



Veinte años más tarde (1512), y pacificada por la violencia la población indígena del extremo más oriental del país, el titulado *Adelantado* Diego Velázquez fundó en el lugar la primera villa cubana, bajo la advocación de Nuestra Señora de la Asunción. Allí fijó el Adelantado su residencia, repartió tierras entre sus deudores y parientes, y la declaró capital política de la isla. Más por su gracia que por su obra, y con el propósito de exaltar la importancia de la Villa, el monarca español la convirtió en ciudad. Seis años después, el Papa León X convirtió su iglesia en Catedral con jurisdicción sobre Jamaica. Pero tales honores duraron muy poco tiempo; en menos de tres años Velázquez se trasladó a Santiago de Cuba, llevándose consigo la capitalidad de la ciudad primada hacia el lugar de su definitiva residencia. Posteriormente, en 1522, otro Papa, esta vez Adriano VI, mandó a extinguir el Obispado de la Asunción de Baracoa para crear en su lugar el de Santiago de Cuba.

Privada a la vez de su jerarquía política y religiosa, y emigrada una parte de su población tras el aumento de la beligerancia de los indígenas, comenzó así la verdadera historia de Baracoa y de casi toda la región costera que se extiende hacia el Este y Oeste de la misma. No obstante, la función como colectora de oro de baja ley se mantuvo todavía durante algunos pocos años más, hasta agotarse totalmente este recurso. A partir de entonces, tanto la ciudad como aquellas costas quedaron en el mayor abandono por parte del gobierno colonial, y a merced de la acción depredadora de piratas y filibusteros que con sus acciones beligerantes obligaban a la población a refugiarse constantemente en los bosques cercanos. Pasado un siglo, algo había quedado muy en claro: los vecinos de Baracoa, a fuerza de sustos y de necesidad, habían llegado finalmente a entenderse con los piratas y rescatadores, haciendo trueques con productos de la zona a cambio de otros que hoy pudieran considerarse como de importación.<sup>2</sup>

Para el entonces Gobernador de la isla D. Pedro de Valdés, la situación en aquella zona era muy alarmante a principios del siglo XVII, ya que el más peligroso rescatador, contrabandista y espía de que pudiera tenerse noticias era, según su criterio, un sacerdote de la orden de la Merced que a la vez que desempeñaba las funciones de cura en Baracoa, solía propiciar los contactos y dar protección a rescatadores y herejes que frecuentaban aquella banda costera. Como trágica conclusión de sus observaciones y de la información recibida por diferentes vías, Valdés afirmó que “Quienes más públicamente azen los rescates son los frayles, religiosos y los sacerdotes i clérigos”.<sup>3</sup>

No pueden caber dudas acerca de que las actividades encaminadas al logro de la subsistencia, generalmente llevaron a los habitantes de aquella y de otras zonas apartadas de la isla a defenderse de las imputaciones que pudieran derivarse de sus actividades clandestinas, mediante prácticas tales como el escabullirse de las poblaciones ante las visitas de inspección, en la eventualidad de que pudieran implementarse procedimientos judiciales ordenados en su contra por parte del Gobernador General o, de lo contrario, entrar en arreglos con los funcionarios designados por la administración central para inspeccionar y juzgar a los presuntos contrabandistas y rescatadores.

Prácticamente durante más de dos siglos, los habitantes de la costa nororiental de Cuba vivieron de una economía marginal cuyos fundamentales objetos de trueque fueron el tabaco, los cueros, quizás azúcar y las mieles, y algunos productos de subsistencia que solían demandar las tripulaciones de los barcos nacionales o extranjeros en sus clandestinas y eventuales arribadas a aquellas costas. En esto no hubo verdaderas diferencias con respecto a lo que podía ocurrir en otros territorios insulares también excluidos de la posibilidad de vincularse directamente a las rutas marítimas dise-

---

16-27), puede deducirse que el ingreso del Almirante a Cuba fue realizado entre los puertos de Gibara y Samá, desplazándose después hacia Banes, Nipe y Baracoa. También son suyas las afirmaciones que aparecen entrecomilladas en el texto.

<sup>2</sup> J.I. CASTRO (1977), p. 46. En una excelente investigación, I. GARCÍA GONZÁLEZ (2000) explica el proceso de formación de la región de Baracoa durante los siglos XVII y XVIII.

<sup>3</sup> P. de VALDÉS (1965), p. 143.

ñadas por la Metrópolis para la organización de su monopolio mercantil.<sup>4</sup> También en el extremo oriental se originaron disputas por la posesión de las tierras en las cuales se demandaba constantemente el poner en claro los límites de los hatos y corrales, y forzar a las autoridades a favor del reparto de tierras realengas. Como consecuencia del auge del comercio ilícito, los cosecheros de tabaco y de otros productos reclamaron más de una vez durante el siglo XVIII el reseñalamiento de las tierras cultivables.<sup>5</sup>

Sólo ya avanzado el mencionado siglo, se dispuso la fortificación de Baracoa y se destinaron varias compañías de infantería ante la eventualidad de un ataque inglés. Sin embargo, ni durante el asalto y ocupación de La Habana por los ingleses en 1761-62, ni durante las frecuentes guerras y conflictos por el dominio de los espacios marítimos y terrestres del Caribe y Norteamérica, las tropas británicas llegaron a atacar aquella costa. Sólo lo hicieron por un sitio llamado Playa Miel en 1807, pero sin alcanzar éxito alguno.<sup>6</sup>

Comenzado el proceso independentista de la América Continental, fueron después los corsarios de Cartagena quienes mantuvieron en zozobra a la isla de Cuba, atacando y apresando embarcaciones españolas dedicadas al comercio, tanto con España como con Norteamérica.<sup>7</sup> Pero para entonces ya se había intensificado la actividad mercantil lícita y oficialmente registrada en la parte oriental de la isla, especialmente en renglones tales como el tabaco y el café. Con la apertura del puerto de Baracoa en 21 de junio de 1803, éste había quedado oficialmente autorizado para el comercio internacional, con el objetivo de facilitar el comercio de exportación y lograr así un incremento de las rentas mediante el cobro de las distintas tasas aduaneras vigentes en el País. Sin embargo, esto no significó la desaparición del comercio clandestino, sino que el mismo continuó proliferando, siguiendo una práctica establecida desde tiempo inmemorial originada por la elemental necesidad de defender la subsistencia frente al monopolio, no obstante las muchas restricciones que se habían decretado en su momento con el propósito de favorecer el control ejercido desde la capital por la Real Compañía de Comercio de La Habana, especialmente para el caso del tabaco.<sup>8</sup>

Sobre la base de tal dualidad de prácticas mercantiles, la legal y la clandestina, llegaron a estabilizarse los núcleos de población en aquel territorio hasta alcanzar en su totalidad una cifra de 2.376 habitantes en 1792, con una composición de 921 blancos, 1.211 de color libres y 658 esclavos. Esto significaba una tasa de población esclava de casi el 29%, elevada para la época, y una composición racial en la cual la población blanca era minoritaria, con sólo un 40% del total.<sup>9</sup> Una situación distinta había sido la anterior a 1784, cuando la tasa de esclavos era mucho menor (6,77% del total). La autorización de importar esclavos a partir de esta última fecha, convirtió a Baracoa en un mercado de tránsito de negros esclavos, destinados finalmente a La Habana o Santiago.<sup>10</sup> Todo parece indicar que también los acontecimientos revolucionarios que ocurrieron en la vecina Haití desde 1790 influyeron sobre la situación poblacional de Baracoa, a causa de que muchos refugiados, tanto amos como esclavos, arribaron a las costas orientales cubanas para establecerse en Guantánamo, Santiago, Baracoa y Bayamo, donde se dedicarían posteriormente al cultivo del café y al comercio con Norteamérica y la propia Saint Domingue, mediante escalas en alguno de los mencionados puertos.<sup>11</sup>

<sup>4</sup> J. IBARRA (1996), p. 86.

<sup>5</sup> Ver O. PORTUONDO (1987), pp. 10-37; L. MARRERO (1978), T. 2, p. 84, y el *Expediente sobre El Realengo de Yateras*, Archivo Nacional de Cuba (citado a partir de ahora como ANC), Fondo Realengos, Año 1766, Leg. 74, núm. 5.

<sup>6</sup> J.I. CASTRO (1977), p. 49.

<sup>7</sup> Precisamente frente a Baracoa, dichos corsarios hicieron huir a dos buques españoles que se refugiaron en el puerto de dicha ciudad el 25 de noviembre de 1813, mientras que apresaban a dos bergantines, uno procedente de Cádiz y otro de Boston. Ver J.L. FRANCO (1964), T. 1, p. 38.

<sup>8</sup> O. PORTUONDO (1987), p. 23, y L. MARRERO (1978), T. 2, p. 84.

<sup>9</sup> J. de la PEZUELA (1867), T. 1, p. 115.

<sup>10</sup> I. GARCÍA GONZÁLEZ (2000), p. 77.

<sup>11</sup> Ver O. PORTUONDO (1992).

La presencia de diversos cultivos en aquellas fértiles hondonadas enclavadas entre las vertientes de sus montes, permitió a Baracoa un crecimiento lo suficientemente importante como para que el gobierno central de la Colonia se decidiera finalmente a establecer una aduana en aquel puerto. Con ello se abrió la posibilidad de realizar directamente y de manera legal, importaciones y exportaciones en buques preferentemente nacionales. Quizás a causa de los efectos estimulantes producidos por esta medida, si antes de 1807 el cultivo del café en las jurisdicciones de Baracoa y Bayamo apenas aseguraba el consumo local interno, a partir de aquel año ya comenzaron a salir embarques del grano con destino a Europa y Norteamérica, con lo cual se hicieron también más habituales los vínculos con el estratégico puerto de New Orleans y también con otros puertos situados en la costa atlántica, como Baltimore, Filadelfia y New York.<sup>12</sup> A causa de la apertura de las nuevas posibilidades económicas que se presentaban para la región oriental, también se hicieron de nuevo frecuentes las denuncias de tierras realengas con el fin de que pudieran ser utilizadas principalmente para el fomento de siembras de café y de tabaco.<sup>13</sup>

#### PASOS ASCENDENTES EN LA ESCALADA DEL “COMERCIO CON EXTRANJEROS”

La entrada de Napoleón Bonaparte en España puso en situación precaria a la población de franceses emigrados a Cuba desde la antigua colonia de Saint Domingue. A causa de la fidelidad del gobierno colonial de la isla de Cuba y de la oligarquía habanera a la monarquía borbónica, la expulsión de dichos extranjeros no se hizo esperar. El 10 de abril de 1807 se dictó el bando de expulsión de los emigrados franceses que se habían establecido previamente en todo el Departamento Oriental, con gran complacencia por parte de los comerciantes conservadores catalanes que habían estado alarmados por el creciente auge económico alcanzado por aquéllos en algunas localidades del Este cubano. Sin embargo, el traslado de muchos franceses de Cuba hacia New Orleans favoreció finalmente una cierta regularización de los vínculos comerciales que habían existido desde antes con aquel puerto.<sup>14</sup>

Nuevos pasos favorables para el comercio exterior de Baracoa fueron dados sucesivamente entre 1815 y 1826. En el verano del primero de estos años se permitió la entrada de cuatro o cinco buques extranjeros en aquel norteño puerto, con el particular propósito de abastecer a los habitantes de la ciudad y sus alrededores y, al mismo tiempo, se les autorizó a retornar cargados con frutos del país. Se afirma que en diciembre del año siguiente, y antes que a cualquier otro puerto de la isla, se permitió al puerto de Baracoa también el libre ejercicio del comercio extranjero, a lo cual se agregó más tarde el extraordinario beneficio de que solamente se tributase en su aduana la mitad de los derechos establecidos para el resto de las aduanas del país.<sup>15</sup> Sobre la base de tales facilidades, comenzaron a fluir sistemáticamente los embarques de tabaco, plátanos, cocos, naranjas, cera, miel de abejas, café y algunas partidas de gengibre, de las cuales sólo parecieron tener importancia fis-

<sup>12</sup> Ver O. PORTUONDO (1992).

<sup>13</sup> Ejemplo de este tipo de denuncia sobre la existencia de terrenos realengos en poder del Estado, fue la iniciada en 1806 por D. Inocencio de Matos en relación con 146 caballerías de tierra (2.202 Has.), disponibles entre las haciendas Mata, Guardado, Capiro y Jauco. Esta denuncia se abandonó en 1835, hasta que en otro momento de prosperidad, a mediados del siglo XIX, el trámite fue retomado por un nuevo promotor. Ver *Expediente en solicitud de reclamo de la parte de los terrenos realengos entre haciendas de esta jurisdicción, denunciados y mensurados por Don Carísimo Espalter en 1856*, ANC, Fondo Realengos, Bahía de Mata, Año 1871, Leg. 32, Núm. 22.

<sup>14</sup> *Expediente en solicitud de reclamo de la parte de los terrenos realengos entre haciendas de esta jurisdicción, denunciados y mensurados por Don Carísimo Espalter en 1856*, ANC, Fondo Realengos, Bahía de Mata, Año 1871, Leg. 32, Núm. 22.

<sup>15</sup> En esta cuestión de la autorización de Baracoa para el comercio extranjero hay dos afirmaciones, una es la de R. de la SAGRA (1842), T. II, p. 24, quien afirma que esta concesión se hizo en 1816, y la otra de J. de la PEZUELA (1867), T. I, p. 115, que la sitúa en 1826.

cal el café y el tabaco en rama, seguidos del tabaco torcido, el azúcar y la cera. Para entonces, ya la población de la jurisdicción había alcanzado un total de 5.338 habitantes, de los cuales sólo 1.203 (22%) eran blancos, 2.385 (44 %) negros y mulatos libres, y un conjunto de 1.850 (34%) mulatos y negros sometidos a la condición de esclavos.<sup>16</sup> Apenas diez años más tarde, en 1827, la población total había ganado 886 habitantes, de los cuales los blancos habían aumentado su número casi al doble, para un total de 2.324 habitantes (36,7%). Los mulatos y negros libres se habían reducido en algo más de un centenar, para un total de 2.281 personas (36,0%), mientras que la población esclava también había disminuido ligeramente, con 1.719 personas (26,1%). Lo que resulta más evidente, es la modificación que tuvo lugar en las proporciones existentes entre la población blanca y la de color, lo cual sólo puede haber sido el resultado de un aumento sustancial de la inmigración peninsular.

No obstante aquellas indudables ventajas fiscales y mercantiles, además del hecho de que la población había crecido considerablemente en sólo diez años, el puerto de Baracoa sólo pudo contar hasta entonces con un mezquino punto de arribo para las embarcaciones, que con muy poco dinero solía ser reparado de tiempo en tiempo.

#### LO QUE LAS ESTADÍSTICAS NO ESCLARECEN TOTALMENTE

Es muy difícil establecer el monto del comercio exterior practicado por el puerto de Baracoa durante la que pudiera ser considerada como su primera etapa de comercio exterior oficial y propio. Ésta se inició con el establecimiento de su correspondiente Aduana, en 21 de junio de 1803 y puede considerarse como terminada en 1868, al momento de iniciarse la primera guerra por la independencia de Cuba, la conocida históricamente como Guerra de los Diez Años. Sobre aquella primera etapa de actividad mercantil fiscalmente controlada, si es que esto era posible, sólo quedan referencias de carácter general que señalan exclusivamente algunos de los productos que solían exportarse, entre los cuales estaban las frutas, así como café, azúcar y tabaco. Sobre los primeros 23 años de funcionamiento de la Aduana, no se ha podido disponer de datos sistematizados sobre el comercio exterior del puerto de Baracoa; sin embargo, a partir de 1826, tanto De la Sagra, como De la Pezuela, y también García de Arboleya y Erénchun proporcionan algunos detalles de interés para el conocimiento de la actividad portuaria de Baracoa entre los años de 1826 y 1858.<sup>17</sup>

De la simple lectura de los datos generales ofrecidos por De la Pezuela se deriva una primera apreciación. Aunque desde 1826 y hasta 1839 se manifestó un incremento constante de los valores exportados por el puerto de Baracoa, su monto apenas rebasa los 40.000 pesos fuertes (la excepción es el año de 1836 con 46.609 pesos fuertes); pero a partir de 1841 comienza un verdadero *boom* en las exportaciones registradas, el cual se mantiene durante todo un quinquenio. Su valor máximo de 115.273 pesos fuertes se corresponde con el año de 1842. Posteriormente se observa una caída, seguida de una nueva reanimación entre 1851 y 1854. A partir de este esquema puede reconocerse que la vida económica local tuvo dos momentos de auge antes de 1868, el primero entre 1841 y 1846 y el segundo entre 1851 y 1854.

#### UNA INCÓGNITA: EL PROBLEMA DE LAS IMPORTACIONES

Un acercamiento mayor a estos datos pone de manifiesto algunas dudas que requieren respuestas provisionales que hasta el momento sólo podrían mantenerse en calidad de hipótesis. Se trata de las diferencias que se observan entre los valores registrados como exportaciones y los correspondientes a las importaciones. Con el fin de facilitar la comparación se ha procedido al agrupamiento

<sup>16</sup> R. de la SAGRA (1842), T. I, p. 150.

<sup>17</sup> R. de la SAGRA (1842), J. de la PEZUELA (1867), J. GARCÍA DE ARBOLEYA (1859) y F. ERÉNCHUN (1856).

de los datos disponibles por quinquenios, lo que permite visualizar diferencias importantes a favor de actividad importadora, con respecto a las exportaciones. A partir de esta evidencia queda claro que Baracoa desde el año de 1826 y posiblemente hasta la década de los sesenta, importaba regularmente mercancías por un valor muy superior a las exportadas, por lo cual se hace evidente que se trata de la balanza mercantil que corresponde a un puerto principalmente importador de mercancías. A partir de esta afirmación primaria, cabría plantearse varias interrogantes encaminadas a lograr una mayor aproximación al problema. La primera de ellas sería la siguiente: ¿Cómo es posible que Baracoa, siendo un territorio prácticamente aislado del resto del país, comunicado sólo por mar, pudiera ser un preferente lugar de entrada de mercancías al país? La segunda pregunta podría ser formulada en una dirección distinta que complementara la anterior: ¿Qué otra fuente de ingreso tenían los habitantes de Baracoa para que el valor de sus importaciones pudiera exceder sistemáticamente el valor de lo exportado?

Como respuesta sólo cabe la formulación de algunas ideas que expliquen tentativamente las causas de las diferencias registradas en las fuentes. Estas conjeturas pueden basarse en la sospecha de que una parte de aquella realidad está oculta; es decir, hay un sector de las exportaciones que no aparece oficialmente registrado, bien por haber sido realizados los embarques de manera irregular por puntos de arribo situados en abrigos de la costa, caletas y esteros, con o sin el conocimiento de las autoridades locales o, simplemente, no aparecen registrados porque se trata de productos que no estaban sometidos a imposiciones por parte de un sistema fiscal que había sido diseñado especialmente para ser aplicado exclusivamente a ciertos productos, tales como el café y el tabaco, el azúcar de caña, las mieles y la cera de abejas. De ser cierto esto, sería necesario reconocer la existencia de un margen de ingresos por exportaciones no declaradas, pero que beneficiaban a los pobladores de distintos lugares de la zona, dotándolos del poder adquisitivo necesario para asumir el financiamiento de importaciones cuyo valor solía ser muy superior al de las exportaciones que aparecen oficialmente registradas. De otro modo no sería posible comprender las diferencias que sistemáticamente se observan entre el muy superior valor de las importaciones con respecto al de las exportaciones.

CUADRO 1

BARACOA. COMERCIO EXTERIOR, 1826-1840 (VALORES MEDIOS QUINQUENALES EN PESOS FUERTES)

<i>Quinquenio</i>	<i>Valor total</i>	<i>Exportación</i>	<i>Importación</i>
1826-1830	47.311	15.121	32.190
1831-1835	70.429	28.198	42.231
1836-1840	75.918	36.282	39.643

Fuente: Elaboración del autor a partir de los datos de R. de la SAGRA (1842), T. II, p. 34.

No obstante lo anteriormente expuesto, puede también aceptarse y en cierta medida fundamentarse, la idea de que los datos ofrecidos por las fuentes se corresponden con la realidad y la expresan con plenitud. En este caso la explicación podría ser otra. La hipótesis podría fundamentarse en el hecho ya mencionado de que desde 1817 el puerto de Baracoa disfrutó de un conjunto de franquicias otorgadas por el Gobierno General de la isla. Estas franquicias permitieron a Baracoa operar con ventajas en relación con otros puertos de la región en materia de importaciones. Dichas ventajas fiscales estuvieron dirigidas al abaratamiento de los costos en las operaciones portuarias, sobre todo con el objetivo de estimular el desarrollo económico y social de aquella aislada zona de la isla.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> F. ERÉNCHUN (1956), p. 160.

Es un hecho que los puertos más importantes de la región oriental (Guantánamo y Santiago) carecían casi por completo de comunicaciones terrestres con Baracoa, por lo que el fundamental medio de transporte entre los puertos del Sur y del Norte de la extrema región oriental era y siguió siéndolo casi hasta el triunfo de la Revolución, el marítimo. Por ello es también probable que en aquella época las mencionadas franquicias portuarias hubieran podido haber hecho más ventajosas las importaciones de algunos productos a través del mencionado puerto que mediante cualquier otro, aunque fuera necesario incurrir en gastos adicionales que obligaran a utilizar los servicios de la navegación de cabotaje para realizar después el traslado de las mercancías hacia los lugares de definitivo destino. La idea de que Baracoa prestaba servicios como puerto de escala o tránsito a importaciones procedentes de otros puertos americanos o europeos, cuyo destino final podía ser La Habana, Santiago o algunas jurisdicciones del interior del departamento oriental, es muy verosímil.<sup>19</sup>

Una nueva y final hipótesis también podría resultar atractiva para el esclarecimiento de los ancestrales misterios del comercio baracoense. Se trata de la aceptación acrítica de un fenómeno sumamente arraigado en el *modus operandi* de los habitantes de aquel aislado rincón del paisaje cubano, durante la etapa colonial. Como a partir de algún momento las franquicias establecidas para la aduana de Baracoa estuvieron dirigidas a favorecer la entrada de buques en lastre con el objetivo de tomar como cargas los frutos de la zona destinados a ser comercializados en los mercados exteriores, cabe la posibilidad de que esta práctica pudiera haberse aplicado con mucha flexibilidad, creándose una vía favorable para la entrada de productos de importación que aprovechara además las ventajas de ser un puerto barato.

Una cuestión a notar resulta del análisis quinquenal del número de buques salidos con mercancías por el puerto de Baracoa, entre 1826 y 1840. Lo primero que se revela a partir de la observación de estos datos, es una incoherencia entre el número de embarcaciones entradas y el número de las salidas. Por lo general las que arribaron a puerto superan el número de 20 anuales, mientras que las salidas suelen mantenerse muy por debajo. Una segunda cuestión de particular interés es la que tiene que ver con la nacionalidad de los barcos. Hasta 1834 predominaron en el comercio baracoense los buques extranjeros, norteamericanos en primer lugar, seguidos de daneses e ingleses, manteniéndose en situación minoritaria los españoles. A partir de 1835 comienzan a predominar las embarcaciones españolas sobre las de cualquier otra procedencia, hasta alcanzar un número similar al de las extranjeras. Sin embargo, donde resulta más significativa la actividad de las marinas mercantes extranjeras es en lo que atañe al valor de las exportaciones realizadas a partir de ellos (ver cuadro 1). Todavía hasta 1838, los valores comerciales exportados descansaron en los servicios de la marina mercante española para su traslado al mercado de destino; sin embargo, a partir de 1839 y por lo menos hasta finales de la década de los cincuenta, la importancia de los buques de bandera extranjera para los embarques de frutos del país, aventajó considerablemente la que habían alcanzado los barcos españoles.

En medio del floreciente quinquenio de 1840-1845 en que los valores importados y exportados por Baracoa superaron los 100.000 pesos fuertes en cada una de dichas vertientes, las autoridades coloniales iniciaron una serie de gestiones directas con el gobierno de Madrid para que se extendieran por diez años más las franquicias de que disfrutaba el puerto en materia de rebaja a los impuestos de exportación, sin que la medida, finalmente adoptada, pudiera evitar el decrecimiento de la actividad mercantil hacia finales de la década de los cincuenta. Esta inestable situación caracterizada por ciclos de prosperidad y decadencia originó nuevas peticiones de las autoridades locales, relacionadas con el otorgamiento de distintas franquicias por períodos de tiempo oscilantes entre los diez y los veinte años, y diversas combinaciones y variantes que podían concretarse, tanto en la

---

<sup>19</sup> I. GARCÍA GONZÁLEZ (2000), p. 59, explica también esta situación.

exención del pago de los derechos de tonelaje a los buques que salieran del puerto cargados de frutos, como en fórmulas más complicadas que incluían la exención de los derechos de depósito, beneficencia, dos por ciento de pólvora, habilitación de bandera, pontón, atraque al muelle y otros que pudieran favorecer la utilización de los servicios portuarios de la localidad.<sup>20</sup>

Comparados los valores globales de la exportación realizada por el puerto de Baracoa entre los años de 1827 y 1835, con los totales representados por la exportación de frutas, merece la pena el tener en cuenta que estos últimos podían oscilar entre el 75% y el casi 100% del valor de todas las mercancías expedidas desde Baracoa hacia el extranjero. Quizás como ningún otro puerto de la isla, y desde la sexta década del siglo XIX, el correspondiente a la Ciudad Primada de Cuba podía considerarse ya como un puerto frutero. Las partidas de otros productos como el café, el tabaco, el azúcar y las mieles constituían renglones de menor significación para aquel puerto, no obstante el hecho de que éstos habían formado parte de sus exportaciones durante épocas anteriores. A partir de aquellos años, esos tradicionales renglones ya eran superados por los *guineos* o plátanos de fruta y los cocos, los cuales podían alcanzar cantidades también importantes. Sin embargo, desde el punto de vista fiscal, los mencionados renglones fruteros no constituían el centro de interés del fisco colonial, sino que más bien podían ser considerados como exportaciones marginales. Es por ello que, tanto las cargas fiscales impuestas a la exportación como la vigilancia de su riguroso cobro, estuvieron centradas durante todo el siglo XIX en los productos básicos destinados a la exportación a lo largo de todo el país, tales como los eran el azúcar, las mieles, el tabaco, el café y la cera, mientras que las frutas quedaron generalmente eximidas del pago de derechos de exportación. Era entonces la cubana una agricultura caracterizada por un cierto grado de diversificación que, sin embargo, no había considerado a las frutas como una fuente importante de ingresos, quizás por su escaso valor o, probablemente, por la cuantía e irregularidad de las partidas que eran generalmente exportadas. Eso sí, quedaba muy en claro que la administración colonial había tomado en cuenta un factor fundamental para la concesión de privilegios fiscales a Baracoa. Según las autoridades, interesaba mucho su prosperidad, ya que esta ciudad era en aquella época el único conglomerado urbano de alguna importancia en toda aquella extensa región de la costa norte del extremo oriental de la isla, y por ello podía ser necesario en algún momento el disponer de su capacidad como baluarte militar y civil para la defensa de la integridad territorial de la mayor de las Antillas.<sup>21</sup>

#### LOS REGISTROS HISTÓRICOS SOBRE LA ACTIVIDAD MERCANTIL BANANERA DE CUBA HASTA 1868

No obstante la importancia que históricamente tuvo la actividad frutera para Baracoa, son pocas las referencias que permiten identificar concretamente las cantidades específicas de banano embarcado por su puerto durante las primeras décadas de esta actividad pionera. A la referencia precisa que registra el embarque inicial efectuado por la goleta *Reynard*, en 1804, no siguen otras noticias que registren inmediatamente nuevos embarques, lo cual no significa que no los hubiera habido siquiera eventualmente. Sin embargo, no hay dudas de que al menos desde 1830 en adelante siguieron apareciendo cargas de bananos de los llamados *Cuban reds* en los puertos norteamericanos, lo cual parece ser confirmado por el hecho de que desde aquella década, bien de manera irregular, o a intervalos, fueran enviados desde Cuba y desde las Bahamas las primeras goletas fruteras, en las cuales, junto a los ya conocidos bananos morados o rojos, eran cargadas también algunas partidas de piñas o *ananá*.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> ANC, Fondo Intendencia General de Hacienda, Leg. 775, Núm. 2 y F. ERÉNCHUN (1956), p. 160.

<sup>21</sup> ANC, Fondo Intendencia General de Hacienda, Leg. 775, Núm. 2 y F. ERÉNCHUN (1956), p. 160.

<sup>22</sup> F. ELLIS (1983), p. 31.

No faltan sin embargo las fechas emblemáticas en el registro histórico del comercio bananero, tales como la referencia que se hace con respecto a que en 1843 un comerciante comisionista de New York importó y subastó la insignificante cantidad de 300 racimos de *Cuban reds*, en momentos en que el monto de las operaciones bananeras desde Cuba ya podía exceder los 100.000 racimos por año.<sup>23</sup> Este registro pretende destacar aquella transacción como el primer embarque de alguna consideración de que se tienen noticias, cuando en realidad no fue más que otro experimento mercantil como aquel que llevó a cabo el capitán John N. Chester al colocar su modesta carga en ese mismo puerto norteño en 1804.

Para mediados del siglo XIX ya el comercio bananero desde Cuba contaba con la posibilidad de utilizar goletas y *clippers* que trasladaban cargas de alrededor de 1.500 racimos del banano llamado indistintamente morado o rojo y también del amarillo, destinados a consignatarios estables que operaban desde New York, Filadelfia o Baltimore.<sup>24</sup> Sin embargo, la transformación de dicha actividad en un negocio que pudiera ser considerado “en grande”, es atribuida indistintamente y también con fechas diferentes y precisas, a ocasiones y a personas específicas. En un caso se afirma la llegada en 1850, de la primera carga de consideración al puerto neoyorkino: una goleta nombrada *Harriet Smith*, con 1.500 racimos; es decir, de acuerdo con las capacidades de estos navíos en aquella época, se trataba de una embarcación totalmente cargada de racimos del comercialmente conocido como banano morado o rojo, que procedía de Cuba y estaba consignado a la firma comercial frutera de J. and T. Pearsall. El otro caso, identifica el de 1857 como el verdadero año en que se inició la transformación del trasiego bananero desde Cuba hacia Norteamérica, de la mano del comerciante bostoniano William C. Bliss. Según esta fuente, gracias a Bliss el comercio bananero transitó desde la condición de ser una actividad muy eventual e irregular, hasta convertirse en un negocio próspero y de importancia, capaz de asegurar un suministro estable de banano desde el puerto cubano de Baracoa hasta el norteamericano de Boston.<sup>25</sup> Al mismo tiempo, se afirma que se mantuvo todavía una eventual actividad mercantil desplegada por los patrones de barcos que de manera independiente e irregular, buscaban bananos en Cuba y otros puertos del Caribe, conduciéndolos como carga de cubierta, y cambiándolos por prendas de pacotilla y otros productos artesanales e industriales.<sup>26</sup>

Al hacerse más regulares las exportaciones de bananos, se hizo también más definido el perfil mercantil que especializó al puerto de Baracoa. En 1859, este puerto importaba entre otras cosas, modestas partidas de víveres para la población y maderas para envases y construcciones, en cantidades que apenas rebasaban un valor total de 16.500 pesos fuertes, mientras que sus exportaciones alcanzaban los 25.819 pesos fuertes solamente en embarques de frutas tales como plátanos, naranjas y cocos. De este total de valores en productos fruteros exportados, aproximadamente el 60% correspondían exclusivamente al banano, con 14.150 pesos fuertes.<sup>27</sup>

El hecho de que se incrementara considerablemente la exportación del banano o plátano como una mercancía destinada a ser consumida como fruta en los EE.UU., llegó a constituir un fenómeno mercantil de especial importancia para el caso de Baracoa, a partir de aquellos años. Sin embargo, esto no significó que el cultivo del plátano de fruta, el conocido por el comercio internacional como banano, hubiera sustituido a la antigua y tradicional producción de otras variedades de plátano destinadas a ser ingeridas previa cocción, tal y como se había venido utilizando durante más de tres siglos en Cuba. Con respecto al empleo de estas variedades como alimento cocinado de uso generalizado para la población, y también con destino a la tradicional función de servir para el avitualla-

<sup>23</sup> C.M. WILSON (1947), p. 25.

<sup>24</sup> C.M. WILSON (1947), p. 25.

<sup>25</sup> *The Standard Cyclopedia of Horticulture* (1950), p. 450. Ver también E. de las CUEVAS (1935).

<sup>26</sup> C.M. WILSON (1947), p. 25.

<sup>27</sup> R. de la SAGRA (1862), p. 239.

miento de las embarcaciones que legal o clandestinamente continuaron tocando las costas cubanas, se ha calculado que al finalizar la quinta década del siglo XIX, se producían en Cuba alrededor de 100.000 Tns. de plátanos de ambas variedades. De este total, algo más de 575 Tns. estuvieron destinadas a ser consumidas por las tripulaciones y pasajeros en sus viajes desde Cuba hacia el exterior.<sup>28</sup>

Como era de esperarse, a partir del conjunto de factores nacionales e internacionales prevalentes, tales como las ventajas en materia de precios, beneficio fiscal, organización del mercado y demanda que ya disfrutaba la producción del banano en Cuba a mediados del siglo XIX, se creó una situación estimulante para que los agricultores y comerciantes de Baracoa comenzaran a privilegiar la siembra de plátanos con destino a la exportación con respecto a cualquier otra opción, dando al traste con la producción de frutos tales como la piña o *ananá*, el gengibre y las naranjas, pero manteniendo todavía su importancia durante más tiempo la producción de cocos, a causa de ser este último un cultivo extraordinariamente rentable y con posibilidades de obtener un alto valor agregado mediante su procesamiento *in situ*, con vistas a la obtención de aceite de coco.<sup>29</sup>

A partir del hecho de que el fisco colonial no estaba especialmente interesado en derivar beneficios de importancia a partir de una actividad mercantil tan aparentemente modesta como era la del banano, si se comparan los ingresos que podían obtenerse de la exportación de este producto con respecto a los generados por otros, tales como el azúcar, el café y el tabaco en rama o torcido, así como también a causa de las características y la lejanía de aquella zona de la costa con respecto a los centros políticos y administrativo del país en que se encontraba la parte del territorio nacional en que esta actividad se desarrollaba, es de suponer que el monto de dichas exportaciones puede haber tenido un nivel muy superior al registrado en los informes oficiales remitidos al gobierno central. Esta cuestión parece confirmarse a partir de lo expresado en algunas referencias recogidas por la tradición oral familiar y local de la propia Baracoa. A partir de estos testimonios, durante los años finales de la década de los cincuenta ya se exportaban alrededor de 500.000 racimos anuales, mientras que en el año inicial de la primera guerra por la independencia (1868), las operaciones de embarque desde aquel puerto hacia Norteamérica habían podido llegar a cifras tan altas como los 1,5 o 2 millones de racimos anuales.<sup>30</sup>

#### EL MERCADO SE ENSANCHA; LA PRODUCCIÓN SE EXTIENDE

Es imposible pasar por alto el hecho de que en la segunda mitad de la década de los sesenta del siglo XIX comenzaron a presentarse en el Mundo signos inequívocos de un nuevo fenómeno de carácter económico y también político que llegaría a influir decisivamente sobre el desarrollo de las excolonias inglesas de la América del Norte y del amplio conjunto de territorios que incorporados por diferentes medios, finalmente llegaron a integrar los Estados Unidos de Norteamérica. Consolidada la ocupación por tropas de Norteamérica de los territorios de la Louisiana, Texas y de otras áreas que habían formado parte del antiguo virreinato de Nueva España, la Guerra de Secesión favoreció finalmente la unificación política y la consolidación del sistema socio-económico de la joven nación. A partir de esta nueva realidad se llevó a cabo en poco tiempo un crecimiento impecioso de la producción agrícola y manufacturera de los EE.UU., y comenzaron a introducirse nuevos enfoques en la organización del trabajo y en las empresas agrícolas, industriales y de servicios,

<sup>28</sup> J. GARCÍA DE ARBOLEYA (1859), p. 147.

<sup>29</sup> E. de las CUEVAS (1935).

<sup>30</sup> Entrevista realizada por Mario Martí Brene al Dr. Faustino Arrúe, miembro de una antigua e importante familia exportadora de banano establecida en Baracoa (1989) y a un pequeño grupo de personas de aquella localidad vinculadas al negocio bananero desde su más temprana juventud.

así como en las concepciones acerca del dominio de los mercados y también sobre la proyección de la política exterior.

Estimulado por el desarrollo económico organizado sobre una base definidamente capitalista libre ya del lastre de la esclavitud, se definió el rumbo de una clara política proteccionista con respecto al mercado interior, a la vez que se produjo un importante flujo migratorio desde Europa hacia el subcontinente norteamericano. Esto trajo como resultado casi inmediato la elevación de los niveles de producción y de consumo de la población asentada en su territorio y, a partir de ello, la ampliación acelerada del mercado interno. La demanda de productos de todo tipo por parte de una población en ascenso continuo, movilizó grandes recursos y a la vez sirvió de estímulo para la organización de diversos tipos de empresas comerciales, de producción y de servicios que proyectaron su actividad fuera de las fronteras territoriales de los EE.UU.

Es precisamente en este contexto que inició sus movimientos dentro del país, una avanzada de hombres emprendedores imbuidos simultáneamente del espíritu de los conquistadores europeos y de la audacia de los aventureros, que se desplazaron hacia la conquista del vasto Oeste norteamericano en busca de tierras y de oro con los que se proponían colmar sus sueños de grandeza y bienestar. Al mismo tiempo, también flamantes y no menos audaces empresarios individuales se dirigieron desde los EE.UU. hacia la América Central y el Caribe en busca de mejores oportunidades para la explotación de otras tierras y de otros hombres. Como verdaderos pioneros de la etapa premonopolista del capitalismo, estos individuos constituyeron una suerte de avanzada de nuevos conquistadores que lograron sentar las bases para una particular forma de dominación extranjera sobre Centroamérica. Su diferencia con respecto a un Pedro de Alvarado o Vasco Núñez de Balboa estuvo en que estos emblemáticos conquistadores ibéricos introdujeron la dominación española en dichos territorios, mientras que los modernos conquistadores de la antigua Castilla del Oro lograron sobre todo, sentar las bases para el ejercicio del control económico y político por parte de ciertas entidades que con el tiempo, se convertirían en algunos de los más conocidos monopolios norteamericanos del siglo xx.

En una América Central plétórica de territorios vírgenes pero escasa de población; estratégicamente situada pero mal comunicada en su interior y, además, débilmente organizada políticamente, la necesidad de movilizar a toda costa los recursos nacionales de cada país era una tarea impostergable que solamente podía acometerse mediante una vinculación estable de dichos territorios con los mercados internacionales, a partir de la exportación de algunos productos primarios tales como el café o el banano. En este sentido fueron los lugares cercanos a las costas, por su condición de ser los más asequibles por mar, los que estuvieron en condiciones de establecer los primeros contactos con mercaderes y traficantes que favorecieran el acceso de sus productos a los mercados extranjeros, especialmente al norteamericano, por la vía de los puertos del Golfo. Sin embargo, esta posibilidad sólo pudo beneficiar en un inicio la participación de un número limitado de productores agrícolas, mientras que aquellos otros productores situados en lugares más alejados de las costas se vieron casi imposibilitados de participar en tales transacciones mercantiles, a menos que el curso navegable de algún río cercano permitiera la transportación mediante embarcaciones ligeras, desde sus haciendas hacia los embarcaderos de la costa, tal y como podía ocurrir en Guatemala, Honduras o Costa Rica, antes de la construcción de ferrocarriles.<sup>31</sup>

Aunque iniciado desde casi medio siglo antes, el caso de la exportación de bananos desde Cuba no fue, sin embargo, diferente a la de aquellos otros lugares de Centroamérica. También en Cuba se inició dicha actividad comercial mediante transacciones irregulares entre productores costeros y capitanes de barcos de vela que desempeñaban a la vez el papel de transportistas y

---

<sup>31</sup> Ver la estrategia seguida en la construcción de ferrocarriles en Centroamérica y su relación con las exportaciones de café o banano, en A. SANTAMARÍA (1998), pp. 249-287.

comerciantes intermediarios, entre los productores y los comerciantes portuarios asentados en territorio de Norteamérica. La diferencia fundamental estuvo dada por el hecho de que las áreas productoras de banano localizadas en la mayor de las Antillas, eran zonas marginales comparadas con las del Occidente de la propia isla, que era donde se obtenía el grueso de la producción mercantil del país. Comparadas las florecientes industrias azucarera y tabacalera de la Región Occidental, con la producción de medianas partidas de café, las frutas, y entre ellas el banano, cultivadas en el extremo oriental de la isla, estas últimas podían ser consideradas como producciones marginales de escasa importancia para el fisco colonial.

No obstante, a pesar de estas condiciones de marginalidad con respecto al resto de las producciones coloniales de la isla, Cuba había sido desde principios del siglo XIX hasta la década de los sesenta de aquel mismo siglo, probablemente la única exportadora de banano en el Mundo, siendo sus mercados estables las ciudades más importantes de la costa oriental de los EE.UU., como Boston, Filadelfia, New York y Baltimore. Sin embargo, ya avanzada dicha década comenzaron a producirse nuevas conexiones mercantiles bananeras entre algunos puntos de Centroamérica y los puertos del Golfo (New Orleans y Mobile), así como entre Jamaica y los puertos norteamericanos de la costa atlántica. La conexión centroamericana creó las vinculaciones imprescindibles entre los productores individuales de tierra firme, establecidos principalmente en las zonas costeras continentales de Colombia y Honduras, y aquellos puertos de entrada a los EE.UU. situados en el Golfo. Establecida la vinculación comercial desde Centroamérica, la conexión de Jamaica con dicho mercado introdujo una nueva fuente exportadora de banano en el ya consolidado flujo exportador que existía con anterioridad desde Cuba.

#### DIVERSIFICACIÓN ESPACIAL DE LOS CULTIVOS EN TORNO AL GOLFO DE MÉXICO

Desde los finales de la Guerra de Secesión, desde una zona específica de Honduras ya había existido un moderado e irregular tráfico bananero a partir de la isla de Roatán, en la bahía del mismo nombre, la cual posteriormente se desarrollaría también en algunas otras áreas de la costa norte de dicha república.<sup>32</sup> Los destinatarios del tráfico procedente de Honduras fueron desde un inicio, la empresa titulada *New Orleans and Bay Island Fruit Company* y un núcleo de inmigrantes italianos dedicados a este comercio en New Orleans, tales como S. Oteri, D. Cefalu o los hermanos Vaccaro. También desde Aspinwall (Colón), en el entonces colombiano istmo de Panamá, el norteamericano de origen alemán Carl Augustus Frank había iniciado sus actividades empresariales a partir de la concesión obtenida con respecto a los servicios del correo marítimo con New York. Pero entre 1864 y 1866, este empresario también comenzó a experimentar con el envío de algunas docenas de racimos hacia aquel puerto, mediante la razón social *Frank Brothers Company* creada por él. Para 1870, aquellas modestísimas partidas de los primeros tiempos lograron elevarse hasta cerca de los 3.000 racimos anuales. Poco tiempo después, la firma de los hermanos Frank disponía de sus propias plantaciones y de un espacio importante en el mercado neoyorkino de la fruta.<sup>33</sup>

Nicaragua y Guatemala también se vieron involucradas por aquellos años en el cultivo y exportación del plátano-fruta. En el caso de Guatemala, como en el de algunos otros pequeños países de Centroamérica, la comunicación marítima entre sus respectivas costas y el puerto norteamericano de New Orleans era más rápida y fácil que entre los plantíos bananeros del litoral y sus respectivas capitales. Mediante dichas conexiones, las modestas explotaciones bananeras de ambos

<sup>32</sup> G. CASTAÑEDA (1939), p. 30.

<sup>33</sup> Tanto C.M. WILSON (1947), pp. 25-26, como P.K. REYNOLDS (1927), pp. 39-41, coinciden en reconocer dicho tráfico y mencionan tales entidades. Ver también S. MAY y G. PLAZA (1959), p. 4, y A. MULLER (1975), p. 40.

países quedaron incorporadas desde inicios de la década de los setenta, a un incipiente y poco conocido tráfico bananero con el mencionado puerto.<sup>34</sup>

En lo que respecta a la producción y comercialización internacional del banano, es probable que el caso de Costa Rica haya sido parecido en sus inicios al de cualquier otro de los restantes países del área. La experiencia de pequeños y medianos productores locales que se vincularon eventualmente a los capitanes de los barcos que tocaban sus costas y, a partir de ellos, el establecimiento de conexiones con los comerciantes de algunas ciudades portuarias norteamericanas situadas sobre el Golfo de México, debió haber sido un hecho común. Sin embargo, más que en ningún otro caso, el tráfico bananero desde Costa Rica tiene rasgos propios, desde el punto de vista de lo que significó como paradigma en el proceso de dominación de los monopolios norteamericanos sobre el área. El papel desempeñado en el mismo por el norteamericano Henry Miggs y sus sobrinos los hermanos Keith (Minor C. y Harry) en el desarrollo de los ferrocarriles costarricenses, y a la vez en la producción y comercialización del plátano-fruta en aquel país lo han definido.<sup>35</sup> A partir del compromiso adquirido con el gobierno de Costa Rica para la construcción de ferrocarriles a principios de la década de los setenta, dichos empresarios buscaron una fórmula para el mejor aprovechamiento productivo de las grandes extensiones de tierra virgen por las que atravesaban las paralelas ferroviarias; esta fórmula fue el cultivo de banano en gran escala. Para ello se apoyaron en la experiencia previamente obtenida por el antes mencionado C. Frank como plantador de la fruta en Panamá. Con ello se propuso la solución idónea para lograr una compensación económica con respecto a la costosa empresa de construcción del camino de hierro.<sup>36</sup> Mediante un ventajoso contrato firmado con el gobierno costarricense a principios de la década de los ochenta, Minor C. Keith obtuvo el arrendamiento por 99 años de 148 kms. de vías férreas construidas anteriormente por el gobierno; la concesión de 324.000 Has. de tierra virgen a ambos lados de las paralelas ferroviarias y la exención de impuestos por 20 años para la importación de los materiales destinados a la construcción de nuevos tramos de una vía férrea que debía unir la meseta central con la costa atlántica. Con el llamado contrato Soto-Keith quedó establecida una importante premisa para el dominio de Costa Rica por parte del capital monopolista norteamericano.<sup>37</sup>

A finales de la década de los sesenta, la particular experiencia cubana en el tráfico bananero con los puertos de la costa oriental de los EE.UU. había demostrado, no sin los riesgos propios del negocio frutero, la capacidad que dicha actividad económica tenía para proporcionar una ganancia comercial apreciable a los intermediarios, tanto en el caso de los capitanes de aquellos barcos ocupados en su transportación, como en el de los comerciantes receptores y distribuidores de la mercancía en las ciudades portuarias. Por ello es que, tanto la puesta en producción de un grupo de plantaciones centroamericanas, como la vinculación mercantil de las mismas con el principal puerto de la antigua Confederación, el de New Orleans, entre aquellos años finales de la década de los sesenta y los iniciales de la década siguiente, puede considerarse como un hecho entre cuyos antecedentes estuvo la anterior experiencia cubana en esta misma actividad.

También durante aquellos años comenzaron otros embarques del plátano-fruta, pero desde otra isla del Caribe; se trata de la posesión británica de Jamaica, en este caso con dirección a los habituales mercados del banano cubano; es decir hacia los puertos de New York y Boston. Puede que hayan sido indistintamente o simultáneamente individuos involucrados en el comercio marítimo, como William C. Bliss, o un nominado capitán Busch, los responsables de los primeros envíos bananeros realizados a partir de junio de 1869, desde Puerto Antonio en Jamaica, hacia los

<sup>34</sup> M. POSAS (1993), pp. 111-113.

<sup>35</sup> Para detalles de este proceso, ver W. STEWARD (1967).

<sup>36</sup> M. POSAS (1993), pp. 114-115.

<sup>37</sup> M. POSAS (1993), pp. 114-115.

EE.UU.<sup>38</sup> Lo cierto es que estos primeros embarques (siete en total) precedieron a otro insistentemente divulgado por algunos autores. Se trata del que realizó en 1870 el capitán Lorenzo Down Baker en su goleta de 85 Tns. nombrada *Telegraph*, desde Port Morant, en Jamaica, hasta Jersey City, con un total de 160 racimos. Se cuenta que en su viaje de regreso desde Ciudad Bolívar, después de haber navegado extensamente por el río Orinoco, Baker atracó en este puerto y junto a una carga de bamboo destinado a New York, incluyó los bananos. Vendidos con mucho éxito estos pocos racimos y pasados apenas un par de años en esta actividad, Jamaica llegó a estabilizar sus exportaciones bananeras con valores que sobrepasaban los cien mil dólares anuales.<sup>39</sup>

## LA SOMBRA DE LA GUERRA

La incorporación de nuevas áreas productoras de banano en Centroamérica y el Caribe a partir de la década de los sesenta, constituye un indicio claro de la aceptación lograda por dicha fruta en el mercado norteamericano. La organización del transporte marítimo desde Centroamérica, unido a la recepción por el puerto de New Orleans, facilitaron la distribución de las variedades del *musca sapientium* por la vía del Missisipi hacia nuevos mercados enclavados en las zonas centrales del territorio norteamericano. Al mismo tiempo, un moderado flujo bananero procedente de Jamaica se regularizó. Estos hechos permiten aceptar con muy pocas reservas, la idea de que el mercado bananero ya se encontraba en vías de expansión a partir de dicha década. Sin embargo, en los años finales de la misma, la situación interna de Cuba como productora y exportadora de banano no podía ofrecer la risueña perspectiva que debía esperarse.

Cuba en 1868 continuaba siendo el más importante espacio insular sometido al control colonial por parte de España; sin embargo, para entonces ya los Estados Unidos de Norteamérica se había convertido en un destino mercantil de decisivo interés para la isla, desempeñando aquel país la función de fundamental mercado de destino para la producción azucarera de la mayor de las Antillas.<sup>40</sup>

Con respecto a la exportación del banano, puede afirmarse que hasta el momento no había existido otra plaza mercantil de similar importancia como destino para la producción cubana de la fruta. Para la comercialización de dicho producto había existido casi exclusivamente el mercado norteamericano, seguido de la posibilidad remota de realizar algunos embarques muy pequeños orientados hacia las posesiones insulares británicas y danesas más próximas a Cuba; aunque el probable destino final de esas magras partidas, debió ser alguno que otro puerto de la costa oriental de los EE.UU. Además de la indiscutible capacidad potencial del mercado norteamericano para asimilar este producto alimenticio, puede reconocerse el hecho de que en el caso de Cuba, la navegación a vela debió ser favorecida en su trasiego en dirección a los puertos de la costa oriental de los EE.UU, tanto por la orientación favorable de los vientos, como por el rumbo de las corrientes marinas prevalecientes en el espacio marítimo nororiental de Cuba. De manera similar, el curso del

<sup>38</sup> *The Standard Cyclopedia of Horticulture* (1950), p. 450 y *Revista de Agricultura* (Órgano Oficial del Círculo de Hacendados y Agricultura de la isla de Cuba), año XVI, núm 10 (La Habana, 1901). Lo más probable es que ambos participaran de alguna manera en tales operaciones: Bliss como comerciante y Bush como conductor de la carga.

<sup>39</sup> Es probable que la importancia de este embarque haya sido sobredimensionada, a causa de que sus detalles están contenidos en obras muy conocidas como las de P.K. REYNOLDS (1927), pp. 43-45 y S. MAY y G. PLAZA (1958), p. 5, y también por el hecho de que se dispone de una mayor información sobre el mismo. Ver también *Revista de Agricultura*, año XVI, núm. 10 (1901).

<sup>40</sup> En 1868, Cuba exportaba a EE.UU. el 54% de su azúcar, mientras que Inglaterra, el segundo destino mercantil del azúcar cubano, sólo demandaba algo más del 22%. Durante el período de 1868-1878 la importancia del mercado norteamericano se incrementó para aumentar su demanda hasta el 81% del azúcar exportada; mientras Inglaterra no llegaba al 8%. Ver M. MORENO FRAGINALS (1978), T. 3, p. 76.

*Gulf Stream* pudo también favorecer la navegación desde Centroamérica hacia New Orleans y otros puertos norteamericanos situados en la línea del Golfo.

Fue precisamente en los años posteriores a la Guerra de Secesión, y en medio de un contexto caracterizado por el desarrollo de EE.UU. y por el fortalecimiento de su papel con respecto al resto del Continente, que tuvo lugar un giro importante en el hasta entonces limitado comercio bananero. En el contexto que comenzó a estructurarse a partir de aquellos años finales de la década de los sesenta, incidieron algunos factores de naturaleza variada. Quizás lo más importante fue la terminación de la contienda secesionista y con ello el inicio de una larga etapa de desarrollo económico interno en los Estados Unidos de Norteamérica. Al crecimiento de la producción se unió un incremento de la capacidad de consumo de la población y de su nivel adquisitivo. A esto se agregó la puesta en vigor de una legislación mercantil favorable a la movilización de los capitales y a la organización de empresas productivas, mercantiles y de servicios en territorio norteamericano.

No obstante la favorable coyuntura caracterizada por la existencia de un conjunto de condiciones de mercado muy favorables para lograr no sólo la estabilidad de la exportación bananera de Cuba hacia los EE.UU., sino también su crecimiento sostenido, es imposible dejar de tener en cuenta que precisamente a partir de octubre del año de 1868 irrumpió en Cuba un factor a todas luces desfavorable para el desarrollo de la actividad mercantil internacional en que estaba basada la prosperidad del puerto y ciudad de Baracoa. Se trata del inicio de la guerra de los cubanos por su Independencia conocida históricamente como Guerra de los Diez Años.

El desarrollo de una potente y cercana nación que se había convertido en el mercado principal para la economía cubana y a la vez en receptora de una parte importante de la emigración política de la isla, había constituido desde antes de la Guerra de Secesión una base para la organización de expediciones armadas destinadas a modificar el *status* colonial de Cuba, siguiendo las pautas de orientación francamente anexionista establecidas por algunos promotores que contaban con el apoyo de militares y plantadores del derrotado Sur esclavista, empeñados en lograr así la integración política y económica de la isla a la Unión Americana.

Aparte de las acciones comandadas por el general Narciso López en 1851, con el propósito de sublevar a la población cubana a partir de dos expediciones fallidas en el Occidente de Cuba,<sup>41</sup> se había unido el descubrimiento de otras conspiraciones anexionistas a mediados del siglo. Siguiendo este hilo conductor de los acontecimientos en la isla, en la memoria histórica de los baracoenses de finales de la década de los sesenta, se conservaba todavía como un hecho relevante el desembarco de un alijo de pertrechos de guerra realizado por el paquebote frutero norteamericano *John G. White* en 1854.<sup>42</sup> El fusilamiento del responsable de la carga bélica, ocurrido al año siguiente, quedó finalmente anotado en los anales históricos de la ciudad y de la isla, pero al mismo tiempo quedó también registrado como un hecho de gran relevancia local, la conmoción y el conflicto provocados a partir de la inaceptada decisión tomada por el Comandante de la Plaza en cuanto a prohibir el abandono del puerto al barco conductor de la carga bélica. Tanto el capitán del velero, como el Vicecónsul norteamericano, contando con el apoyo de los comerciantes de la ciudad (algunos de ellos norteamericanos), sin tomar en cuenta cualquier otra consideración, se movilizaron en favor de que el barco ya cargado completamente de bananos, pudiera partir y evitar así grandes pérdidas para los intereses de la localidad.<sup>43</sup>

<sup>41</sup> Se trata de las expediciones armadas desembarcadas por la ciudad de Cárdenas y por la zona de Vueltabajo, en 1851, al frente de las cuales se encontraba el General Narciso López en compañía de oficiales y soldados norteamericanos. El propósito de estas expediciones era liberar a Cuba de España, para integrarla como un territorio más a la Unión Americana.

<sup>42</sup> Se trata en este caso del desembarco de armas realizado por el patriota matancero Francisco Estrampes en los manglares de la bahía de Baracoa. Apresado por la comandancia de Marina del puerto, Estrampes fue conducido al habanero Castillo del Morro y fusilado a fines de marzo de 1855.

<sup>43</sup> E. de las CUEVAS (1935), pp. 21-22, y *Cuba en la mano. Enciclopedia Popular Ilustrada* (1940), p. 872.

Aquel conflicto fue finalmente resuelto a favor de los intereses comerciales de la ciudad, pero necesariamente su recuerdo debió haber puesto en ascuas a las autoridades militares y políticas locales en cuanto a la posibilidad de que la actividad de los barcos fruteros, siempre provenientes de EE.UU., llegara a hacerse incontrolable cuando se desatara un conflicto armado en favor de la independencia o la anexión de Cuba. En este sentido, la poca comunicación de las poblaciones costeras con respecto a los centros administrativos y político-militares del departamento oriental y a la Capitanía General, podían favorecer, como de hecho había ocurrido en épocas anteriores, las actividades clandestinas de intercambio entre los pobladores y las embarcaciones extranjeras consideradas potencialmente como enemigas, o al servicio de los insurgentes. Al parecer, el enfoque del problema fue también asumido de manera parecida por los propios capitanes de los buques, quienes comenzaron la búsqueda de nuevos horizontes que les permitieran garantizar y ampliar la carga frutera en otras islas del Caribe, como Jamaica, ante la eventualidad de que pudieran presentarse dificultades con las autoridades locales en Cuba.

Durante los años transcurridos entre 1868 y 1878, el teatro de la guerra de Cuba se mantuvo enmarcado en la dilatada zona centro-oriental del país, abarcando casi todo este territorio. La Condienda afectó de diferentes maneras a la población dispersa de su *habitat* rural, la cual no tardó en ser concentrada y trasladada, especialmente la que vivía en lugares cercanos a las costas que por su aislamiento podían constituir puntos vulnerables para la infiltración de expediciones y el desembarco de armamento con destino a los combatientes independentistas cubanos. No fue éste exactamente el caso de Baracoa, la Ciudad Primada de Cuba, fortificada y guarnecida casi como única plaza de importancia del extremo oriental del Norte de Cuba; pero sin embargo, sí lo fueron los caseríos situados en las haciendas de los alrededores de Banes, como la *Del Retrete*, y algunos embarcaderos como el de Samá, y otros del área costera situada entre Gibara y Banes.

Sin embargo, las consideraciones, temores y afectaciones reales provocados por la insurgencia independentista deben haber tenido una vigencia transitoria, puesto que antes de que la Guerra de los Diez Años hubiera concluido con el llamado Pacto del Zanjón, es decir entre los años de 1876 y 1877, no sólo Baracoa se mantenía exportando más de 900.000 racimos de fruta anuales, sino que también se habían incorporado a la exportación bananera otras zonas y puertos del Norte oriental situados hacia el Oeste de Baracoa, como la cercana Sagua de Tánamo, y también otros más alejados en la misma dirección Oeste, como los de Samá y Gibara. Con la apertura de estos nuevos espacios a la producción de las variedades frutales del *Musa*, quedó prácticamente definido territorialmente el perfil de la costa cubana del banano, dos años antes de que la Guerra de los Diez Años hubiera concluido.

- CASTAÑEDA, G. (1939): *El dominio insular de Honduras*, San Pedro de Sula, Compañía Editora de Honduras.
- CASTRO, J.I. (1977): *Baracoa, apuntes para su historia*, La Habana, Editorial Arte y Literatura.
- COLÓN, C. (1965): "Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón", en H. Pichardo (1965), T. 1, pp. 1-142.
- Cuba en la mano. Enciclopedia Popular Ilustrada* (1940), La Habana, La Moderna Poesía.
- CUEVAS, E. de las (1935): *El guineo-banano*, Baracoa.
- ELLIS, F. (1983): *Las transnacionales del banano en Centroamérica*, San José de Costa Rica, EDUCA.
- BRÉNCUN, F. (1856): *Anales de la isla de Cuba. Diccionario administrativo, económico estadístico y legislativo*, La Habana, Imprenta del Tiempo.
- FRANCO, J.L. (1964): *Política continental americana de España en Cuba* (2 vols.), La Habana, Instituto de Historia. Academia de Ciencias de Cuba, t. I, p. 38.
- GARCÍA DE ARBOLEYA, J. (1859): *Manual de la isla de Cuba*, La Habana, Imprenta del Tiempo.
- GARCÍA GONZÁLEZ, I. (2000): *El proceso de formación histórica de Baracoa: primer período, siglos XVII y XVIII*. Tesis de Maestría, La Habana, Universidad de La Habana.
- IBARRA, J. (1996): "Cultura e identidad nacional en el Caribe Hispánico", En C. Naranjo, M.A. Puig-Samper y L.M. García Mora, eds. (1996), pp. 85-95.
- MARRERO, L. (1978-1993): *Cuba. Economía y Sociedad* (15 vols.), Madrid, Editorial Playor.
- MAY, S. y G. PLAZA (1958): *The United Fruit in Latin America*, Washington D.C., National Planning Association.
- MORENO FRAGINALS, M. (1978): *El ingenio. Complejo económico social del azúcar cubano* (3 vols.), La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- MULLER, A. (1975): *Estudio de la United Fruit en la República de Panamá*, Senior Essay in Latin American Studies, University of Yale, 1975 (mimeo).
- NARANJO, C., M.A. PUIG-SAMPER y L.M. GARCÍA MORA, eds. (1996): *La Nación Soñada: Cuba, Puerto Rico y Filipinas ante el 98*, Aranjuez (Madrid), Ediciones Doce Calles.
- PEZUELA, J. de la (1867): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba* (2 vols.), Madrid, Imprenta del Banco Industrial y Mercantil.
- PICHARDO, H. (1965): *Documentos para la Historia de Cuba* (7 vols.), La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.
- PORTUONDO, O. (1987): "La región de Guantánamo: de la producción de consumo a la de mercancías", *Revista del Caribe*, IV/10-87, pp. 10-37.
- (1992): *Santiago de Cuba, los colonos franceses y el fomento cafetalero (1798-1809)*, Santiago de Cuba, Editorial Oriente.
- POSAS, M. (1993): "La plantación bananera en Centroamérica (1870-1929)", *Historia General de Centroamérica*, Madrid, Ediciones Quinto Centenario.
- REYNOLDS, P.K. (1927): *El banano: su historia, su cultivo y su lugar entre los alimentos crudos*, Boston, Houghton Miffling Co.
- SAGRA, R. de la (1842): *Historia física, política y natural de la isla de Cuba* (2 vols.), París, Librería de A. Bertran, 1842.
- (1862): *Cuba en 1860*, París, Imprenta de Simon Rancon y Cía.
- SANTAMARÍA, A. (1998): "Canales, cafetales y banano. Historia del ferrocarril de servicio público en Centroamérica y Panamá", en J. Sanz, coord.; C. Aycart, V. Peralta, F. Polo, A. Rodríguez y A. Santamaría (1998), pp. 249-287.
- SANZ, J., coord.; C. AYCART, V. PERALTA, F. POLO, A. RODRÍGUEZ y A. SANTAMARÍA (1998): *Historia de los ferrocarriles en Iberoamérica (1837-1995)*, Madrid, Ministerio de Fomento.
- The Standard Cyclopedia of Horticulture* (1950), New York, L.H. Bailey.
- STEWART, W. (1967): *Keith y Costa Rica*, San José de Costa Rica, Editorial Costa Rica.
- VALDÉS, P. de (1965): "Carta a Su Magestad del gobernador D. Pedro de Valdés", en H. Pichardo (1965), pp. 143-164.
- WILSON, C.M. (1947): *Empire in Green and Gold*, New York, Henry Holtand Co.