

CLAVES DE UN EPISODIO: LA HABANA Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA EN LA EXPULSIÓN DE LOS JESUITAS DE ESPAÑA Y AMÉRICA

KEYS TO AN EPISODE: HAVANA AND EL PUERTO DE SANTA MARÍA IN THE EXPULSION OF THE JESUITS FROM SPAIN AND AMERICA

Resumen: La expulsión de los jesuitas de España, en 1767, tuvo dos ejes esenciales en El Puerto de Santa María y La Habana, ciudades portuarias florecientes. A ellas correspondió el esfuerzo más significativo en la atención y traslado de los religiosos, tensando sus capacidades administrativas y financieras. Un análisis comparativo de las respectivas respuestas revela los puntos de contacto y diferencias de interés.

Palabras clave: Jesuitas, El Puerto de Santa María, La Habana, expulsión, circuito atlántico

Abstract: The expulsion of the Jesuits from Spain in 1767 had two essential focal points: El Puerto de Santa María and Havana, both flourishing port cities. The most significant efforts to care for and transport members of the religious order took place in those two towns, straining their financial and administrative capacities. A comparative analysis of their respective responses reveals points of contact and different interests.

Keywords: Jesuits, El Puerto de Santa María, Havana, expulsion, Atlantic route.

Hace unos diez años, en un trabajo donde proponía abordar la penetración de los mercaderes noreuropeos y americanos en la Península Ibérica como una especie de “conquista al revés”, el historiador Jean-Philippe Priotti recordaba que una de las manifestaciones de la fragmentación de los saberes historiográficos, en lo referente al llamado mundo hispánico, era la separación temática entre dos escuelas. Por un lado, la de los “hispanistas”, dedicados al ámbito de la España europea; por el otro, los “americanistas”, especializados en el complejo universo allende el Atlántico. Al señalarlo consideraba que con frecuencia se trata de observatorios distintos para un mismo proceso¹.

En mi opinión, la perspectiva de Priotti se justifica, aunque es necesario matizarla con la precisión de que no siempre se trata de los mismos procesos, e incluso en ocasiones de procesos que, con un mismo origen, adquieren particularidades tan marcadas en el ámbito de que se trate que ameritan finalmente tratarlos con independencia. Lo cierto es, sin duda, que perder de vista las influen-

* Director del Departamento de Historia de Cuba y Profesor Titular. Universidad de La Habana, edel@ffh.uh.cu

Fechas de recepción, evaluación y aceptación del estudio: 1-VII-2010, 15-X-2010 y 25-X-2010.

1 Priotti, J. P. (2000: 207)

cias recíprocas no tiene otro efecto que ocultarnos la complejidad real de momentos claves en la historia española y americana. Desde otro ángulo, incluso, el estudio de escenarios “en pequeño” resulta imprescindible para cualquier aspiración de comprender el modo en que se llevaron a vías de hecho en la práctica, gracias a la actuación cotidiana de los individuos -y, por supuesto, incluyo entre estos “individuos” los funcionarios de la Corona, cualquiera fuera su jurisdicción y esfera de actuación- disposiciones que afectaban a todo el conjunto de la monarquía.

No pretendo, como quedará muy claro pronto, reflexionar acerca de las particularidades de las historias locales y las formas en que se articulan con las historias que tienden a interpretaciones más globales, a escala de entes sociopolíticos como, digamos, naciones o imperios. Sí dejo sentado, desde el inicio, mi posición acerca de lo imprescindible que resultan unas y otras, como demuestran con amplitud no ya las aspiraciones, sino las necesidades tanto de la práctica historiográfica contemporánea como de las realidades de un mundo cada vez más globalizado que tiende a prescindir de lo particular en la búsqueda desenfrenada -dudo acerca de lo extremadamente radical del término, pero no logro deshacerme de esa percepción- de una homogeneidad interesada. Dicho esto, declaro que mi objetivo en este trabajo no es demasiado ambicioso y pretende articular, en particular, algunos elementos de interés referidos a dos ejes claves -o a un eje, con dos extremos claramente definidos- en un proceso que afectó a toda la monarquía española en la segunda mitad del siglo XVIII: la expulsión de la Compañía de Jesús.

El 27 de febrero de 1767, Carlos III firmaba el real decreto de expulsión de los jesuitas de todos los dominios de España, al que seguía, el 2 de abril, una pragmática sanción que disponía el pago de pensiones vitalicias a los expatriados, pago que sería suspendido si alguno de ellos abandonaba los Estados Pontificios -hacia allí serían dirigidos-, o en caso de que con sus acciones despertaran el recelo de la corte madrileña. En la madrugada del 31 de marzo al 1º de abril se llevó a efecto el arresto de los jesuitas en Madrid y sus cercanías, y posteriormente en el resto de España. Al mismo tiempo, se estaban dando los pasos necesarios para una operación de igual o mayor magnitud y complejidad: la deportación de los religiosos de la Compañía esparcidos en los inmensos territorios americanos de la monarquía española.

La resultante de esta decisión de la Corona no ha cesado de atraer el interés de los historiadores, desde la cuestión de las motivaciones del llamado extrañamiento -la pregunta mil veces repetida, ¿por qué fueron expulsados los jesuitas?- hasta el más reciente y serio planteamiento acerca de las consecuencias

educativas, pastorales, culturales, económicas, políticas y sociales de esa gran ofensiva contra la orden fundada por Ignacio de Loyola. Menos atención se ha brindado, hasta hace relativamente poco, a los importantísimos esfuerzos que en materia, digamos logística, implicó la puesta en práctica del decreto de expulsión. La preparación, en secreto, de una operación a realizar simultáneamente - con las diferencias lógicas para una inmensa extensión territorial, dadas las condiciones de las comunicaciones en la época- en toda la monarquía, suponía un gran esfuerzo organizativo. Se logró, en términos generales, llevarla a cabo como se había concebido, y en todos los lugares en que existían fundaciones jesuitas los religiosos fueron extraídos de sus residencias de acuerdo al minucioso guión elaborado en Madrid.²

Lo anterior significó, en la práctica, que en la mayor parte de España y América las autoridades respectivas cumplieron su cometido, con respecto a los individuos que formaban las comunidades, en un tiempo relativamente breve. Para otras, sin embargo, el cumplimiento del real decreto tuvo un significado diferente: simplemente, la expulsión, expatriación o extrañamiento solo se concretaría en el momento en que los afectados abandonaran todo territorio bajo soberanía española, y ello se haría por mar. Tanto en la Península como en América se establecían puntos de reunión para los jesuitas, de los cuales algunos coincidieron con los puertos definitivos embarque³. Estos últimos, sin dudas, cargaron con la mayor responsabilidad, y también las mayores dificultades, administrativas, organizativas y financieras. La atención a grupos numerosos de jesuitas, la provisión de alimentos, ropa, calzado, de alojamiento con el aislamiento requerido, la atención a enfermos, la gestión de los medios de transporte, y, en fin, la solución a todo tipo de situaciones no imprevisibles, sino mal previstas por las autoridades centrales, tensaron de modo considerable los recursos materiales y humanos de los centros portuarios designados, durante un lapso que burló obstinadamente las pretensiones de celeridad que presidieron los preparativos.

2 El procedimiento mediante el cual debían intervenir los colegios y residencias jesuitas quedó formulado en los reales decretos que acompañaron al de expulsión, de 27 de febrero de 1767. Al personarse en ellos, las autoridades respectivas ordenaban la reunión de la comunidad en el local más apropiado -como norma el refectorio- y se les leía la pragmática sanción, al tiempo que se procedía a asegurar todos los locales y confiscando los objetos de valor que estuvieran visibles. Por supuesto que, en dependencia del lugar, las autoridades introdujeron adecuaciones para garantizar la seguridad, pero en esencia todo se efectuó siguiendo al pie de la letra las instrucciones.

3 En España los puntos de reunión -las "cajas"- fueron 12, pero los de embarque se redujeron a Bilbao, Cartagena, El Puerto de Santa María, Gijón, Santander, La Coruña, Málaga, Palma de Mallorca, Salou y San Sebastián. En América una parte de los religiosos viajó directamente a España desde los puertos más accesibles de acuerdo a sus lugares de residencia, pero los que debían hacer escala y abordar otra embarcación se dirigieron todos a La Habana.

No contamos con muchos estudios que aborden las particularidades de la salida de los jesuitas por estos puertos. De hecho -a pesar de la importancia evidente que reviste dentro del proceso de expulsión- hace unos diez años se conocía muy poco del tema, y aunque el cambio al respecto se refiere solo a dos de las ciudades involucradas en la salida definitiva de los jesuitas de los dominios españoles, se trata en opinión del que escribe de las dos más importantes, por el papel que les tocó desempeñar: La Habana y El Puerto de Santa María⁴. Claves en el esquema atlántico español, entre ellas se articuló un eje que permitió el movimiento de un número significativo de jesuitas hacia su destino final, y ambas sufrieron la mayor presión sobre sus estructuras administrativas y de gobierno. Por ello parece de interés abordar, en el estado actual de la cuestión, algunos elementos que contribuyan a sintetizar una visión que relacione lo que hasta ahora conocemos de estos ámbitos regionales diferentes.

Antes, sin embargo, se impone una aclaración. Los estudios realizados lo han sido de manera independiente, y brindan una información relativamente amplia sobre los detalles del proceso. No se trata de repetir simplemente lo que el lector puede hallar en las referencias que pertinentemente se harán, con lo que queda claro, entonces, que la información factual no es estrictamente novedosa, en tanto es la base de los trabajos que ya se existen. Lo que se intentará es reflexionar sobre algunos temas -pocos- que sirvan de puente para establecer regularidades o diferencias constatables en las ciudades envueltas en el tránsito de los jesuitas. Tal vez, de algún modo, sirva para estimular estudios puntuales sobre las relaciones entre estos dos centros portuarios que al escudriñar archivos parecen enlazarse por una multiplicidad de sutiles hilos.

El circuito atlántico: La Habana y El Puerto de Santa María

El espacio americano, en particular el que remite al ámbito circuncaribeño, entendido como la gran región conformada por el Golfo de México y el Mar Caribe, adquirió un contenido geohistórico a través del desarrollo del sistema imperial español, en un proceso que se concretó en buena medida en el siglo XVIII y que tuvo expresiones en todos los terrenos, incluyendo la definición a mediados de esa centuria de las denominaciones de los subgrupos de islas, como las grandes y pequeñas Antillas, las islas de Barlovento y Sotavento y la propia denominación del Mar Caribe. Las circunstancias concretas en que esto se pro-

4 Pacheco Albalade, M. (2006 y 2007), Leiva Lajara, E. (2002), Torres-Cuevas, E. y Leiva Lajara, E. (2005). Para una arista particular del problema, ver Fernández Arriaga, I. (2009).

dujo resultan en extremo contradictorias y su análisis detallado no forma parte de los objetivos de este trabajo. No obstante, las características del circuito atlántico resultante en la época son de interés para entender las características de La Habana y El Puerto de Santa María al momento de la expulsión de los jesuitas, y por ello intentaré exponer de modo sumario algunos de los aspectos, en mi opinión, de mayor relevancia.

En el siglo XVII el establecimiento en el Caribe de colonias inglesas, francesas y holandesas y el desarrollo impetuoso en ellas de economías de plantaciones de productos tropicales de alta demanda en Europa, unido a la agresividad manifiesta de estos estados en el enfrentamiento al monopolio comercial español, ahondaron cada vez más la crisis del sistema conformado en el siglo XVI. La frecuencia con que se interrumpían las comunicaciones y el comercio, así como la debilidad de la metrópoli para la defensa de las posesiones americanas, reforzaron en ellas las tendencias al desarrollo regional autónomo. De hecho, puede afirmarse que la América hispana mostró una mayor capacidad para adaptarse a las exigencias de una economía-mundo en formación que potenciaba la comercialización de cueros, tabaco, índigo, azúcar, maderas tintóreas y pieles sobre el antiguo sistema de explotación minera. Ya en el siglo XVII, estos géneros coloniales alcanzaron una proporción de un 15% en el comercio con la metrópoli, en el entendido de que es imposible tener una idea exacta del volumen que pudo tener en el comercio intercolonial y el de contrabando.⁵

En el siglo XVIII la continuidad de estas tendencias provocó una remodelación de las rutas de comercio marítimo y terrestre que propició que los enclaves portuarios privilegiados se orientaran más hacia el Atlántico sur, favoreciendo a Caracas y Buenos Aires en detrimento de Cartagena de Indias y Portobelo, situadas en el extremo oriental del Mar Caribe, desde las que se extraía antes la plata peruana. Con ello se reforzó la importancia de la Nueva España, que comienza a liderar la extracción de metales preciosos y, en general, se convierte en el principal centro poblacional y económico de las colonias. Al mismo tiempo, la expansión francesa por la porción nororiental del Golfo de México - Matagorda, los asentamientos del bajo Mississipi y Mobile- y el descubrimiento del embarcadero en una de las desembocaduras del Mississipi que convirtió a Nueva Orleans en puerto oceánico, propició la creación de enclaves con posibilidades de intercambio directo con las Provincias Internas de Nueva España, La Habana, Tampico, Veracruz, etc.⁶ Estas circunstancias influyeron en el incre-

⁵ García Baquero, A. (1999: 143)

⁶ Sorhegui D'Mares, A. (2007: 229-230)

mento del contrabando, la construcción de caminos, la ocupación de nuevas tierras y el crecimiento de las ciudades americanas en ese ámbito regional. En el siglo XVIII, la propia administración borbónica alentó la ocupación de nuevos espacios en un intento por contrarrestar la expansión de las potencias enemigas, pero también por la necesidad de promover cultivos que incentivaran las manufacturas metropolitanas.

Los resultados, sin embargo, se reflejaron en un fortalecimiento de las elites y la economía regionales que potenciaba el desarrollo autónomo y amenazaba las aspiraciones centralizadoras de la Corona. Sin tener en cuenta esas circunstancias, se obvia una de las motivaciones esenciales del reformismo borbónico en América, que con demasiada frecuencia suele entenderse como una simple prolongación de su actuación en España. Se trata, en realidad, de una reformulación de la concepción imperial presente en las obras de destacados políticos y pensadores ilustrados españoles y que, en lo fundamental, maneja de manera temprana dos ejes básicos: el fortalecimiento militar y la reformulación del ordenamiento comercial.

En el primer caso, se priorizaban puntos como La Habana, Santo Domingo y San Juan, en las islas, junto a una serie de puertos en tierra firme caribeña, como Cartagena, Santa Marta y Trujillo. En el Golfo de México la idea de un gran sistema defensivo incluía Campeche, Veracruz, Tampico y Panzacola, entre otras poblaciones. En cuanto al comercio, entendido como principal fuente de riqueza, algunos -Francisco Seijas, José del Campillo- consideraban necesaria una mayor apertura, mientras otros -Jerónimo de Uztáriz, Bernardo de Ulloa- tendían a una mejor organización del sistema monopólico vigente. En todos los casos, se consideraba imprescindible el control de las rutas de navegación que transitaban el Golfo de México y el Mar Caribe, con destaque para las posibilidades de construcción y ampliación de astilleros y puertos.⁷

De este modo, la autosuficiencia de las colonias y el peligro de la presencia extranjera en América se articularon con la tendencia general a la centralización para generar una política que intentaba recuperar el predominio comercial en América y proteger las posesiones de Ultramar. La dirección interna de las reformas del XVIII en España es inseparable, en un sentido de inteligibilidad, de la política americana, entendida como respuesta a unas realidades concretas, y no sólo como expresión de la voluntad absolutista. En ese camino, sin duda hubo éxitos visibles. Se reorganizó el Estado, se liberalizó el comercio y se recuperó

⁷ Al respecto, ver von Grafenstein, J. (2008)

la marina. En la década de 1730 las colonias aportaron al Tesoro 145 millones de reales anuales. En 1754 se contaba con 45 navíos de línea y 11 fragatas. En 1757, el Consulado de Indias alcanzó la recaudación de 123.853.177 reales vellón.⁸ En consecuencia, se trata de un movimiento general que incluye una reanimación del circuito atlántico, favorecida internamente por el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz en 1717 y que va a acompañarse a escala local de cambios importantes en aquellos enclaves que permanecieron o se incorporaron como ejes fundamentales del esquema comercial y defensivo. Es el caso, cada una a su modo, de La Habana y El Puerto de Santa María.

En el caso de La Habana, su importancia en la proyección militar y comercial del imperio, definida ya desde el siglo XVI, se hizo mucho más evidente en las circunstancias del siglo XVIII y alcanzó su clímax luego de 1763. La ampliación de su sistema defensivo y la actividad del puerto, escala de las flotas antes de su viaje de regreso a España, propició el desarrollo de una economía de servicios-producción en crecimiento constante. A comienzos del siglo XVIII, en la región de La Habana se producían unas 6.000 arrobas de caña, pero en 1750 ya se alcanzaban las 93.000 arrobas exportables.⁹ Hacia la misma fecha existían 62 ingenios y se fabricaban otros 21.¹⁰ La actividad económica se amplía en el importantísimo astillero de La Habana -creado en 1725- que, junto a las obras defensivas que se emprendieron, fue un factor de consideración en el incremento de la circulación monetaria en la capital de la Isla. En 1737 se trasladó hacia su puerto el centro de operaciones de la Armada de Barlovento.

Entre 1763 y 1780 se diseñó para Cuba una política que le otorgó un *status* en cierto modo especial dentro del conjunto de la Monarquía, debido a las necesidades apremiantes surgidas como consecuencia de la pugna por el dominio del Caribe.¹¹ Para poder enfrentar en la región los desafíos militares planteados por el conflicto hispano-británico, la monarquía se vio impelida a implementar cambios relativamente profundos en los mecanismos de dominación utilizados en la Isla. La figura principal en el diseño del “modelo cubano” fue Pedro-Pablo de Abarca y Bolea, Conde de Aranda. Presidente del tribunal que condenó a los responsables de la rendición de La Habana en 1762, fue él quien influyó para que

⁸ Sorhegui D’Mares, A. (2007: 249)

⁹ Archivo General de Indias (A.G.I.) *Santo Domingo*, 1157.

¹⁰ Archivo Nacional de Cuba (A.N.C), *Misceláneas de Libros*, 2246.

¹¹ La ocupación de La Habana por fuerzas expedicionarias inglesas desde agosto de 1762 y durante once meses fue el catalizador de una serie de reformas que en relación con las colonias venían madurando desde un tiempo antes, con el objetivo central de impedir la repetición de episodios semejantes, que hacían peligrar seriamente la estabilidad del imperio.

un grupo de sus cercanos colaboradores fuese designado para la Comisión de Reformas para la Isla de Cuba y para el gobierno de la misma.

Como resultado de la actividad de este grupo, se concretaron varias medidas. Se creó la Intendencia General de Ejército y Hacienda, la Administración de Rentas, se suprimieron los más importantes privilegios de la Real Compañía de Comercio de La Habana, se eliminó la prohibición de despachar barcos fuera del sistema de flotas y se amplió el número de puertos peninsulares con los que se permitía el comercio directo, abriendo las puertas a lo que luego sería la eliminación definitiva del monopolio gaditano. Desde otro ángulo, la reorganización de las milicias tuvo como centro la ubicación en sus mandos de miembros de algunas de las más importantes familias de la oligarquía criolla, que iniciaron con ello el camino del ascenso en la jerarquía militar de la Monarquía. Algo similar ocurrió en los ámbitos administrativo y eclesiástico. En resumen, a inicios de la década del 60 del siglo XVIII se abre lo que puede definirse como la época de esplendor de la élite criolla de Cuba, que descansó sobre dos pilares esenciales.

El primero, el manejo que a lo largo de las décadas anteriores había consolidado sobre los principales ejes de control económico -ganadería, azúcar, tabaco- y social de la colonia. El segundo, la alianza de poder entre las élites insulares y el estado colonial que se inicia con las reformas de 1763, una de cuyas expresiones -y no la menos importante- fue la conformación de fuertes intereses económicos que vinculaban a una parte de los funcionarios coloniales con la oligarquía criolla. De esa relación se desprende un movimiento homogéneo y consciente destinado a promover y garantizar sus comunes patrimonios y aspiraciones económicas. La presencia de este grupo no tardó en manifestarse, políticamente, en las presiones ejercidas sobre distintas decisiones por un fuerte *lobby* madrileño. Pero, además, la coincidencia es perfectamente calculada, y persigue ampliar y profundizar los vínculos existentes, atraer a nuevas familias criollas, incorporar al mundo del criollo a nuevas figuras y nuevos intereses peninsulares.

Como resultado de la conjunción de factores esbozados, la evolución de La Habana en el siglo XVIII la convirtió en una de las ciudades más importantes de América. Su crecimiento demográfico era único en la América española, y en términos absolutos, solo las grandes capitales virreinales -México y Lima- la superaban en población. Hacia 1757 la ciudad tiene una población estable de unos 5.0.000 habitantes, cerca de un tercio de la población de la Isla.¹²

¹² Morell de Santa Cruz, P. A. (1985: 83)

La actividad comercial del puerto habanero, según la opinión de los contemporáneos, no tenía igual en el amplio espacio del Atlántico americano, situación que se reflejó de inmediato en el desarrollo de la estructura portuaria. A mediados del siglo XVIII, en el área en torno al castillo de la Real Fuerza hasta la Plaza de San Francisco se concentraban los muelles principales, que servían en lo fundamental a las embarcaciones de la Carrera de Indias. Desde los muelles de Luz -cuya existencia también data de esa centuria- hasta el baluarte de San Isidro se ubicaban los dedicados al tráfico interior de la bahía, efectuado con pequeñas embarcaciones de remo y vela que transportaban pasajeros y productos desde los muelles de la ribera opuesta. En el Arsenal, adyacente al baluarte de San Isidro, se concentraba la construcción de embarcaciones. Después de 1763 el mejoramiento de la infraestructura portuaria recibe un nuevo impulso, a raíz de la liberalización de la reglamentación comercial. A partir de 1765 se mejora el Muelle de Caballería y los conocidos como de Tallapiedra, y se construyen los Carpinetti y la Factoría, proceso en el que aparece la tipología de muelles de cantería y comienza el desarrollo de la de muelles sobre pilotes de madera.¹³

En resumen, es desde mediados del siglo XVIII que una conjunción de elementos vinculados al perfeccionamiento de mecanismos administrativos y fiscales, a la conformación de un nuevo modelo de relaciones coloniales, la liberalización del comercio y la consecuente necesidad de mejorar la infraestructura portuaria, que se concretan aceleradamente las potencialidades de La Habana dentro del esquema de reanimación del circuito atlántico al que hacíamos referencia más arriba.

Algo similar se observa al otro lado del Atlántico, con las lógicas diferencias, con respecto a El Puerto de Santa María. La dinámica de la ciudad carece de elementos de importancia estratégica militar que son imprescindibles cuando se valora el caso habanero en relación con América, pero los posee -como todos los asentamientos humanos de la bahía de Cádiz- desde el punto de vista comercial, además de otros relacionados con su papel de puente entre África y Europa. No se trata por tanto, tampoco, de un fenómeno cuyos componentes puedan equipararse de modo simplista a la impronta única de las variables comerciales.

En el siglo XVIII la ciudad pasa a ser jurisdicción de realengo -antes era señorío de los Medinaceli-, lo que se refleja en el reforzamiento de los mecanismos de control de todo tipo y una disponibilidad superior de los recursos de la

¹³ Farrés Delgado, Y. (2005: 176-178)

ciudad en función de los intereses de la Monarquía a partir de la ubicación en puestos claves de personal de confianza. Del reordenamiento del circuito atlántico, El Puerto de Santa María derivó las ventajas del afianzamiento del papel asignado a la bahía de Cádiz tras el traslado a esta ciudad de la Casa de Contratación. En este contexto es necesario entender -siguiendo el modo en que aborda el problema Lourdes Márquez Carmona- el sistema portuario de la bahía de Cádiz como conjunto, como “complejo portuario que experimentará un fuerte desarrollo económico” a lo largo del siglo XVIII.¹⁴

El alto número de comerciantes establecido en la ciudad en función del amplio y variado tráfico de exportación e importación, unido sin duda al propio interés de la Corona y de los funcionarios que la representaban, generaron la necesidad de emprender un significativo número de obras de infraestructura portuaria. Márquez Carmona menciona al menos tres solicitudes y/o concesiones de licencia para la construcción de muelles particulares entre 1735 y 1759, así como otros proyectos en que se interesaban las autoridades de la ciudad.¹⁵ Si bien a finales del siglo XVIII el comercio portuense decae, debido entre otras causas a los problemas afrontados con el calado del río Guadalete, no cabe duda de que a mediados de esa centuria se hallaba en pleno florecimiento, con acelerados y favorables efectos sobre la superestructura portuaria.

Tenemos entonces, que por una parte, del factor geográfico puede derivarse un influjo “natural” sobre la decisión de otorgar a La Habana y El Puerto de Santa María una importancia relevante en el plan de expulsión de los jesuitas de los reinos de España. Por la otra, y en virtud de la serie de factores señalados, ambas ciudades presentaban una serie de características producto de su evolución en el siglo XVIII y su inserción en la remodelación del circuito atlántico por la política borbónica que parecía habilitarlas para esfuerzos organizativos y logísticos de cierta escala. Ahora bien, ¿cómo respondieron ambas al reto que representó la expulsión de la Compañía de Jesús?

Sobre los expulsos: su número, su destino, su situación...

Para comprender la magnitud de la cuestión es necesario aproximarse a algunas variables que no dependieron de las autoridades y estructuras de ambas ciudades. Varias ellas resultan de interés: cantidad, destino, y situación al arribo a los puertos de los jesuitas objeto del llamado extrañamiento.

¹⁴ Márquez Carmona, L. (2006: 17)

¹⁵ Márquez Carmona, L. (2006: 24)

¿Cuántos fueron los religiosos afectados por el decreto de Carlos III? A los que de un modo u otro nos hemos aproximado a la expulsión ya no nos sorprende: a pesar de lo mucho que se ha escrito sobre el hecho, de la minuciosidad que trasciende en los recuentos de religiosos realizados al momento de la expulsión, luego de la expulsión y años después de la expulsión, del interés oficial en conocer con exactitud todos los detalles vinculados al proceso, es muy difícil responder con exactitud a esta pregunta. Ciertamente que la diferencia, incluso en unos cuantos cientos, no sería un gran problema para la valoración global de los acontecimientos y sus efectos, pero reviste cierta importancia para el análisis de la situación que tuvieron que enfrentar las dos ciudades que nos ocupan.

Según un recuento detallado realizado en 1775 por el Contador General de Temporalidades, Juan-Antonio Archimbaud, los jesuitas residentes en España al momento de la expulsión sumaban 2.727 y los que llegaron a El Puerto de Santa María procedentes de Indias, 2.267.¹⁶ Sin embargo, el padre Luengo eleva la cifra de estos últimos a 2.630 -incluyendo 152 de Filipinas-, mientras los contabilizados por los administradores de temporalidades en 1770 eran todavía más, sumando 2.641.¹⁷ Los datos se traen a colación sólo a manera de ejemplo, porque las discordancias son tantas como intentos de establecer el número de religiosos “extrañados” de la Monarquía, y se multiplican cuando se acude a los recuentos regionales. En eso último radica sin duda una de las claves del problema, a lo que se añaden las situaciones particulares de fallecidos en los viajes por tierra y mar, en las propias “cajas” a la espera de transporte, los que por diversas razones quedaron en sus lugares de origen por más tiempo del previsto, etc.

Aceptemos, no obstante las inexactitudes, que la cifra pueda acercarse a los 5.500 jesuitas entre la España peninsular y los territorios americanos.¹⁸ La Habana debía recibir a una buena parte de estos últimos, sólo para reembarcarlos hacia España. El Puerto de Santa María cumpliría la misma función con respecto a este grupo, al extraerlos definitivamente de territorio de la Monarquía, además de los de Andalucía Occidental, Extremadura y Canarias.

La cuestión no había sido tratada con detenimiento en los estudios que abordan el caso cubano y, como ya he afirmado antes¹⁹, su solución no puede ayudar a resolver las diferencias en las opiniones acerca de los jesuitas que se

¹⁶ Citado por Gallego, J. A. (2005: 17)

¹⁷ Egido, T. (1979: 756-758)

¹⁸ Pacheco Albalade (2007: 37) asume que pudieron alcanzar la cifra de 6.000, pero aproximarlos a 5.500 nos parece más acorde a la información -inexacta, ya sabemos- disponible.

¹⁹ Leiva Lajara, E. (2002: 80)

encontraban en América al momento de la expulsión, pues no todos pasaron por la ciudad y otros no abandonaban las embarcaciones en que fueron remitidos desde las posesiones continentales, por lo que sus nombres no siempre fueron registrados. El padre I.M. Egaña, teniendo en cuenta sólo aquellos que cambiaron de embarcación en La Habana para continuar viaje a Europa, calculó en su momento en 445 los religiosos en esa situación entre 1767 y 1769.²⁰ La cifra es muy inferior a la real. Pedro M. Pruna la elevó hasta 1.500 hace algunos años, como resultado colateral de un estudio dedicado a la Compañía de Jesús en Cuba,²¹ pero se trata de una sobreestimación.

El 12 de julio de 1767 arribó a La Habana la primera embarcación procedente del continente, llevando a bordo religiosos procedentes de Campeche.²² En el mes de julio no entró a puerto ninguna otra embarcación trayendo jesuitas, pero en los meses siguientes de ese año arribaron 20 expediciones, desde Veracruz, Cartagena de Indias y Guatemala.²³ Todos fueron remitidos a España entre julio y diciembre en 9 embarcaciones. En total, en los seis meses finales de 1767 salieron de La Habana rumbo a Europa 529 jesuitas. Esta cifra no refleja el total de jesuitas involucrados en el movimiento desde el continente. Hacia La Habana zarparon, de acuerdo a la documentación elaborada en Cuba, 576 jesuitas, de los cuales 16 murieron en el trayecto desde Veracruz, Cartagena y Guatemala, 10 fallecieron ya en La Habana, y a 21 fue imposible embarcarlos por problemas de salud.²⁴

Estos meses de 1767 marcan una etapa de características bien definidas: el arribo de religiosos expulsados de América se produjo de modo ininterrumpido, en grupos numéricamente considerables, muchos de ellos no desembarcaron en la ciudad, y su remisión a España se produjo, como norma, rápidamente. En una segunda etapa, que comprende los años 1768 y 1769, el arribo se produce en intervalos mayores, en grupos reducidos que casi siempre desembarcan en espera de un transporte que los lleve a España y que en algunos casos tardó meses en aparecer. Una muestra de ello es que en el depósito de Regla, lugar habilitado

²⁰ Egaña, I.M. (1904: 71)

²¹ Pruna Goodgall, P. M. (1992: 76)

²² "Lista que comprehende las embarcaz.^{es} en que se conduxeron á este Puerto los Regulares..." Biblioteca Nacional José Martí (BNJM). *Fondo Bachiller*, no. 308. Al momento de la expulsión existían en Cuba dos comunidades jesuitas. En la de La Habana, establecida en 1720, residían 16 religiosos, mientras en la de Puerto Príncipe, mucho más modesta, había sólo 5.

²³ *Ibidem*. 13 de ellas partieron de Veracruz, 5 de Cartagena de Indias y 2 de Guatemala.

²⁴ *Ibidem*. Además de los jesuitas enviados a España hasta el 30 de diciembre de 1767, se encontraba en el puerto de La Habana la fragata mercante San Miguel el Vizarro, que debía conducir de Veracruz a Cádiz a 60 religiosos, al parecer sin hacer escala en la ciudad, porque se especifica que su entrada a puerto se produjo "por haver roto el Timon en los vajos de la Tortuga."

para la reclusión de los jesuitas, se registra en 1767 la presencia de 87 religiosos, mientras en 1769 fueron 283.²⁵

En una *Lista...* fechada a 5 de marzo de 1770, aparecen consignados los nombres de 722 jesuitas -incluyendo los fallecidos-, que pasaron por La Habana en los tres años precedentes, con la relación de las embarcaciones en que llegaron al puerto y de las que los trasladaron a Cádiz. Aunque esta fuente presenta algunas inconsecuencias en su elaboración, como la de incluir los nombres de algunos jesuitas que no desembarcaron, mientras otros en la misma condición no fueron reflejados, parece constituir nuestro referente más sólido acerca del número de jesuitas que pasaron por La Habana. De hecho, incluye una estimación de los religiosos no identificados por su nombre, en cifra de 292, lo que sumado a aquellos cuyos nombres se registraron desde las primeras arribadas de jesuitas, produce un total de 1.014 religiosos presentes en La Habana, incluyendo los de los colegios cubanos. La cifra debió ser algo superior, si otorgamos un margen razonable de errores u omisiones.

Dadas las circunstancias anteriores, resulta lógico esperar una dinámica similar en relación con El Puerto de Santa María, como en efecto han mostrado los trabajos de Manuel Pacheco Albalate.²⁶ En 1767 se produjo un primer momento tenso, con la llegada de los jesuitas de las casas españolas de la orden, que fueron embarcados relativamente rápido. En los meses finales de 1767 comenzaron a llegar los de Ultramar, pero el mayor grupo arribó en los primeros meses de 1768, en correspondencia con el momento de su salida de La Habana y otros lugares de América hacia España. Con posterioridad el flujo disminuye, y los que llegan son los jesuitas “rezagados”.

La estancia de los ignacianos de la España peninsular es comparable a la de los que arribaron a La Habana en 1767. Relativamente corta, y sin grandes dificultades para su traslado. Incluso hay similitud en el número de religiosos. Pacheco Albalate calcula alrededor de 598 para El Puerto²⁷, nosotros unos 620 para La Habana, de los cuales 529 partieron hacia España antes del 31 de diciembre de ese año y 60 ya en 1768. En ese último año de 1768 los arribos a La Habana disminuyen en cantidad y frecuencia, que es lo que ocurre en El Puerto luego de la partida entre el 10 y el 14 de junio de 1.051 jesuitas de América rumbo a Italia. Luego de ese impulso inicial el proceso se torna más lento y complicado, se “acumulan” los expulsados y sus estancias se prolongan

²⁵ A.N.C. *Asuntos políticos*, leg. 127, no.2.

²⁶ Pacheco Albalate, M. (2006 y 2007)

²⁷ Pacheco Albalate, M. (2007: 200)

durante largos meses. Hasta 1774 se contabilizan 2.275 religiosos provenientes de América en El Puerto de Santa María, cantidad muy superior a la que hemos establecido en el caso de La Habana.²⁸

De acuerdo con estas cifras, y asumiendo -con todas las reservas comprensibles- que *todos* los expulsos de América pasaron por la bahía gaditana, el 44,77 % de los extrañados de ese continente vieron por última vez tierras americanas en Cuba. De ellos, el 61,14 % corresponde a 1767. Si, del mismo modo, aceptamos el total de 5.500 jesuitas en toda la Monarquía como una cifra cercana a la realidad, significa que el contingente portuense estuvo constituido por el 52,23 % de todos los jesuitas y naturalmente, el 100 % de los del Nuevo Mundo. Como la reconstrucción de las arribadas a este puerto es mucho más completa hasta el momento, sabemos que en 1768 llegó el 81,75 % de los “americanos”, el 3,38 el año anterior y el restante 14,87 lo hizo entre 1769 y 1774.

En cuanto al estado en que arribaron, deriva directamente de las condiciones en que fueron extraídos de sus lugares de residencia. Venían prácticamente sin pertenencias, lo que agravó la situación cuando la estancia se extendía. En una relación de regulares que viajaron de Veracruz a La Habana en el paquebote Nuestra Señora del Rosario, aparece registrado el equipaje que portaba cada uno de ellos, lo que puede servir como ilustración. Camas, petacas, tabaco, chocolate y breviarios conforman las pertenencias de los religiosos de los colegios del Espíritu Santo y San Ildefonso de Puebla de los Ángeles que viajaron en esa embarcación. En octubre de 1767 el rector del primero de los colegios mencionados, junto a otros 9 jesuitas, se encontraban sin zapatos. Estos casos se repitieron con cierta frecuencia, además de los problemas de salud, también comprensibles, y que se multiplicaban en el arribo a El Puerto tras cruzar el océano. Cantidad y circunstancias bastaron para crear complicaciones a ambos extremos del Atlántico.

De la actitud de las autoridades y las élites

Del mismo modo en que las situaciones son similares, existen muchos puntos de contacto en las definiciones de tipo organizativo. Proviene, sin duda, de las propias indicaciones de que se acompañó el decreto de expulsión, pero también de aquellas situaciones que no se previeron y que ambas ciudades debieron enfrentar. La diferencia más notable, tal vez, radica en que la comunicación de

²⁸ Pacheco Albalade, M. (2007: 158)

las autoridades portuenses con las esferas de gobierno al más alto nivel era más rápida e influyó más en el modo en que se contrataron las embarcaciones para el transporte. En La Habana se gozó -o se vieron obligados a asumir- mayor independencia en la toma de algunas decisiones.

Resulta curioso, pero se admite que en ambas ciudades el trato que se dio a los jesuitas fue mejor que el que recibieron en casi todos los lugares de procedencia, en los marcos que permitían las circunstancias. En La Habana, todo indica que Antonio-María Bucarely, Capitán General de la Isla, intentó organizar la estancia de los religiosos de modo tal que las necesidades elementales de los desterrados fueran cubiertas, y el trato no traspasara los límites de la severidad impuesta por las disposiciones reales. El Conde de Trigona y el Marqués de la Cañada parecen haber desempeñado un papel similar en El Puerto. Los testimonios de algunos religiosos acerca de las duras condiciones en que permanecieron deben entenderse en el contexto de las normas que para el proceso estableció el gobierno central, imposibles de violar abiertamente por las autoridades locales.

Así, el padre Francisco-Javier Alegre ofrece una imagen de su estancia en La Habana en extremo negativa, incluso de las condiciones en el convento de Bethlén, que sirvió de hospital para los enfermos. En él, escribía, se mantenían *“con tanto recelo de las órdenes con que les estrechaba el Gobernador que ni aún se les permitía el consuelo de visitar al Santísimo por la Tribuna de la Iglesia...”* Describe el registro al que se les sometía al llegar, su traslado al llamado “depósito”, donde *“la puerta principal estaba siempre cerrada y defendida de buena guardia, fuera de las centinelas que día y noche guardaban los cuatro ángulos. No se permitía entrada, sino a los sirvientes necesarios a las horas precisas, (...) y entraban por disposición del comisario casi desnudos (...). Todos tenían pena de la vida, si de palabra o por escrito trataban con alguno de los padres...”*²⁹ Francisco-Javier Puig, de Filipinas, refiere que en la casa en que lo depositaron en El Puerto había *“guardia militar en la puerta y (...) no hallamos otra cama que los duros ladrillos de dos o tres estrechos aposentos.”*³⁰

Todo ello es cierto, pero también que los requerimientos de incomunicación forman parte de la lógica que primó durante toda la preparación del extrañamiento, reflejo del ambiente creado en torno a la Compañía en las altas esferas de Madrid. Está probado que tanto Bucarely como el Conde de Trigona hicieron lo posible por limitar los excesos de los encargados directos de la custodia,

²⁹ Alegre, F. J. (1940- 41: 226 y 227)

³⁰ Citado por Pacheco Albalate, M. (2007: 150)

atención y traslado de los religiosos,³¹ pero ello no les resultaba posible fuera de ciertos límites. La relativa autonomía de que gozaban las autoridades de La Habana, debido a la lejanía del centro de poder metropolitano, y la menor presión que parece haber ejercido la expulsión sobre estructuras concebidas desde mucho tiempo atrás en función de los servicios a una amplia población flotante, favorecieron a Bucarely en este sentido. También lo hizo la ausencia en la ciudad antillana -hasta donde ha sido posible constatar- de funcionarios partidarios de un trato más severo a los desterrados, claramente representada en El Puerto. Esto último resulta de indudable interés, porque el papel que desempeñó el Intendente de Marina Juan Gerbaut en la Comisión de Extrañamiento de El Puerto no parece haber tenido un paralelo en La Habana.

Las razones son varias. No debe subestimarse la afirmación anterior acerca de los efectos que tuvo -que *siempre* tuvo- la lejanía de la Metrópoli sobre la toma de decisiones en la capital de la colonia. Pacheco Albalate ha demostrado la influencia sobre Gerbaut de su subordinación directa al Secretario de Marina e Indias Julián de Arriaga, que en la cuestión de la expulsión se movía en la órbita de Grimaldi y Campomanes o, lo que es lo mismo, del ala que llamaríamos más “radical” en la actitud con respecto a la Compañía de Jesús.³² Trigona tenía una relación directa con el Conde de Aranda, partidario de una mayor flexibilidad, algo que, más allá de sus propias actitudes personales, jugó un papel significativo en los enfrentamientos entre las autoridades ubicadas en la Bahía de Cádiz. Los efectos fueron sensibles, así sea porque las presiones sobre Gerbaut, y de éste sobre Trigona, definieron las condiciones definitivas de organización de las expediciones que trasladaron a los contingentes de jesuitas más allá de las fronteras de España.

No tenemos constancia de presiones similares sobre Bucarely, quien además, en su condición de máxima autoridad militar y civil en la Isla, gozaba de prerrogativas superiores a las de Trigona en El Puerto. El futuro Virrey de Nueva España no sólo era un hombre vinculado familiarmente con Aranda -era primo hermano del ministro de Carlos III-, sino una figura comprometida con su visión política. Él y todo el grupo de oficiales y funcionarios que lo acompañó a La Habana en 1763 eran portadores de un reordenamiento del modelo colonial deudor ante todo de las concepciones ilustradas de Aranda, cuyo núcleo radicaba en una verdadera alianza de poder con la élite criolla de Cuba.

³¹ Pacheco Albalate, M. (2007: 151 y 152) y Leiva Lajara, E. (2002: 86 y 87)

³² Pacheco Albalate, M. (2007: 202-219)

No es casual que algunas de las figuras de mayor relieve en el proceso de expulsión pertenecieran a familias de esta oligarquía, como parte del acceso que se les dio a puestos de responsabilidad. De los que no lo eran, tampoco existen evidencias de enfrentamientos con Bucarely. Junto al Capitán General, desempeñó un papel clave el Intendente de Ejército y Hacienda -la Intendencia era de reciente creación, como parte de las reformas-, Miguel de Altarriba, por cuyas manos pasó el control de todos los recursos destinados al transporte y atención de los jesuitas. Estos fondos fueron depositados en la cuenta que especialmente se abrió en la Contaduría General de Ejército y Hacienda, que corría a cargo del Tesorero General, puesto ocupado al momento de la expulsión por Diego Peñalver y Angulo, pero que desde el primero de junio de 1768 estuvo en manos de Ignacio Peñalver y Cárdenas.³³ Ambos formaban parte de poderosas familias criollas. En las relaciones entre ellos y Altarriba, al igual que en las del Intendente con Bucarely, no hubo discrepancias importantes, lo que facilitó a la máxima autoridad el control sobre los acontecimientos.

Entre las actitudes de las respectivas élites citadas puede establecerse sin temor cierto paralelo. Nuevamente, la condicionante principal se enlaza al relativo florecimiento del circuito atlántico español en el siglo XVIII y el rol que desempeñaban estos grupos oligárquicos. Cargadores a Indias en El Puerto, comerciantes, productores azucareros, vegueros, ganaderos de Cuba, florecían a la sombra de una serie de medidas de flexibilización y ordenamiento del tráfico comercial, y no era de esperar que de algún modo se malquistaran con Madrid debido a la orden de expulsión.

En ambas poblaciones se observan dos tendencias predominantes. La primera, vinculada a una corriente de simpatía hacia los ignacianos, que se manifiesta en episodios puntuales. En La Habana, el día en que se ejecutó la orden contra los jesuitas residentes en la ciudad, varias damas del círculo de “las mujeres más principales, ricas y devotas”³⁴ intentaron pasar subrepticamente notas para conocer sobre su situación. Luego, los residentes en las cercanías del convento de los betlemitas parecen haber tenido cierto contacto con los religiosos que se hallaban en el hospital de la orden. Uno les pasó polvos de tabaco, otros

³³ Ya en agosto de 1767 hay referencias a la existencia de una cuenta especial para gastos de jesuitas en La Habana. El 29 de ese mes, Pedro de Bodega, capitán de la fragata Tetis, recibió 130 pesos “para satisfacer a su cocinero Bargas”, y al día siguiente Altarriba mandaba que le entregaran 150 pesos destinados a tres sirvientes de los jesuitas en la misma embarcación, a razón de 50 pesos por cada uno. En ambos casos, y en similares a lo largo del mes de septiembre, se especifica que el pago debe realizarse “de los diez mil pesos destinados a ese fin”. “Oficios de Miguel de Altarriba a Diego Peñalver y Angulo.” (29/8/1767 y 30/8/1767). BNJM. *Fondo Bachiller*, n. 308.

³⁴ Armona y Murga, J. A. (1859: 102)

violaban la prohibición de dirigirles la palabra.³⁵ En El Puerto de Santa María, según los propios jesuitas, fueron frecuentes las muestras de atención que recibieron por parte de la población, en particular de María de Borja Lastrero, que no sólo dialogaba con ellos desde los balcones de su casa, sino llegó a ayudarlos abiertamente.³⁶

La otra tendencia claramente perceptible en los estudios realizados es la de obtener determinados beneficios de la situación. Ciertamente que puede decirse lo mismo de los grupos locales a todo lo ancho de la Monarquía con respecto a los bienes de los expulsos, pero en la variante que nos ocupa sólo se manifiesta en las “cajas” con las características de La Habana y El Puerto, donde coyunturalmente se reunieron grupos numerosos durante meses. Los beneficiarios directos estuvieron en ambos casos entre los miembros de las oligarquías locales, y la actitud se observa desde el inicio mismo del proceso, bajo el manto de los servicios a la Corona. El punto de partida fueron los fondos necesarios para atender los gastos de atención y transporte, que pese a la intención de sus promotores no pudo ser cubierta en su totalidad con las rentas y los bienes de los jesuitas.

En uno y otro lado del Atlántico fueron los poderosos intereses indianos los que ofrecieron la solución, a través de importantes préstamos. En El Puerto, los cargadores Domingo López Carvajal y Jacinto Barrios, ambos cargadores a Indias.³⁷ En La Habana, los manejos de la familia Peñalver les reportaron dividendos nada despreciables, y existen indicios de que en el préstamo de 19.200 reales al fondo de jesuitas del Teniente de Caballería del Regimiento de Montesa Manuel Serrano, este militar actuó como testaferro del mismo clan criollo.³⁸ Ellos manejaron el fondo para gastos de jesuitas, y libraban las cantidades requeridas por cada uno de los involucrados, la misma misión asignada por Trigona en El Puerto a su secretario personal, Lorenzo de la Vega. No hay que dudar que con frecuencia los beneficiados por contratos, alquileres, y otros tipos de pagos que reportaron ingresos considerables a particulares fueran personas vinculadas de un modo u otro con estos funcionarios. La diferencia estriba al parecer en que en La Habana no se hizo tan evidente el modo en que lucró con las circunstan-

³⁵ Alegre, F. J. (1940-41: 226-227)

³⁶ Pacheco Albalade, M. (2007: 151-154)

³⁷ Pacheco Albalade, M. (2007: 74-75)

³⁸ “Noticia de los caudales q.^e han entrado en la Caja de Depósitos de Regulares, el t^{po} del manejo del S.^r D.ⁿ Ygn.^o Peñalver y Cárdenas” y “Cargos deque consta Tomada la razon en la Cont.^a Gral. por corresp.^{te} á los Bienes de Jesuitas, y t^{po} dela Adm.^{on} del S.^{or} D.ⁿ Ygnacio Peñalver y Cárdenas Thes.^o Gral. de ex.^{to} en esta Ysla”. BNJM. *Fondo Bachiller*, no.309.

cias -tal vez, nuevamente, por la connivencia de todos los implicados-, mientras a Lorenzo de la Vega se le abrió expediente por mala administración de los fondos, más exactamente por lo que hoy llamaríamos malversación de los recursos destinados a cubrir las necesidades de los expatriados.³⁹

Una aproximación desde otro ángulo puede ayudar a comprender por qué en ocasiones se manifestó de modo más abierto en El Puerto la tendencia a lucrar con las posibilidades generadas directamente por la estancia y traslado de los jesuitas. Involucra nuevamente a las élites, y se relaciona con sus proyecciones económicas inmediatas. Mientras el florecimiento de la ciudad de la bahía gaditana gira y parece depender básicamente del comercio⁴⁰, y no del crecimiento de determinados sectores productivos, en la jurisdicción de La Habana -que era toda la región occidental de Cuba- la segunda mitad del siglo XVIII se caracteriza por la diversificación agrícola enfocada hacia el sector comercial, con la consiguiente revalorización de la tierra. La dualidad de una economía de servicios-producción deriva ya entonces claramente hacia un desarrollo productivo dirigido a la exportación de productos como el azúcar, y es la élite habanera la principal protagonista de este proceso.

En estas condiciones, parece lógico que la posibilidad de acceso a unidades económicas con inversiones previas y en estado de explotación, como era el caso de los ingenios y estancias ganaderas de los jesuitas de La Habana,⁴¹ resultara para este grupo más atractiva que el simple rejuego con los fondos para gastos de su expatriación, al que por demás, como se ha dicho, no hicieron rechazo algunas de las principales familias. No parece ser esta la situación en El Puerto, y la actitud hacia los bienes de la Compañía es un reflejo de estas diferencias.

No me referiré a edificaciones como templos y colegios, cuyo uso posterior a la confiscación estuvo marcado de un modo u otro por decisiones de la Corona. Como se conoce, las unidades económicas que conformaban el patrimonio de cada comunidad jesuita debían someterse a subasta, con cuyo resultado se asu-

³⁹ Pacheco Albalate, M. (2007: 78)

⁴⁰ Iglesias Rodríguez, J-J (1991)

⁴¹ Las propiedades de los jesuitas de La Habana fueron valoradas hacia 1770 en 466.455 pesos, 7 reales y 4 maravedíes, incluyendo tierras y valores inmuebles, esclavos y ganado en pie. Poseían dos ingenios azucareros y varias haciendas ganaderas. Los esclavos sumaban 423 individuos, y la orden poseía en sus haciendas 7.903 reses, 2.323 cerdos y 550 caballos. Visto desde este ángulo, el valor de las propiedades se distribuía de modo aproximado en un 64 % para las tierras e inmuebles -unos 298.530 pesos fuertes-, un 21 % los esclavos -97.955 pesos- y un 15 % que correspondía al ganado -69.968 pesos-. "Índice de los papeles pertenecientes a las temporalidades de la Compañía extinguida del dulce nombre de Jesús". A.N.C. Asuntos Políticos, leg.297. no.2

mirían gastos como el pago de las pensiones asignadas a los expulsados. Pacheco Albalate ha demostrado que el interés por la adquisición de las propiedades de los jesuitas no fue fuerte entre la oligarquía portuense, al menos en las manifestaciones constatables hasta inicios de la década del 80 del siglo XVIII. Las viñas y olivares, que parecían tentadores a los efectos de una producción que se utilizaba en el comercio con América, no fueron “asaltados” por los elementos de lo que se denomina como “burguesía ascendente” hasta quince años después de la expulsión.⁴² Es decir, los beneficios inmediatos para los sectores oligárquicos en relación con la expulsión resultaron sobre todo del “negocio” con los fondos a ella destinados.

En La Habana la situación es diferente. Aunque el remate no comienza hasta 1770, desde 1768 muchas de las haciendas se entregaron en arriendo, y varios documentos refieren la existencia de nuevos dueños de algunas de las antiguas propiedades jesuitas. Ya en estos traspasos tempranos se observa la presencia de poderosas familias de la oligarquía criolla. Antes de 1770, por ejemplo, Gonzalo Martín de Herrera, Marqués de Villalta, adquirió parte de las propiedades urbanas de la Compañía.⁴³ El ingenio Nuestra Señora de Aránzazu ya tenía en 1768 un nuevo dueño, Rafael de Cárdenas –otro apellido de “alcurnia”–.⁴⁴ Lorenzo Montalvo, Conde de Macuriges, adquirió el ingenio San Ignacio de Río Blanco, un verdadero monstruo azucarero de la época. Los Beltrán de Santa Cruz y los Calvo de la Puerta se hicieron relativamente temprano de parte importante de las estancias y haciendas ganaderas. En otras palabras: la oligarquía habanera no tuvo reparos en lanzarse de modo voraz sobre las propiedades jesuitas, y si en otros lugares de América hubo tendencia a una disminución del precio de venta respecto a la tasación efectuada⁴⁵, en Cuba, vistas las propiedades en conjunto, se obtuvieron incrementos de varios miles de pesos.⁴⁶

⁴² Pacheco Albalate, M. (2007: 73-103).

⁴³ "Índice de los papeles pertenecientes a las temporalidades de la Compañía extinguida del dulce nombre de Jesús". A.N.C. Asuntos Políticos, leg.297. No.2.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Obtener rápidos beneficios de la venta de las propiedades confiscadas parece haber sido una de las causas de esta disminución. El interés era evidente. Antonio-María Bucarely, entonces ya Virrey de Nueva España, hacía hincapié en 1772 en el deseo del Rey de que "...aún con detrimento de su Erario se verifiquen las ventas de las Haciendas ocupadas a los Regulares de la Compañía extrañados de sus dominios". Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Historia. (1949: 132)

⁴⁶ Las fuentes son inequívocas al respecto. Ver "Listado que presenta importe de tazación, sus aumentos y rebajas..." A.G.I. *Santo Domingo*, leg 1098, doc 20. "Índice de los papeles pertenecientes a las temporalidades de la Compañía extinguida del dulce nombre de Jesús" A.N.C. *Asuntos políticos*, leg 297, no. 2; "Cuenta y razón de los bienes ocupados a los P.P. Jesuitas del colegio de La Habana al tiempo de su expatriación..." Archivo del Arzobispado de La Habana (A.A.H), *leg 10-11 de Regulares*, exp. no 8.

Más aún, desde el momento de la expulsión comenzó una verdadera avalancha de reclamaciones sobre las propiedades, que incluían exigencias de pago de deudas, pero también de derechos a readquirir posesiones que habían sido traspasadas a la orden por estas mismas familias. Está demostrado que una parte significativa de los ingresos por el remate de las propiedades se utilizó para la concesión de préstamos cuyos beneficiarios fueron, nuevamente, los clanes de la oligarquía criolla. En 1798, cuando la Real Orden de 19 de septiembre incorporó las rentas de temporalidades de los jesuitas a la Real Hacienda, el fisco recaudaba, por concepto de intereses sobre préstamos realizados, alrededor de 15.000 pesos anuales.⁴⁷ Las sumas recibidas permitieron en parte financiar el fomento azucarero de las décadas de 1770 y 1780, antecesor del extraordinario crecimiento económico habanero de los últimos años del siglo XVIII.

De este modo, las diferencias en la dinámica económica de las ciudades que nos ocupan permiten explicar, al menos en parte –pero una parte importante, en mi opinión– la disímil actitud hacia las posibilidades de lucro implícitas en el propio proceso de expulsión, así como en relación con el antiguo patrimonio de la Compañía de Jesús.

La atención y los gastos

Como las necesidades eran similares, las respuestas organizativas resultaron también parecidas. La prueba está en que los estudios, realizados con independencia el uno del otro, dan la posibilidad de un análisis de gastos por diversos conceptos sobre la base de unos pocos criterios comunes, como gastos en las necesidades materiales de los jesuitas, atención a los enfermos y gastos relacionados con las embarcaciones. La lógica es la misma: junto a las condiciones de seguridad, fue necesario garantizar toda una serie de servicios y suministros a cargo de los cuales se encontraron, en ocasiones, personas designadas expresamente por las autoridades respectivas, y en otras, asentistas. Un estudio comparativo de esta cuestión, al menos en términos de gastos globales, permite constatar diferencias cuantitativas debidas al mayor número de jesuitas “atendidos” en El Puerto, pero también notables diferencias en la estructura de los gastos.

Para ilustrar esta afirmación de carácter general bastan algunos datos extraídos de los informes acerca de los gastos en que se incurría. Vale aclarar que, en

⁴⁷ “Cuenta y razón de los bienes ocupados a los P.P. Jesuitas del Colegio de La Habana al tiempo de su expatriación.” A. A. H, *leg. 10-11 de Regulares*, no. 8.

el caso de El Puerto, hemos preferido remitirnos a los ocasionados por los jesuitas de América que, además de propiciar un punto de comparación con La Habana, resultan realmente significativos por su volumen e incluyen los vinculados con el transporte a partir del 27 de abril de 1768 y hasta diciembre de 1769.

En la ciudad antillana el año 1767 fue el más agitado, y todas las aristas del problema resultan visibles. De hecho, hasta el presente la información relativa los años posteriores resulta incompleta en sus detalles. De un total de gastos que hemos calculado para 1767 en aproximadamente en 482.568 reales⁴⁸, el 81,49 % corresponde a la contratación, preparación y avituallamiento de las embarcaciones, incluyendo -según la documentación- no sólo las que se dirigían a España, sino algunas de las que trasladaron jesuitas desde el continente hacia Cuba. Un 15,19 % se dedicó a lo que hemos llamado necesidades materiales de los religiosos -comida, ropa, zapatos, etc.- y la menor partida fue la requerida por la atención médica brindada en la Convalecencia de Belén y el médico Matías Cantos -único cuyo nombre aparece relacionado con los expulsados en todo el proceso-, de 3,31 %.⁴⁹

En el caso de El Puerto, la relación de gastos a que nos remitimos presenta totales muy superiores, que alcanzan los 5.022.278 reales. De ellos, 857.953 reales se utilizaron en las “conducciones y avíos” y en el “embarque y viáticos a regulares extranjeros”, lo que resulta en un 17,08 %. A diferencia de La Habana, los gastos en las necesidades materiales de todo tipo alcanzan el 79,28 % del total -asumimos que incluye la atención a los enfermos-. Se incluye además el sueldo de los empleados en el servicio de la Comisión y asistencia, y los gastos en las obras para alojamiento y arrendamiento de casas, que en conjunto aportan un 3,63 %.

Como se observa, existe una diferencia notabilísima en el porcentaje de los fondos que se dedica a una u otra necesidad. Si asumimos que todos los jesuitas llegados a La Habana en 1767 salieron antes del 31 de diciembre y en El Puerto no había ninguno a finales de 1769 -lo que no es así, pero conviene a nuestro objetivo de ilustrar- concluiríamos que en La Habana se gastó un promedio de 138 reales por religioso, mientras que en la ciudad de la bahía gaditana la suma alcanzó los 2.301 reales per cápita. Se sobreentiende, en los lapsos seleccionados. Ya no se trata entonces, solamente, de una diferencia de magnitudes debida

⁴⁸ En ambos casos se ha optado por obviar los maravedíes.

⁴⁹ “Relacion de las Cantidades que en virtud de ordenes del S.r Ynt.e Gral. de Ex.to se ban satisfaciendo del Depósito, que con destino a gastos de los P.P. dela Compañia de Jesus han entrado en esta Thesoreria Gral.” (31/12/1767). BNJM. *Fondo Bachiller*, no. 309.

a la mayor cantidad de jesuitas, sino del hecho de que -según las fuentes disponibles- la atención de los expatriados resultó mucho menos costosa en La Habana.

Este es un problema para cuya explicación el estado actual de nuestros conocimientos no brinda suficientes argumentos concluyentes, aunque sin dudas resulta de interés. No vale la pena intentar aproximarnos a lo que hoy llamaríamos “el costo de la vida” en estos núcleos urbanos ubicados en extremos opuestos del Atlántico, porque es imposible que eso dé una respuesta a la abismal diferencia. Adelantando una hipótesis, sin embargo, al menos una de las razones podría hallarse en algunas medidas de contingencia tomadas por las autoridades habaneras en esa coyuntura, que conocemos, y que permitieron adquirir insumos a precios inferiores a los corrientes en la ciudad.

Ocurre así, por ejemplo, en el caso de las medicinas, que fueron adquiridas en la botica del Hospicio de San Isidro, atendido por los franciscanos. Se conservan varias relaciones de las medicinas suministradas a los jesuitas de distintos colegios que permanecían tanto en las embarcaciones como en la casa de Regla, y en ellas se expresa claramente que las compras se realizaron a la mitad del precio corriente en la ciudad.⁵⁰ Desde otro ángulo, una parte considerable de los víveres suministrados para consumo de los jesuitas provino de las propiedades del colegio de La Habana, y la estructura de ese patrimonio descansaba básicamente en los ingenios y las haciendas ganaderas, además de estancias para cultivos menores. Se conservan varias relaciones de órdenes para entrega de víveres salidos de ellas que incluyen tasajo, jamón, pollos, ternera, y otros productos. No tenemos constancia pormenorizada de los gastos, pero sí conocemos que en los casos en que las propiedades fueron arrendadas tempranamente, los beneficiarios del arriendo adquirían determinadas obligaciones al respecto con las autoridades.⁵¹ Y, por último, en el servicio se utilizó con cierta frecuencia a esclavos, con lo que se redujo el gasto por concepto de pago a empleados.

⁵⁰ “Relación de las medicinas que se han subministrado de esta Bottica del Hosp.^l de S.ⁿ Ysidro a los Padres Jesuitas de la fragata Dorada”; también una similar para los religiosos arribados en la Fragata La Flecha. BNJM. *Fondo Bachiller*, no. 309. En los documentos, tras la lista de medicinas y sus precios en reales, aparece siempre indicado que se rebaja la mitad del importe. En el primero, por ejemplo, el total es de 72 reales, quedando “líquido” 36. En el segundo caso las cifras son, respectivamente, 106 y 53. Los recibos que acompañan a las relaciones son por las últimas cantidades.

⁵¹ En una carta del Intendente de Ejército y Hacienda a Bucarrelly, que data de 1768, se hace referencia al compromiso de Pedro Beltrán de Santa Cruz, al adquirir un grupo de haciendas ganaderas de los jesuitas, de abastecer las necesidades de carne del “depósito” de Regla. Las haciendas, tasadas en algo más de 96.000 pesos, fueron adquiridas en 148.000. BNJM, Sala Cubana, *Fondo Bachiller*, no. 314.

Las propiedades incautadas a los jesuitas de El Puerto consistían fundamentalmente en olivares y viñas, que poco podían aportar en este sentido.⁵² Aunque en los estudios de referencia no hemos hallado información al respecto, es de suponer que todas las compras se hicieran a precios corrientes, e incluso que la abrupta demanda condicionara una tendencia a la elevación de los mismos. Se trata, por supuesto, sólo de una hipótesis, pero no parece infundada. Tampoco en relación con otro tipo de necesidades de la “atención” a los jesuitas parecen haber tomado las autoridades portuenses medidas similares a las de La Habana.

Como cuestión organizativa, la del alojamiento de los religiosos resulta también de interés, y existen nuevamente algunas diferencias. La primera, que en realidad los únicos que permanecieron propiamente en la ciudad de La Habana fueron los enfermos, trasladados al convento de los betlemitas. Al resto de los conventos habaneros se les solicitó colaboración de diversos modos, pero nunca acogieron a los expulsados. A diferencia de El Puerto, la idea inicial del Capitán General Antonio-María de Bucarely fue mantener a los jesuitas en las embarcaciones que los transportaron desde el continente, para garantizar su completa incomunicación y evitar contactos con la población habanera. Lo que dio al traste con esta intención fue la imposibilidad de remitirlos a todos a España tras una estancia de algunos días. En las embarcaciones también presentaba mayores incomodidades todo lo relacionado con los suministros.

La perspectiva del arribo de un número mucho mayor de religiosos y la presión que esto ejercería sobre la organización establecida hasta ese momento, aceleraron la adopción de nuevas medidas, pero éstas nunca incluyeron el traslado de los religiosos al núcleo urbano. A los efectos de alojamiento, se alquiló una casa perteneciente al marqués de la Real Proclamación, en el poblado de Regla, a donde comenzaron a trasladarse religiosos el 10 de septiembre de 1767.⁵³ Este lugar será mencionado desde ese momento en toda la papelería burocrática con el calificativo de “depósito”. Por su ubicación, al otro lado de la bahía y frente a la ciudad, Regla ofrecía garantías para que las condiciones de incomunicación fueran logradas con mayor éxito.

Por las características de El Puerto, no existía otra posibilidad que mantener a los jesuitas en la propia ciudad. Como se sabe, inicialmente se les alojó en los conventos, aunque pronto se acondicionaron dos casas. Esto incidió, sin

⁵² Ver PachecoAlbalate, M. (2007: 281-283).

⁵³ BNJM. Fondo Bachiller, n. 309.

dudas, en una más estrecha relación de parte de la población con los expulsados, pero posiblemente también en mayores gastos derivados de su custodia. En resumen, se trata de una serie de ideas sobre las que pienso sería posible seguir trabajando, siempre en función de una explicación coherente y, en la medida de lo posible, totalizadora del proceso de expulsión.

Algunas ideas finales

Advertía al inicio que me referiría a unas pocas cuestiones. En realidad, como ha podido apreciar el lector, el tema atañe a El Puerto de Santa María y a La Habana no como trazos de una historia común -existen, comerciales, culturales, familiares, todavía por explorar-, sino como piezas de un episodio en el que población y autoridades se vieron envueltos casualmente y sin protagonizar las decisiones principales que echaron a andar el engranaje. No, obstante, es un magnífico ejemplo del modo en que, en determinadas circunstancias, la relativa eficiencia del centralismo borbónico dependía de la capacidad de respuesta de algunos centros claves.

En este caso, no es arriesgado afirmar que llevar hasta su conclusión la expulsión de los jesuitas de territorio de la Monarquía fue posible sólo debido a la existencia de estos dos ejes claves del circuito atlántico. Y no simplemente porque ellos asumieron la más compleja de las tareas, sino porque cabría preguntarse si existía entonces otra opción. En el caso de La Habana, la respuesta es obvia, por el rol que históricamente desempeñó la ciudad en las comunicaciones intrainperiales y porque finalizando la década del 60 del siglo XVIII se produjeron cambios importantes en las estructuras de gobierno, económica y comercial de la capital colonial. En cuanto a El Puerto, pudiera aducirse que en su lugar la responsabilidad podía haber caído sobre la propia Cádiz, o sobre Puerto Real, pero estaríamos en realidad hablando de lo mismo: una estructura portuaria fortalecida a lo largo del siglo XVIII a la sombra del comercio con América, que generó el consecuente incremento demográfico y cuya administración y gobierno experimentaron la influencia del reformismo borbónico.

En estas últimas direcciones existen innegables puntos de contacto entre ambas ciudades, como centros portuarios. El caso que nos ocupa resulta de interés, sobre todo, desde el ángulo del estrecho vínculo entre el comercio y el desarrollo urbano y portuario, la evolución de las élites locales y su relación con la representación del poder central. En otras palabras, la dinámica de funcionamiento de unas estructuras locales sobre las que dejan su sello las particularidades de una marcada vocación marítima, y por tanto diferentes de la mayor parte

de las ciudades de la Monarquía. No es un problema de detalles, sino de caracterizar singularidades que marcan nuestra historia. Ahora bien, ¿hasta dónde la marcan? Y más allá, ¿qué hay de común en ellas, -aunque el Atlántico nos separe-, que trascienda las socorridas fórmulas de la historia tradicional? Sin duda, son cuentas aún por saldar.

Referencias bibliográficas:

- ALEGRE, Francisco Javier (1940-41): *Historia de la Compañía de Jesús. Memorias para la historia de la Provincia que tuvo la Compañía de Jesús en Nueva España*, México, D.F.
- ARMONA Y MURGA, José-Antonio (1859): “Noticias privadas de cosas útiles para mis hijos. Recuerdos de mi carrera ministerial en España y América”, en *Anales y Memorias de la Real Junta de Fomento de la Real Sociedad Económica*. La Habana, Serie 4 ta., t. IV.
- EGAÑA, I-M. (1904): “Los jesuitas en La Habana”, en *Álbum conmemorativo del quincuagésimo aniversario de la fundación en La Habana del Colegio de Belén de la Compañía de Jesús*. La Habana, Imprenta Avisador Comercial.
- EGIDO, Teófanos (1979): “La expulsión de los jesuitas”, en *Historia de la Iglesia en España*, dirigida por Ricardo García-Villoslada, t. IV, *La Iglesia en la España de los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Editorial Católica.
- FARRÉS DELGADO, Yasser (2005): “Perímetro de la Bahía de La Habana: reflexiones sobre una evolución. Conformación e imagen de un territorio”, en *Cuba y sus puertos (siglos del XV al XXI). Memorias del I Coloquio Internacional Ciudades Portuarias de Iberoamérica y el Caribe*, La Habana, Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana-Instituto de Historia de Cuba.
- FERNÁNDEZ ARRILLAGA, Inmaculada (2009): *Jesuitas rehenes de Carlos III: misioneros desterrados de América presos en El Puerto de Santa María (1769-1798)*. El Puerto de Santa María, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.
- GALLEGO, José-Andrés (2005): “Impacto en América de la expulsión de los jesuitas”, en *Tres grandes cuestiones de la historia de Iberoamérica*. Madrid, Fundaciones Mapfre e Ignacio Larramendi.
- GARCÍA BAQUERO, Antonio (1999): “¿De la mina a la plantación? La nueva estructura del tráfico de importación de la carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVIII”, en ZEUSKE, Michael y SCHMIEDER, Ulrike: *Regiones europeas y latinoamericanas*, Verbeut Iberoamericanana.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan-José (1991): *El Puerto de Santa María. Una ciudad mercantil en el siglo XVIII*. Sevilla. Muñoz-Moya y Montraveta Editores, Universidad de Sevilla y Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.
- LEIVA LAJARA, Edelberto (2002): “La Habana y los jesuitas de América: en el camino al destierro (1767-1770)”, en *Tiempos de América*, n. 9, pp. 79-93.

- MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes (2006): “El sistema portuario de la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII”, en *Revista de Historia de El Puerto*, n. 36, pp. 10-47.
- MORELL DE SANTA CRUZ, Pedro-Agustín (1985): *La visita eclesiástica*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- PACHECO ALBALATE, Manuel (2006): “El Puerto en el extrañamiento de los jesuitas españoles en 1767”, en *Revista de Historia de El Puerto*, n. 36, pp. 49-95.
- ____ (2007): *El Puerto: ciudad clave en la expulsión de los jesuitas por Carlos III*, El Puerto de Santa María, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (2000): “Una conquista al revés”, o la penetración de los mercaderes noreuropeos y americanos en la Península Ibérica (1560-1630)”, en *México en el mundo hispánico*, México, El Colegio de Michoacán, vol. 1, pp.207-230.
- PRUNA GOODGALL, Pedro-M (1992): *Los jesuitas en Cuba hasta 1767*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- SORHEGUI D'MARES, Arturo (2007): *La Habana en el Mediterráneo americano*, La Habana, Ediciones Imagen Contemporánea.
- TORRES-CUEVAS, Eduardo y LEIVA LAJARA, Edelberto (2005): “Presencia y ausencia de la Compañía de Jesús en Cuba”, en *Tres grandes cuestiones de la historia de Iberoamérica*, Madrid, Fundaciones Mapfre e Ignacio Larramendi.
- Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Historia (1949): *Documentos sobre la expulsión de los Jesuitas y ocupación de sus temporalidades en Nueva España (1772-1783)*. México, D.F.
- VON GRAFENSTEIN, Johanna (2008): “Concepciones espaciales y visiones imperiales: el Caribe en la época del reformismo borbónico.” En *Cuicuilco*, sept.-dic., año-vol. 10, n. 29, México, Escuela Nacional de Antropología e Historia, Distrito Federal.