De aquí se trasladaría por vía terrestre a San Rafael de Angelina. Allí se embarcaría en los champanes y haría el viaje fluvial Camú—Yuna hasta desembocar en la bahía de Samaná donde lo esperaría una embarcación mayor para llevarlo a la ciudad de Santo Domingo.

¿Quién se encargaría de terminar esta obra y de trasportar el tabaco? Aquí es donde aparece la Real Compañía de Comercio de Barcelona (R.C.C.B.).

La Real Compañía de Comercio de Barcelona

No es que ésta haya comenzado sus operaciones en Santo Domingo en este momento. Fundada el 4 de mayo de 1756, para hacer el comercio entre España y Puerto Rico, Margarita y Santo Domingo, de una vez inició sus actividades comerciales. Por ejemplo, desde la fecha de su fundación hasta 1765, había enviado 10 embarcaciones a estas islas.⁷ En Santo Domingo, la Compañía hizo negocios propios, otros a servicio de la Corona, y de particulares. En concreto, se dedicó a la compra de productos agrícolas y cueros. Pero, debemos reconocer que fue en pequeñas proporciones.⁸ Entre otras cosas también hacía funciones de correo y prestaba servicios oficiales al gobierno de la Colonia.⁹ Además, había hecho algunos transportes de tabaco de la ciudad de Santo Domingo a Cádiz:¹⁰

Fecha	Cantidad	Embarcación	Capitán
Feb. 1771	1,600@	Paquebot S. Esteban y Sta. María de Socos	Joseph Barreras
Mayo 1772	1,000 @	Idem	Idem
Abril 1773	6,001 @18 lbs.	Saetía S. Juan Baptista	Juan Fontnadona
En total	8,601 @18 lbs.		

Estos tres envíos se hicieron bajo contrato individual, es decir, uno para cada envío, no por un período de tiempo. Cobrando los fletes ya mencionados, obtuvo una ganancia bruta de 8,064 pesos.

Por último, el gobernador Solano, en su empeño por fomentar la

producción del valle del Cibao, se encontraba con un problema: visto que allí no había un comercio activo que supliera los artículos para la vida diaria, sus habitantes se dedicaban al comercio clandestino con sus vecinos franceses. Para paliar el absentismo agrícola que provocaba el contrabando y para que los campesinos se dedicaran a las faenas del campo, el gobernador Solano solicitó a Narciso Subirás y Barra, “apoderado principal” de la R.C.C.B. en Santo Domingo, que se “plantase una factoría (tienda de comestibles, aperos de labranza, etc.) en aquella ciudad (Santiago), que la proveyese de los géneros y frutos necesarios, si posible fuese, a los mismos precios a que los vende en esta (ciudad de Santo Domingo)”.¹¹

Subirás acogió la idea con calor y se dispuso a implementarla. Decía que actuaba movido por los “deseos de secundar tan rectas intenciones y cumplir con el estatuto de la Real Compañía que se dirige al mismo fin”, pero reconocía “los inconvenientes que amenazaba una plantación de esta naturaleza, y las contradicciones que podían acarrear”. Se hicieron reconocimientos geográficos en busca de un camino ciudad de Santo Domingo—Santiago más comodo, se compraron mulas para el transporte. La idea se iba materializando. Hasta aquí llegan las informaciones que poseemos al respecto. Del texto se puede deducir que una de estas tiendas funcionaba en la ciudad de Santo Domingo y que la solicitada para Santiago se comenzó a poner en práctica. El hecho de que el gobernador Solano haya firmado otro contrato con la R.C.C.B. induce a pensar que la tienda de Santiago funcionó aunque ningún otro tipo de información lo garantice.

Cuando se estaban dando los últimos pasos para dejar establecida la tienda de Santiago, surgió la propuesta para el transporte del tabaco. El gobernador Solano propuso a Subirás que la R.C.C.B. se encargara del transporte del tabaco por la vía terrestre—fluvial—marítima que se había habilitado y se quería comenzar a usar.

Subirás aceptó la propuesta e inmediatamente se dispuso a actuar. Alquiló tres canoas y construyó dos, y contrató la tripulación. Transportó 398 cargas (1 carga = 8 arrobas) de tabaco hasta la bahía de Samaná. Allí lo esperaba un comisionado de la Compañía con una embarcación alquilada para hacer el transporte a la ciudad de Santo Domingo.

Pero, decía Subirás que eran “más los gastos que ha tenido que los fletes que se le abonan”. Sin embargo, esto no le desanimaba y él

estaba dispuesto a seguir, pero le razonaba así al gobernador: “para poder conseguirlo con más seguridad, se hace preciso que la Real Compañía añada todavía más gastos a los que ha sufrido hasta ahora mandando construir dos almacenes y otros”. Para evitar aprovechamientos de terceros que no habían hecho inversiones, solicitaba “por un número determinado de años el transporte de dichos tabacos por cuenta de S.M., desde Santiago a la Capital, pagándole por cada carga el mismo precio que se ha pagado hasta ahora”. Es decir, pedía celebrar un contrato. A la vez, suplicaba, que en atención a los méritos ganados por la R.C.C.B. en esta empresa, se la recompensara utilizando sus embarcaciones en su regreso a España, para transportar el tabaco, siempre que no se perjudicaran los intereses de S.M. También, le argüía que la R.C.C.B. podría animarse y remitir los envíos con más frecuencia, lo cual, beneficiaría más al real erario y a los mismos habitantes del Cibao, pues un comercio más regular ayudaría a disminuir los precios de las mercancías y podrían venderse allí al mismo precio que en la Capital.¹²

El gobernador Solano aceptó la propuesta de la R.C.C.B. El 14 de mayo de 1774 escribía¹³ a Subirás, ante todo, reconociendo los méritos de su Compañía y manifestando su permanente deseo de ayudarla. Le concedía la “privativa trasportación” de los tabacos desde Santiago a la ciudad de Santo Domingo por el río Yuna por espacio de tres años. Dejaba claro su deseo de que se mantuviera la libertad de tráfico por el río. Se le pagaría lo mismo que se pagaba por el transporte terrestre. La Compañía habría de correr con los gastos de averías y riesgos desde que se hacía cargo del tabaco en Santiago hasta que lo entregaba en la ciudad de Santo Domingo. Además, debía transportarlo tan pronto como le fuesen entregados por la oficina de Santiago debido a que el tiempo de la recolección es a la vez el más adecuado para la navegación hacia España. Estos serían los términos del contrato. Por último, le prometía que tendría presente las embarcaciones de la Compañía para el transporte a España siempre y cuando no se perjudicase el comercio general y los intereses de la Real Hacienda los cuales él también debe proteger.

Subirás recibió la carta, y el 20 de mayo le contestó¹⁴ agradeciendo los reconocimientos y ofertas que le hacía, pero a la vez le solicitaba permitirle hacer algunas precisiones.

La primera precisión era que la Compañía se comprometía a trasportar el tabaco en las fechas pedidas, siempre que el río fuese navegable para dicho tráfico. Subirás parecía prever lluvias retrasadas

durante el período ciclónico (normalmente de septiembre a octubre), o anticipadas del período de lluvias (que debe comenzar en mayo) y sus efectos, sobre un río que arrastra mucha tierra aluvional y tiende a desbordarse. Además, a no hacerse responsable de reacondicionar el río si éste obstruyese el paso de los champanes.

Después destacaba que la rapidez del transporte dependía de la solicitud de la oficina de Santiago en entregarles las cargas. También pedía que “las justicias de Santiago, La Vega, Cotuy, Samaná y Sabana de la Mar den, al factor que tuviese la Real Compañía en aquel establecimiento, a sus dependientes, guarda—almacenes, y conductores, los auxilios que necesitaren de caballerías, peones, y comestibles por su justo precio, arreglando uno y otro no a la precisión del tiempo, sino a lo regular y moderado”. Solicitaba que una vez llegados los tabacos a la ciudad de Santo Domingo, sean recibidos lo más pronto posible, y que a los 8 días de recibidos se les diga las averías sufridas por el tabaco durante el viaje, se le haga el descuento y se le paguen los fletes “en plata fuerte de nuevo cuño”. Finalmente pedía que el gobernador se sirviese mandar que a las embarcaciones de la Compañía que trasportasen el tabaco a Cádiz se le diese “carga de retorno de dicho fruto con la más posible brevedad, sin que estén precisados a más detención que la necesaria para acondicionar dichos tabacos en tercios como se acostumbre”.¹⁵

El gobernador Solano, teniendo presente lo precisado por Subirás en las cartas del 11 y 20 de mayo, decretó que se guardase, se cumpliese y se comunicase al interesado quien “en fuerza de obligación aceptará lo estipulado”.¹⁶

El 22 de mayo, Joseph de Castro Palomino, secretario de Cámara y del Gobierno presentó el decreto a Subirás quien lo aceptó y firmó.¹⁷

El 26 de septiembre, el gobernador Solano escribía¹⁸ a Julián de Arriaga informando sobre la situación tabaquera general, y sobre los particulares del transporte por el río Yuna. Como era de esperar, comunicaba el contrato celebrado con la R.C.C.B. en los términos expuestos más arriba. Sólo una cosa nueva. Hacía notar que “pasados los tres años se rebajará mucho (el costo del transporte) por la Compañía que ha hecho el asiento, o por particulares, vencidos los costos de la novedad”. A esta carta se le contestó con una acusación de recibo.¹⁹ Del texto no se puede deducir que el contrato haya sido aprobado por la Corona, sin embargo, sabemos que lo acordado se

puso en práctica, y además, por otros medios, se puede afirmar su real aprobación.²⁰

Durante los tres años que duró el contrato con la R.C.C.B., la Factoría hizo —que sepamos— seis envíos de tabaco a España:²¹

Fecha	Cantidad	Embarcación	Capitán
Mayo 1774	8,814 @ y 17 lbs.	Paquebot s. Esteban y sta. María de Socos	Joseph Barreras
Nov. 1774	4,682 @ y 18 lbs.	Saetía Espíritu Santo	Joseph Buten
Oct. 1775	8,592 @	Paquebot N. Sra. del Pilar	Antonio Jutzo
Ene. 1776	4,547 @ y 3 lbs.	Bergantín S. Joaquín y sta. Ana	Martín Sopena
Jun. 1776	5 @ y 5 lbs.		
Ag. 1776	6,172 @	Saetía N. Sra. del Carmen	
En total	32,813 @ y 18 lbs.		

Por estas 32,813 @ y 18 lbs. la R.C.C.B. ganaría unos 55,856 pesos, 1 real y 17 maravedíes: 25,093 pesos y 16 maravedíes por el transporte terrestre—fluvial—marítimo de Santiago a la ciudad de Santo Domingo, y 30,763 pesos y 1 real por el viaje a Cádiz. Si recordamos que los ingresos de la Factoría eran de 25 mil pesos anuales, es decir, 75 mil pesos en tres años, la R.C.C.B. se ganó más de la mitad de las entradas generales del ramo de tabaco.

En 1777, vencido el contrato con la R.C.C.B., los documentos dan a entender que Narciso Subirás y Barra, apoderado general de la Compañía en Santo Domingo, se separó de ésta y se dedicó a comerciar por su cuenta. Entre los negocios que tuvo, uno fue el del transporte del tabaco desde Santiago a la ciudad de Santo Domingo y de aquí a Cádiz. El 22 de junio de 1777, el gobernador Solano firmó un contrato²³ con él por cinco años, es decir, hasta julio de 1782. Pero, cuando dicho contrato corría en su segundo año, la guerra con Inglaterra, en concreto, el control que ejercía la Armada inglesa en aguas atlánticas, impidió que se continuara, visto que se había firmado sólo para tiempos de paz. Bajo esta presión —los tabacos no podían embarcarse para España— el nuevo gobernador, Isidro de Peralta y Rojas, celebró un contrato con Antonio de Rojas, vecino de Santo Domingo y único comerciante de carrera de España en la Colonia, para mientras durase la guerra.²⁴

Durante los dos años que estuvo vigente el contrato con Subirás, se hicieron —que sepamos— sólo dos envíos de tabaco: 25

Fecha	Cantidad	Cantidad	Embarcación
Marzo 1778	9,600 @	Paquebot s. Juan Baptista	Feliz Puiz
Mayo 1779	11,692 @	Fragata Jesús, María y José	Martín de Etchegaray
En total	21,292 @		

Tuvo una ganancia de 36,242 pesos, 2 reales y 32 maravedíes.

Evaluación en el conjunto

Llegados aquí, se impone hacer una evaluación de las operaciones comerciales de la R.C.C.B. y de Narciso Subirás y Barra, en particular, las relacionadas con el tabaco.

En 1785, Antonio Sánchez Valverde publicaba su libro "Idea del Valor de la Isla Española y utilidades que de ella puede sacar su Monarquía."²⁶ Este libro es el documento más completo, escrito por un testigo ocular, sobre el estado general de Santo Domingo en los años que tratamos. En líneas generales, se puede decir que dicho libro tiene dos partes. La primera sería un recuento de las riquezas naturales de la Isla, y la segunda una reflexión sobre las causas de su atraso, perspectivas para su mejoramiento, y actual situación de considerable superación. Según el autor, las causas del mejoramiento que experimentaba la Colonia en aquellos años eran: el establecimiento y consecuente comercio con las colonias extranjeras vecinas (venta de ganado y tabaco y compra de productos manufacturados y esclavos); la piratería contra los barcos de bandera extranjera que venían a contrabandear a nuestras costas, o contra los enemigos durante las guerras imperiales; el comercio libre con las naciones neutrales (Holanda y Dinamarca) durante la guerra de 1762 con Inglaterra (cfr. pp. 141—5).

Es de destacar que Sánchez Valverde no incluye la Factoría de tabaco entre las causas del restablecimiento de la Isla. Se limitaba a decir dos ideas: que el Rey estaba fomentando el ramo pues compraba una parte de la producción, que el número de los cosecheros estaba aumentando, y auguraba un buen futuro (cfr. pp. 65—5). En cambio, es fulminante en su crítica a la ausencia de iniciativa oficial: "...ninguno que tenga quarenta o cinquenta años ignora en Santo Domingo, y sobre todo el otro evidentísimo, de que el Real Erario no ha hecho más esfuerzos considerables que continuar

la remesa del situado, de que hablamos antes, ni enviado más población que algunas familias miserables de las Islas Canarias". (cfr. p. 132). Y la R.C.C.B. ni la menciona.

Cómo se deben entender estas dos omisiones? No debe ser de manera radical, es decir, negar toda incidencia considerable de la Factoría de tabaco en la vida económica de la Colonia, en particular, en estos años de progresiva actividad económica. Tampoco minimizar en extremo las actividades de la R.C.C.B.

La Factoría funcionó por espacio de 26 años (1770—96) y en 23 envíos remitió a España 124, 429 arrobas y 6 libras de tabaco en rama. Una media de exportación de 5,410 arrobas anuales. Resultados moderados. Casi un envío por año y la media por debajo de la mitad de las 12 mil arrobas anuales de exportación que le fijaron en 1774. Además, la Factoría no pudo ampliar el área de producción de tabaco a las zonas circundantes a la Capital como se pensó, ni mucho menos iniciar una industria manufacturera tabaquera. Ella se redujo a la exportación de hoja de tabaco en rama cibaño.

A pesar de sus limitadas realizaciones la Factoría favoreció aspectos muy importantes de la economía tabaquera. La garantía de un mercado pequeño, pero seguro, ayudó a afianzar un cultivo de larga tradición ya que se mejoró la calidad de la hoja, y se superaron las técnicas de clasificación de la hoja, tratamiento, enseronamiento. Además, se extendió el área cibaña de producción hasta las inmediaciones de Cotuy. Creció la población tabaquera y, consecuencia lógica de lo anterior fue un aumento de la producción del tabaco.

Sin embargo, no todo es tan minimizado. En el contexto económico de la Colonia, la Factoría supuso, ante todo, el afianzamiento de un cultivo de larga tradición, la estabilización de una producción para la exportación, la garantía de un mercado seguro, la ampliación del área cibaña de la producción, el crecimiento de la población tabaquera, y por último, el aumento de la misma producción.

Después del abandono, por agotamiento, de la economía del oro en el siglo XVI, y de la del azúcar y del cuero en el mismo siglo, la Factoría fue la única iniciativa de la Corona para el mejoramiento de la Isla. Las demás fueron paliativos.

El único y fundamental pero que se le puede poner a la Factoría

nace del mismo sistema económico cerrado español que suponía la falta de libertad de comercio y una limitación de la producción. Así se frenaban todas las posibilidades de desarrollo.

En lo que respecta a la R.C.C.B. sabemos, —se han destacado en el trascurso del trabajo— que se dedicó a la exportación de frutos, correo, tiendas de comestibles y abastecimientos en general, y transporte de tabacos.

Se ha podido determinar que la R.C.C.B. hizo 9 envíos de tabaco y Subirás 2. La ganancia bruta ya ha sido expuesta. La neta no estamos en condiciones de determinarla por falta de documentación.

En los años que estudiamos, las ventajas de la R.C.C.B., en medio de la situación de la Colonia, no podían ser más favorables. Su cédula fundacional le daba el privilegio del comercio en estas islas. A nivel de viajes trasatlánticos sólo tenía un competidor, Antonio de Rojas, quien para eso, no estaba a la altura de los medios que poseía la Compañía, pues, que sepamos, sólo poseía un bergantín. Por delante, tenía una Colonia empobrecida, pero con posibilidades productivas: maderas, cueros, tabacos. Productos estos que explotaba el “natural” (así llamaban al criollo dedicado a las labores agrícolas) desde hacía años y cuyo adelantamiento no requería grandes gastos como no fuesen los de compra y transporte. Si además de éstos, se hacían inversiones iniciales, se podría haber obtenido azúcar, café, añil. . .

Hasta qué punto explotó la R.C.C.B. las riquezas de la Colonia? De qué manera contribuyó a su desarrollo agrícola, industrial, comercial?

La R.C.C.B. en Santo Domingo no dejó de ser “la pequeña Compañía de catalanes” vista desde el monto de sus operaciones. Además, se redujo a ser una compañía de servicios que no activó la producción del sector agrario y mucho menos la industrial. Se puede decir que se redujo a ser meramente comercial como lo establecía su cédula fundacional.

Su situación interna, esto es, la separación de Subirás, y la guerra con Inglaterra limitaron sus acciones tanto en el tiempo cuanto en las proporciones. Lo limitaron para ella y para la vida de la Colonia pues las esperanzas que ponía el gobernador Solano en las reducciones de los costes de transporte tanto por la vía Camú—Yuna como los del viaje a España se vieron frustrados hasta tal punto que la primera se

tuvo que abandonar y retornar a la ruta terrestre.

NOTAS:

1. "Lo cierto es que esta Isla ha dado los primeros tabacos que vinieron a España. . ." Carta de Antonio Aguilar de Zela, de las Fábricas de Tabacos de Sevilla, al marqués de la Corona. Sevilla, 22 de mayo de 1771. Archivo General de Indias (en adelante: AGI.) Santo Domingo (en adelante: SD) legajo 1055.
2. Entre otros, 1— Cartas del gobernador de Santiago, Juan López de Morla al rey Felipe V., Santiago, 2 de abril de 1721 y 17 de octubre de 1723. AGI. SD. 236. 2— Carta del gobernador Alfonso de Castro y Mazo al rey Felipe V. Santo Domingo, 12 de octubre de 1733. AGI. SD. 262. 3— "Respuestas dadas por don Juan de Bocanegra, vecino de la isla Española, a un cuestionario que le presentó la Dirección General de la Renta del Tabaco en el mes de julio de 1747" en, Rodríguez Demorizi, Emilio, "Relaciones Históricas de Santo DOMINGO" IV. Inédito.
3. Carta del gobernador Manuel de Azlor a Julián de Arriaga. Santo Domingo, 6 de febrero de 1763. AGI. Indiferente General 1745.
4. Carta del marqués de Squilace al gobernador Manuel de Azlor. San Lorenzo del Escorial, 11 de octubre de 1763. AGI. SD. 1055.
5. Para esta fecha, y desde hacía mucho tiempo, la Colonia se mantenía, no de su propia producción, sino de una suma de dinero que le venía de Caracas, Panamá o México. Este dinero, al cual se le llamaba "situado", se reducía a gastos burocráticos y militares, y de vez en cuando a una que otra limosna o gasto accidental. Veamos, por ejemplo, el situado de 1774 y nos daremos cuenta:
"Por su situado de un año que cumple este en fin de mes 185 272 507
Para comprar tabacos 25 000 000
Para el pago del seis por ciento de la guarnición, y
vecindarios de los reinos interiores 27 517 303
Para reintegro de lo suplido a las cajas de Caracas 50 000 000
Para la casa de cuna 500 000
De limosna por una vez al convento de san Pedro Mártir 1 000 000
289 290 010
Nota de los caudales correspondientes a los situados de la Isla de Santo Domingo que se han remitido a Vera—cruz para dirigirlo a su destino. México, 13 de abril de 1774". AGI. SD. 1055.
6. 1 arroba = 25 libras. 1 libra = 373,248 kg.
7. "Embarcaciones expedidas a las Islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita por la Real Compañía de Barcelona desde su establecimiento:
Paquebot Nuestra Señora del Pilar en 1757
Fragata Sacra Familia Idem
Pingue San Juan y San Severo en 1758
Fragata Sacra Familia en 1759
Paquebot Nuestra Señora del Pilar Idem
Fragata San Joseph en 1760
Idem Nuestra Señora de Monserrat Idem
Paquebot Nuestra Señora del Pilar 1763
Fragata San Francisco de Paula 1763
Idem San Esteban 1765"
AGI. Contratación 5005.

8. "Nota de la carga que ha conducido de la Isla de Santo Domingo el Paquebot San Esteban de la Real Compañía de Barcelona que entró en la tarde de hoy en esta bahía. De cuenta de S.M.
2,206 tercios de tabaco en rama
De la Compañía y particulares
2 fanegas de cacao
866 1/2 lbs. de añil en 7 cajones
550 cueros al pelo
780 pesos de oro
10,538 pesos de plata
3,167 idem para soldadas.
Cádiz, 16 de junio de 1774". AGI. SD. 1055.
"Es notorio que en la Isla de Santo Domingo por su fertilidad se cría abundancia de algodón, añil, grana silvestre y otros frutos con un equivalente de especia clavo, que he visto por haberla traído los interesados de la pequeña compañía de catalanes que empezó a hacer su comercio en aquella Isla. . ." Carta de José de Lozada a Miguel de Muzquiz. Sevilla, 24 de abril de 1768. AGI. SD. 1055.
9. Veamos, por ejemplo, en octubre de 1760 la fragata "San Joseph", propiedad de la R.C.C.B. llevó a Santo Domingo el Real Sello de Carlos III. AGI. SD. 974. En 1767 trasportó a los jesuitas expulsados: "El paquebot 'Santa María de Socos' de la Real Compañía de Barcelona, una de las compañías que recientemente se habían fundado en sustitución de las flotas y galeones oficiales, les recogió para trasportarlos al Puerto de Santa María, en España. . ." Valle Llano, Antonio, sj., "La Compañía de Jesús en Santo Domingo durante el período hispánico", Ciudad Trujillo, 1950, p. 293.
10. Carta No. 245, del gobernador Manuel de Azlor a Julián de Arriaga. Santo Domingo, 12 de febrero de 1771; y cartas Nos. 80 y 163, del gobernador Joseph Solano a Julián de Arriaga. Santo Domingo, 6 de mayo de 1772 y 19 de abril de 1773. Las tres en AGI. SD. 1055.
11. Carta del apoderado de la R.C.C.B. en Santo Domingo, Narciso Subirás y Barra, al gobernador Joseph Solano. Santo Domingo, 11 de mayo de 1774. AGI. SD. 1055.
12. Idem
13. AGI. SD. 1055.
14. Idem.
15. O aquí hay un error del copista y se refiere a otro fruto, o no entiendo qué interés tenía la R.C.C.B. en pedir carga de tabaco de retorno al Caribe.
16. Decreto del 22 de mayo de 1774. AGI. SD. 1055.
17. AGI. SD. 1055.
18. Carta No. 257, Santo Domingo, 26 de septiembre de 1774.
19. El Pardo, 8 de enero de 1775. AGI. SD. 1055.
20. "...don Narciso Subirás, como apoderado de la Compañía catalana, presentó y explicó en once y veinte de mayo de dicho año (1774) su contrata admitida por el señor Antecesor de Vuestra Señoría (el gobernador Solano) que es la única aprobada por su Magestad. . ." en, "Actas de las consultas tenidas por el gobernador Isidro de Peralta y Rojas sobre el contrato a firmar con Antonio de Rojas para trasportar el tabaco a España mientras dure la guerra con los ingleses". Santo Domingo, agosto de 1780. AGI. SD. 1055.

21. Cartas Nos. 225, 265, 328, 346, 380 y 399 del gobernador Joseph Solano a Julián de Arriaga. Santo Domingo, 14 de mayo de 1774, 11 de noviembre de 1774, 22 de octubre de 1775, 20 de enero de 1776, 20 de junio de 1776 y 16 de agosto de 1776. Las seis en AGI. SD. 1055.
22. "Avisa que don Narciso Subirás hizo contrata en tiempo de su antecesor don Joseph Solano para conducir a aquella capital y a España desde la ciudad de Santiago los tabacos que se compren por cuenta de la Real Hacienda durante cinco años, de los cuales han corrido dos". Carta No. 82, del gobernador Isidro de Peralta a José de Galvez. Santo Domingo, 18 de mayo de 1779. AGI. SD. 1055. "...se ajustó en veinte y dos de julio de mil setecientos setenta y siete la contrata que Subirás por sí, y bien cierto del mayor provecho que le daría propuso..." "Actas de las consultas tenidas por el gobernador Isidro de Peralta y Rojas..."
23. "Con este motivo (guerra con los ingleses), y el de cesar la contrata que sobre trasportes para en tiempo de paz tenía celebrada don Narciso Subirás y Barra, se me presentó don Antonio de Rojas, vecino de esta ciudad y único comerciante de carrera de España proponiéndome asiento para conducción en tiempo de guerra..." Carta No. 152, del gobernador Isidro de Peralta y Rojas, a José de Galvez, informándole del contrato celebrado con Antonio de Rojas para trasportar el tabaco a España mientras duré esta guerra con los ingleses. Santo Domingo, 1 de mayo de 1780. AGI. SD. 1055.
24. Carta No. 537, del gobernador Joseph Solano a José de Galvez. Santo Domingo, 4 de marzo de 1778. Carta No. 81, del gobernador Isidro de Peralta a José de Galvez. Santo Domingo, 18 de mayo de 1779. Las dos en AGI. SD. 1055.
25. 1a. edición: Imprenta Don Pedro Marin, Madrid 1785.