



Arqueología del comercio en el puerto de La Habana a inicios del siglo XIX

Ovidio Ortega Pereyra, Yamilé Luguera González y César Alonso Sansón

RESUMEN

A partir de la restauración española y el desarrollo alcanzado por la colonia, bajo el denominado despotismo ilustrado y el auge de la industria azucarera, se origina un creciente comercio en el puerto habanero, que había sido el punto de reunión de las flotas de América, antes de la travesía transatlántica de regreso a España. En particular, el Real Decreto que concede el Libre Comercio a Cuba, posibilitó la apertura del mercado insular a grandes centros productores de diversas mercaderías de alta demanda para la representatividad de la burguesía esclavista cubana.

El presente trabajo pretende caracterizar estas importaciones a través del universo de artefactos arqueológicos provenientes de un conjunto de pecios de embarcaciones comerciales, destinadas al puerto de La Habana, naufragadas durante las primeras décadas del siglo XIX en aguas cubanas.



Arqueología del comercio en el puerto de La Habana a inicios del siglo XIX

A mediados del siglo XVIII el comercio desde el puerto de La Habana tenía un pobre intercambio con Cádiz, Tenerife, Veracruz y Cartagena aunque durante doscientos años y desde 1541, había sido el centro de reunión de las flotas de Nueva España, Honduras y Tierra Firme de retorno a España,

La constitución de la Real Compañía de Comercio de La Habana, en 1740, no mejoró mucho la situación ya que genera un verdadero monopolio sobre la compra de los productos que exportaba hacia Cádiz con total perjuicio de las ciudades y centros productores del interior.

La Habana exportaba hacia Cádiz: azúcar, tabaco, cueros, y maderas y recibía a través del puerto gaditano: géneros, vino, aguardiente, frutos, libros, hierro y papel; de Tenerife recibía frutos; de Veracruz: harinas, jabones, géneros y pita y, desde Veracruz y Cartagena se recibía cacao.

El comercio ilícito o contrabando se practicó sobre todo en las vecindades de La Habana o en su propio puerto por parte de embarcaciones de colonias extranjeras, ya que la pobreza de los demás pueblos de la isla impedía mayores tratos. En la segunda mitad del siglo XVIII, sin embargo, se advierte contrabando por la zona trinitaria y el golfo de Manzanillo con ingleses procedentes de Jamaica. En este trueque se introducían negros bozales a cambio de tosas de maderas preciosas como caobas y cedros.

La toma de La Habana y la siguiente ocupación británica por espacio de 11 meses tuvo una repercusión importante para la Isla, por la entrada de gran cantidad de productos y, sobre todo, de un considerable número de esclavos que permitieron expandir las plantaciones azucareras. En los siete años anteriores a 1760, las exportaciones de azúcar desde La Habana se estimaban en 300 toneladas anuales, durante los cinco años posteriores a la retirada de los británicos fueron superiores a las 2.000 toneladas por año. En la década de 1770, las exportaciones alcanzaban las 10.000 toneladas y en la década de 1820, Cuba se había convertido en el mayor productor mundial de azúcar.

El desarrollo que va alcanzando la colonia, el ascenso de la burguesía o sacarocracia criolla con demandas crecientes para su representatividad, motiva cambios sucesivos en la legislación comercial. En 1764 se permite comerciar a los particulares y en 1767 se promulga una Real Orden que permite el comercio “en caso de necesidad” con barcos extranjeros.

El 12 de octubre de 1778 se dicta el Reglamento de Libre Comercio entre España e Indias, seguido al año siguiente por una Real Orden que permite la entrada de barcos mercantes de naciones amigas. Sin embargo, en 1784, una nueva Real Orden prohíbe la entrada de embarcaciones mercantes extranjeras aún cuando se estén hundiendo, lo que se refuerza en 1804 con la prohibición de entrada de buques extranjeros en la Isla.



No obstante, en 1790 se había autorizado el comercio con los EE.UU. y en 1801 se autoriza el comercio con neutrales. No será hasta el 10 de febrero de 1818 que el rey Fernando VII promulgue el Real Decreto que concede el Libre Comercio a Cuba.

El sistema de comercio de importación existente en La Habana hacia 1840, estaba establecido en base a compañías, en su mayor parte de catalanes que se dedicaban a un ramo exclusivo, sin interferirse entre ellas, manteniendo un verdadero monopolio al comprar cargamentos completos que vendían después a los minoristas: propietarios de tiendas principalmente españoles. Los asturianos dedicados a las tiendas de venta de textiles y los catalanes encargados de los víveres o abarrotes.

Hacia 1860, el inglés Hawkes quien visitaba la Isla comentaba: “La mayoría de las tiendas son excelentes y la profusión de mercancías a la altura de las de cualquier ciudad europea; pero las más ricas y tentadoras han sido importadas de Francia y España. Costosas sedas y chales; magníficas piezas de cristal y porcelana china, valiosos tapizados sobre maderas finísimas; sastrerías donde se le asegura una hechura con la misma rapidez que en Londres; fruterías, pajarerías, /.../ estancos de tabaco /.../ además las fotografías y tiendas de Santos...”

Desde mediados del siglo XIX, La Habana se convirtió en la ciudad más próspera y de mayor tráfico en todas las Antillas. El puerto era visitado anualmente por alrededor de 1.000 embarcaciones anuales lo que generaba de hecho una gran actividad comercial.

Caracterizar estas importaciones, a través del universo de artefactos arqueológicos provenientes de un conjunto de pecios de embarcaciones comerciales, destinadas al puerto de La Habana, naufragadas durante las primeras décadas del siglo XIX en aguas cubanas, es el propósito de este trabajo.

Un ejemplo de importaciones desde Inglaterra: el pecio de la goleta “Arrow”

En 1987, al oeste de Cayo Paraíso (antiguo Médano de Casiguas), se produjo el hallazgo de parte de un cargamento de loza fina que durante un tiempo se consideró como el alijo de mercancías de contrabando. En sucesivas campañas arqueológicas se pudo localizar el pecio de una embarcación a sotavento del canal de La Mulata, en el Archipiélago de Los Colorados. De este naufragio, se localizó un ancla, dos cañones, uno de ellos fechado en el año 1777 y con una marca de fundición en el muñón derecho correspondiente a la Casa inglesa Harrison of Robertsbridge, de New Jersey; restos de la estructura, y el valioso cargamento de loza fina inglesa crema y perla, figuras y juguetes de loza y recipientes de cristal.

La llegada de los primeros cargamentos de loza de origen anglosajón se aprecian a partir de 1798, cuando arriban a La Habana buques originarios de los puertos de las antiguas trece colonias inglesas que, comparadas con las que llegan desde la metrópoli y otros puertos no hispanos se consideran superiores en algunos años. Charleston es el puerto con mayores envíos de loza hacia La Habana.

Hasta 1807 las remesas norteamericanas predominarán sobre las inglesas, siendo 1809 el año en que comenzarán a desplazar a las primeras ocupando un lugar cimero a partir de entonces con ligeras intermitencias a favor de



aquellas que entran en un período de letargo a partir de 1812. En abril de 1805 arriba la fragata norteamericana “Comercio” con la primera carga de loza procedente de Liverpool.

El movimiento independentista que se desarrolla en América (1808-1824), las guerras napoleónicas (1798-1815) y el conflicto anglo norteamericano (1812-1814) obligan a retomar el sistema de convoy para las embarcaciones que navegaban desde y hacia Europa o lo hacían en aguas americanas. Los buques ingleses que se dirigían al Caribe no estaban exentos y eran obligados a navegar bajo la protección de la armada inglesa, que tenían como base de escala y aprovisionamiento a Puerto Real, isla de Jamaica y Providencia. El retorno al continente tendría idénticos matices y los buques españoles formarían parte de estas flotas.

Es de esta forma que, entre 1812 y 1815, llegan y parten desde La Habana algunos convoyes con origen y destino a Europa, Norteamérica y África. Estos estarían formados por flotas de hasta 180 buques que navegarían bajo la protección de uno o más buques de la armada inglesa que en algunas ocasiones fondearían en la Ensenada de San Lázaro o en la bahía habanera para continuar viaje.

Los productos importados por las Casas Comerciales incluían, además de la loza, artículos de vidrio, metales, pertrechos navales, textiles, víveres, papel, maderas, carbón, artículos de ferretería, etc. La loza se embalaba en huacales, bocoy o fardos y los buques que la conducían abarcaban diferentes tipologías: bergantines (83 (34,72%)) fragatas (63 (26,35%)) goletas (77 (32,21%)) balandras (16 (6,69%)). Las nacionalidades: españolas, inglesas, norteamericanas, suecas y rusas. Los portes, desde 50 hasta 370 toneladas.

El destino de las embarcaciones procedentes de Inglaterra se establecía a la salida; (1) los principales puertos de las colonias inglesas, (2) el apoyo logístico a las fuerzas inglesas enfrascadas en el conflicto con sus antiguas colonias y (3) La Habana, como uno de los principales puertos en la América insular.

De los 19 naufragios de interés ocurridos en el Archipiélago de los Colorados durante el período de 1801 a 1821, uno sólo reúne los parámetros necesarios para clasificar como candidato al pecio de Cayo Paraíso, parámetros que incluyen la procedencia, la carga, la nacionalidad y la ruta de navegación efectuada durante su singladura hacia La Habana, características y dispersión de las evidencias en el área del siniestro y declaración del capitán del buque en su estancia en La Habana.

El origen del cargamento indica claramente su procedencia, ya que durante el primer cuarto del siglo XIX los puertos de Liverpool y Londres servían a los embarques de las lozas finas inglesas producidas en la región de Staffordshire. La época del naufragio debe haber sido anterior a 1820 presumiblemente por diversos elementos crono diagnósticos excavados en el pecio, como son:

- Figuras de animales (se ponen de moda con posterioridad a 1800) De ellas, las de ardillas se producían desde 1780 y 1795; las de pájaros, se producen entre 1810 y 1825, y las de perro se hicieron preponderantes hacia 1820.



- Figura de mujer con cesto de frutas (Pratt ware) (Ca. 1800).
- Botellas de vino y cerveza (fábrica Yates de Liverpool) (Inicia fabricación hacia 1808). Técnica de soplado libre (hasta 1821).
- Vasos de vidrio en tránsito de tronco - cónicos (Lynn glass) a cilíndricos (De 1750 a principios del XIX).
- Frascos de vidrio incoloro (a partir de 1812 ó 1814).
- Tapas de vidrio esmerilado de garrafas estilo prusiano o anglo - irlandés (1780 -1840).
- Loza fina perla (1780 - 1830).
- Loza fina perla con borde de concha (1779 - 1830).
- Loza fina Crema pintada a mano (1760 -1810).
- Jarras de loza fina estilo Moka (1790 - 1850).
- Loza fina Crema sin decoración (Cerámica de la Reina) (1750 a 1820).
- Dos cañones de factura inglesa (1777).
- Un ancla de tipología tardía.

Por otro lado, la total ausencia de loza fina blanca cuya producción comienza hacia 1820, sustituye a la Crema y va desplazando a la Perla, indica que el naufragio ocurrió entre 1810 y 1820. Aún cuando en ese período se perdieron más de 15 embarcaciones inglesas en aguas cubanas, el resultado de las investigaciones en las fuentes documentales de la época, permiten atribuir el naufragio a la goleta mercante inglesa “Arrow”.

La primera información que se tiene sobre ella, es su estancia en el puerto de La Habana en octubre del año 1813, cuando su capitán Eduardo Lauder otorga poder a favor de la Casa comercial inglesa radicada en Liverpool, Barclay Sackeld y Compañía, para que le cobre 4.025 pesos al capitán de la fragata española “Carmen” (a) “Vicente” Joseph Vargas Machuca, que se dirigía al puerto inglés con cargamento de la isla.

El retorno de la goleta “Arrow” a La Habana al mando del mismo capitán no se volvería a realizar hasta el 31 de octubre del mismo año de su arribo a Liverpool, llegando a Puerto Real, Jamaica, el 24 de diciembre con la flota inglesa que salió de Europa a principios de noviembre. Permanece en Jamaica hasta el 3 de enero de 1815, donde se convoya al navío de S. M. B. “El Sultán”, siempre con destino al mismo puerto. Pero las condiciones meteorológicas adversas existentes en el Caribe abortarían el curso de la navegación. La tragedia ocurre en la madrugada del 15 de enero de 1815 en un área cercana, según declaraciones, a Bahía Honda y las circunstancias en que sobrevino sugieren que el cargamento encontrado en el sitio corresponde al de la goleta “Arrow”.

Los trabajos arqueológicos en el sitio se encuentran en una fase avanzada, así como el estudio de las evidencias provenientes del mismo. Estas evidencias en su mayoría se encuentran en buen estado de conservación, y a pesar de no haberse concluido el trabajo de excavación, atesoramos una basta muestra del cargamento transportado por



el buque, representado en su mayoría por loza fina inglesa. El lote está compuesto por piezas de decoración llamativa y poco vistas en otros sitios antes excavados. La colección cuenta con un gran número de figurillas de tipo antropomorfas y zoomorfas, imbuidas por la época, y los estilos predominantes dentro del modernismo como el rococó y el romanticismo que representaban el gusto por la naturaleza; éstas son de tamaño pequeño, pintadas a mano bajo el vidriado, policromas, donde priman los colores ocre, verde, amarillo, azul y carmelita; las de tipo antropomorfo están representadas por hombrecillos, dentro de estos, algunos ataviados con ropajes de soldados y mujeres con túnicas y en menor cuantía por niños. Las de tipo zoomorfa representan cuadrúpedos, leones, perros, gatos, venados, ardillas y también por aves de distinta clase y silbatos.

La vajilla transportada por el buque es muy fácil atribuirle a un período, con respecto a los límites cronológicos. En el pecio principalmente, se encontró loza crema y perla y los exponentes de este tipo en el pecio son bacines, copas, tazas, tazones pequeños y medianos, jarras, platillos y tazas pequeñas. La loza crema fue desplazada hacia 1810 por la loza perla, debido a su blancura, ya que, por su color proporcionaba una paleta más neutra para la amplia gama de colores disponibles en esmaltes. En sus inicios se ornamentó a mano, bajo cubierta, como es el ejemplo, las figurillas, tazones, tapas y platos pequeños.

También se vio representada la impresión por transferencia que comenzó a utilizarse en la cerámica entre 1753 y 1756 en las ciudades de Londres y Liverpool; este proceso decorativo se desarrolló dentro del contexto de la industrialización de la rama alfarera inglesa. También se observan dentro de los estilos decorativos jarras al estilo Moca, que recuerdan las marcas dentriticas de la piedra moca de Arabia, variedad de ágata que se empleó en la joyería inglesa durante los siglos XVIII y XIX. El ejemplar más antiguo que se conoce corresponde al año 1779 hasta el primer cuarto del siglo XIX.

Entre los materiales cerámicos no se encontró ningún tiesto de loza blanca, canecas de stone ware, ni botellas de ginebra los cuales nos remontarían al segundo cuarto del siglo XIX.

Con respecto a los contenedores de vidrio, las botellas recojidas en el sitio son manufacturadas por el método de soplado libre y pontil de arena y los límites cronológicos de estas se encuentran entre 1790 y 1820, venían en función de transporte de vino y cerveza, también se encontraron garrafas ovales de estilo prusiano, con rango cronológico de 1780 a 1840. Los frascos de farmacia son cilíndricos, de cuerpo irregular, cuello corto y estrecho, borde extendido y manufactura de soplado al aire libre. Su producción abarca el período de 1812. Vasos de forma troncóica, base plana y borde directo comprendidos entre 1790 y 1800.

Las Importaciones desde Francia: el pecio del bergantín "Palemón".

El 11 de marzo de 1839 el bergantín español "Palemón" luego de cargar sus bodegas con diferentes mercancías: géneros, perfumería, joyería y bisutería, en Londres y en el puerto francés del Havre de Gracia, zarpó con destino a La Habana. Navegaba capitaneado y piloteado por José Antonio de Ageo, quién víctima de excesiva



confianza y considerando que se encontraba en las aguas libres al centro de la Canal de Bahamas, varó en los arrecifes de Cayo Verde a las 3:30 de la madrugada del día 25 de abril de 1839.

En el área excavada se ha podido coleccionar gran cantidad de artefactos vinculados a la carga que conducía el mismo. Al respecto, se observan gran cantidad de pots de loza (de tipo mayólica, fayenza y white stone ware), frascos de cristal tallado(en su mayor parte pomos de perfume francés), joyas variadas con predominio de gargantillas, cadenas, broches, relicarios, aretes y pendientes, sortijas y anillos en oro de 18 quilates, con pedrería de brillantes, esmeraldas, rubíes turquesas y coral rojo; bisutería general como: botones, broches, alfileres, relieves de adorno de cobre; herrajes, y piezas de bronce de monturas, bridas y arreos de cabalgaduras.

El material cerámico se corresponde con la loza fina blanca inglesa (Staffordshire y Devon), stone wares del tipo basalt ware, y shell edge pearl wares, entre otras. Existen además, mecanismos de cajas de música francesas, de cajas miniaturas de música suizas, botellas de vidrio y de cristal tallado, ampolletas y frascos de vidrio, varillaje de abanicos de madera y marfil calados, pots y frascos de farmacia, inyectoros manuales, cánulas y jeringas de peltres, bases de relojes de mesa y candelabros, juguetes de peltre, juegos de dominó de marfil y madera y bolas de billar de marfil, entre otros, es decir un verdadero muestrario de las mercaderías que importaban los comerciantes habaneros en la primera mitad del siglo XIX.

Los elementos crono diagnósticos más importantes, encontrados son:

1. Loza fina inglesa tipo motivo del sauce (Willow pattern) (Staffordshire) 1790 - 1900.
2. Loza fina inglesa tipo motivo del sauce (Willow pattern) (Devon) 1836 - 1900.
3. Stone ware o gres (Basalt ware) 1760 - 1860.
4. Gres (stone ware, ginger beer bottle, etc) 1820 - 1840; 1830 - 1890, etc.
5. Pistolas de percusión (Modelo de la Marina - 1836 a partir del modelo T de la gendarmería de 1822.
6. Cream ware Shell edge inglesa 1820 - 1900.
7. Tintero de brown stone ware siglo XIX.

Los artefactos excavados en el pecio del Palemón permiten ubicar cronológicamente el siniestro a partir de 1836, y tentativamente entre ese año y 1840, lo que corrobora la hipótesis histórica, a partir de las informaciones documentales contenidas en el Archivo histórico de CARISUB S. A, el Archivo Nacional de Cuba y el Archivo Provincial de Matanzas.

A partir del estudio de las colecciones de artefactos arqueológicos provenientes de pecios de embarcaciones comerciales se pueden conocer elementos de gran interés en el campo de la antropología del comercio, la historia de la tecnología y la historia del arte entre otros.



Bibliografía mínima:

Eguren, Gustavo: *La fidelísima Habana*. Letras Cubanas, La Habana, 1986.

Ortega Pereyra, Ovidio: *El Real Arsenal de La Habana*, Letras Cubanas, La Habana, 1998

-----: *El navío San Leopoldo alias El Oriflama: Investigación arqueológica del pecio.*

Carisub S.A. , La Habana, 2002.

Portuondo Zúñiga, Olga (compiladora): *Nicolás Joseph de Ribera*. Ciencias Sociales, La Habana, 1986.

Fondos documentales:

Archivo de Arqueología. Expedientes de los pecios de Cayo Paraíso (C67) y Cayo Verde (VG1).

Archivo Histórico de Carisub S. A.

Archivo Nacional de Cuba (Fondo de Protocolos Notariales).

Archivo Provincial de Matanzas.