

Fecha de recepción: julio/2012
Fecha de aceptación: agosto/2012

SANTIAGO

Santiago(129), sept.-dic.

ISLA EN EL TIEMPO

El comercio a través del puerto de Santiago de Cuba durante la primera intervención militar norteamericana: 1898-1902

MsC. Reynaldo Cruz-Ruiz

reynaldo@ohc.occ.co.cu
Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, Cuba

Resumen

El movimiento comercial del estratégico puerto de Santiago de Cuba, de extraordinaria importancia para el país y la región oriental, quedó prácticamente paralizado durante el desarrollo de la guerra Hispano-Cubano-Norteamericana. Sin embargo, eran muy elevados los intereses de las grandes compañías norteamericanas en las enormes riquezas del territorio. Por ello, hicieron del apoyo de Washington y el gobierno interventor instalado en la Isla, un privilegio. Esta fue una de las causas que posibilitó una pronta recuperación de la actividad comercial por este recinto portuario, que alcanzó, de forma rápida, niveles sin precedentes, válidos para el incremento comercial general, y también en la restauración paulatina de la ciudad.

Palabras clave: comercio, intervención militar norteamericana.

Abstract

Trade in the strategic port of Santiago de Cuba, of extraordinary importance for the eastern region and the country, was almost paralyzed during the events of the Spanish-Cuban-Northamerican war. However, Northamerican trusts' interests in the resources of the territory were too high. That's why they privileged from Washington's and Intervention Government's aid. This was one of the reasons that made possible a fast recovery of commerce through this port, reaching records, valid for the increase of commerce in general and the gradual recovery of the city

Keywords: trade, North American military intervention.

565

Introducción

Después de la entrada al puerto de Santiago de Cuba de la escuadra del almirante español, Pascual Cervera Topete, se cerró la circulación comercial por este recinto, cuyas secuelas recayeron en la población de la ciudad. Una vez tomada la plaza santiaguera el 17 de mayo de 1898, se toman medidas inmediatas para revitalizar la actividad portuaria, inicialmente para enfrentar los destrozos causados por la guerra en la población civil. También, al rápido incremento de comercio con otros países centroamericanos y del mundo. No obstante, los Estados Unidos mantuvieron el predominio como potencia interventora.

Desarrollo

Cuando aun no se había creado una estructura de poder, tanto militar como civil, la alta oficialidad norteamericana le dio curso inmediato a orientaciones dirigidas por su gobierno en Washington que evidenciaron los intereses de dominio y control sobre la economía local y regional al imponer estrictas condiciones como fueron: solo el gobernador militar tenía el derecho de asignar al posible administrador de aduanas. Además, que ese puesto podía ser ocupado únicamente por un oficial norteamericano.

Esta postura dejó definida desde un principio la verdadera esencia del poder militar en la localidad y la región oriental, procedimiento que más tarde se haría extensivo a todo el país en la medida en que se reafirmaba el control norteamericano. Este es otro de los ejemplos que nos llevan a sostener la opinión de que esta área fue utilizada, desde los inicios de la dominación estadounidense, como territorio experimental en algunas de las líneas de la política que se puso en práctica a partir del momento de que se oficializa la ocupación en enero de 1899.

566

La Cámara de Comercio, institución que reinicia sus labores, se vio maniatada ante el carácter “nominal” de sus funciones. Por ello, en varias ocasiones sus miembros buscaron apoyo ante el entonces gobernador militar provincial general Leonardo Wood, e incluso una vez que éste pasó a ser la figura principal del gobierno interventor en la Isla.

Por citar un ejemplo, el 8 de agosto de 1898, la Cámara de Comercio de Santiago de Cuba hizo llegar una carta a Wood, expresándole la preocupación por las deficiencias en el servicio portuario, ya que estas afectaban al comercio, y le solicitó ayuda para aliviar o solucionar algunos inconvenientes entre los que se encontraban:

- Dificultades con la descarga y seguridad a las mercancías.
- La ocupación total de los muelles y tinglados por la actividad militar.
- Las mercancías al ser descargadas quedaban a la intemperie, causando a pérdidas sus dueños.
- Los barcos que no podían atracar en los muelles sufrían considerables demoras, los cuales entrañaban perjuicios de gravedad por los pagos a dichas embarcaciones debido a largas estadías.

De continuar esta situación, según los comerciantes afectados, podría traer aparejado un retraimiento del comercio y, “quizás hasta se suspendan los compromisos hechos al extranjero.”

En opinión de las autoridades norteamericanas, debía mejorarse la precaria situación del puerto, no porque les fuera demandado por los miembros de las instituciones comerciales en representación del gobierno civil de la ciudad y de la provincia, aunque al final recibieran beneficios por ello. Seguir las instrucciones orientadas desde Washington, por intermedio del gobierno de las tropas ocupantes permitía controlar los procesos de restauración que se llevaban a cabo en el más importante recinto comercial regional.

El puerto de Santiago de Cuba, en esos momentos, era el lugar por donde se exportaba el mineral extraído por las compañías mineras norteamericanas, por lo que pasó a ser un espacio de movimiento de la primera gran inversión del capital monopolista estadounidense en toda la Isla, manifiesto en nuestro mediante las sucursales mineras radicadas en la localidad.

567

Las condiciones naturales por la ubicación geográfica de ese centro de intercambio comercial, ofreció posibilidades para estimular la recuperación de la localidad y la región. Sirvió para dar entrada a los primeros equipos de tecnología avanzada, fundamentalmente

Santiago(129)2012

para las industrias minera, azucarera y ferroviaria. Y desde el inicio de la ocupación, fue la vía utilizada para hacer llegar la ayuda humanitaria de productos alimenticios y de otro tipo elaborados en los Estados Unidos al pueblo santiaguero y a las localidades más cercanas, así como para el reinicio de exportación de mercancías. Muestra del interés de la alta oficialidad del ejército de ocupación, se recoge en el resultado de lo obtenido entre septiembre y octubre de 1898 para con el fin de invertir en obras del mejoramiento portuario.

El 30 de octubre de 1898, quedó constituida en el seno de la Cámara de Comercio la Junta de Obras del Puerto.

Algunos de sus miembros eran de ascendencia española como los catalanes Eligio Ross Rodríguez, su presidente, y Pablo Badell, otros, estuvieron vinculadas de una manera u otra a la gesta liberadora por el apoyo que brindaron a la misma con su peculio, tal es el caso del alemán Gremán Michaelsen y el nacional cubano descendiente de catalán y francesa, Emilio Bacardí Moreau, o Ernesto Molinet, quien estuvo en los campos de batalla, así como otros nombres que se manejan en los documentos dentro de las principales organismos comerciales y de poder civil, del Ayuntamiento Municipal y Provincial. Esto se ajusta, como a una especie de antesala de lo que se consolidó a partir de la toma oficial del poder norteamericano en la Isla el primero de enero de 1899. El estado de subordinación institución a la Cámara de Comercio no le confirió independencia alguna; y como cierre, el registro de toda actividad comercial realizada por el puerto de esta ciudad estuvo siempre controlada, al menos en estos años por, el administrador de aduana, cargo para el cual fue designado el capitán Mr. J. D. Davis.

Las obras de restauración del puerto no se detuvieron durante los años de la primera ocupación las cuales tenían, entre otros objetivos, la construcción de nuevos muelles y la reparación de los existentes. Por ejemplo, en agosto de 1900 la Cámara de Comercio presentó una queja al representante del gobernador Wood, el colector provincial de aduanas, debido a la pésima situación del muelle principal de desembarque de mercancías, y el tinglado adjunto al mismo. Luego, el 27 de noviembre del mismo año, hace llegar una carta donde expresaba su satisfacción por las obras realizadas en el mejoramiento del entablonado del muelle principal,

la construcción del un tinglado cubierto, el asfaltado de la zona de tránsito y otras que, “proporcionan al comercio y al público grandes comodidades y ventajas.

La ocasión fue aprovechada para hacer énfasis en la necesidad de culminación del tinglado de hierro para resguardar las mercancías contra las aguas albañales. Se exponía además en dicho documento, la situación embarazosa de las mercancías en el puerto, y se exigía la imposición de un impuesto de aduana, cuya recaudación se dirigiera a crear mejores condiciones para el recinto portuario.

El 12 de enero de 1899, el representante de las autoridades norteamericanas colector de aduana Sr. B. E Hamblenton, envía una carta al presidente de la Cámara de Comercio de la provincia, Sr. Eligio Ross, en la cual hace valer su autoridad para elevar el impuesto especial que regía desde septiembre de 1898 sobre los productores de licor. Dicha decisión provocó una abierta inconformidad de los propietarios de estas industrias, quienes buscaron apoyo en el gobernador militar de la Isla, general Leonardo Wood, a quien le hacen llegar una misiva en la que expresan:

Esta corporación en nombre del Comercio que representa le ruega que ordene a la Aduana no cobrar el 20 % de impuestos por licores, vinos y cervezas, debido a que la tarifa y regulaciones aduanales correspondientes no establecen tales obligaciones y ubica al Comercio de esta ciudad en una situación deplorable en comparación a las del resto de la isla; al mismo tiempo, le pedimos que ordene a la Aduana devolvernos tales impuestos recogidos desde que entró en vigor la nueva tarifa.

Unos días después, el 16 de febrero, Leonardo Wood echaba por tierra las imposiciones tomadas por el colector de aduanas de la ciudad, y lo obligaba a rembolsar, tal y como se lo habían solicitado los contribuyentes, todo el dinero recaudado a éstos. Una medida perspicaz e inteligente de este ambicioso funcionario, quien mostraba así su autoridad y pericia al evitar un conflicto con la ya comprometida élite santiaguera por un problema que consideraba menor, en tanto no afectaba sus pretensiones anexionistas ni los intereses norteamericanos en la localidad.

Algo que contribuyó al incremento de la circulación mercantil, fueron las solicitudes de autorización para la edificación de obras

Santiago(129)2012

que favorecerían el embarque de mercancías dentro de la bahía de la ciudad. En mayo de 1900, el presidente de la *Ponupo Mining and Transportation Company*, el señor Asher Grovers, obtuvo el permiso para la construcción de un muelle, cuyo monto financiero ascendía a \$ 22 082,60 centavos oro americano.

Entre los meses de agosto y noviembre de 1901, el señor Grovers, pidió apoyo a los miembros de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio ante el Gobierno, "para construir una plataforma en el muelle de dicha empresa en este puerto". Pretendía así lograr más espacio para buques de mayor calado, lo que facilitaría la exportación del mineral. Los miembros de la Junta, por medio de sus directivos, se negaron a darle sostén a la petición del empresario norteamericano. Los comerciantes locales manifestaban de esta manera su inquietud ante la presencia cada vez mayor del capital del país del norte, pese a ciertos lazos de compromiso contraídos con empresas provenientes de esa nación los cuales se consolidaron, en algunos casos, durante el período en el que el general Leonardo Wood estuvo al frente como gobernador militar de la ciudad primero, y luego de la provincia.

Los comerciantes y empresarios locales, aunque impotentes para eludir el fuerte control aduanal a que se vieron sometidos por las autoridades militares norteamericanas, alcanzaron algunos espacios dentro del puerto que les permitió cierto desenvolvimiento en sus actividades.

La oficina del gobernador militar de La Habana aprobó, el 26 de junio de 1901, la construcción de un pequeño muelle de uso particular en Punta Caleta, en el puerto de esta ciudad, para exportar lo extraído, con un valor calculado en 468. 60 pesos . En febrero de 1902 otro proyecto era presentado para llevar a cabo la reconstrucción de un muelle en el mismo lugar, con el objetivo de mejorar el tráfico de carga y descarga de embarcaciones menores. El monto de la obra ascendía a unos 642.00 pesos, y fue aprobada, por Decreto Presidencial, el 30 de agosto de 1902; tres meses después de finalizada la ocupación militar .

570

El control impuesto por las autoridades norteamericanas se reafirma en las Ordenanzas de Aduana del 22 de junio de 1901, donde se consolida la decisión de que los funcionarios administrativos de aduanas debían ser oficiales del Ejército. En caso tal, sería designado un civil provisionalmente como administrador interno.

Las aduanas se establecerían y se suprimirían por el gobernador militar de la Isla de Cuba. El puerto de la Habana, era el Puerto Principal de Aduanas de Cuba; además, se relacionan los 15 subalternos más importantes, entre los que se encuentra Santiago de Cuba. También, que: “Todos los suministros y materiales pretendientes a los Estados Unidos que se importen en Cuba [...] para uso del Ejército Armado y servicio marítimo de Hospitales y cuerpo de Marina de los Estados Unidos eran admitidos libres de derechos.”

La actividad a través del puerto de Santiago de Cuba permitió intercambiar con Jamaica, Haití y los Estados Unidos en los primeros seis meses de ocupación. Los dividendos obtenidos en comparación con otros puertos de la región oriental, arrojan una diferencia favorable, según Emilio Bacardí: “La nota de recaudación por Aduana del mes de Octubre, de 1898 - indica que se ha elevado a 69,665 pesos, de los cuales 5 310 han sido en Guantánamo y 3 346 en Manzanillo”. Esto corrobora la pronta mejoría del movimiento comercial portuario por la ciudad santiaguera.

En los lugares donde los intereses económicos estadounidenses pudieran ser afectados, la autoridad militar no estaba dispuesta a flaquear. Algunas pruebas de ello lo fueron: el estricto control a la entrada y salida de buques con sus mercancías; la atención en condiciones extraordinarias y a conveniencia; de las constantes solicitudes de rebaja de derechos arancelarios a diversos productos. El mismo curso recibían las solicitudes de remodelación y restauración, ante las precarias condiciones del puerto, sus edificaciones y muelles, para que éstos fuesen mejorados consideradas por las autoridades norteamericanas locales solo cuando los beneficios les eran afines a sus aspiraciones.

La actividad comercial por el puerto de Santiago de Cuba creció desde los primeros seis meses de ocupación, y a partir de 1899 mantuvo una línea ascendente. Al comparar los resultados alcanzados del movimiento comercial integral (movimiento de cabotaje, la entrada y salida del número de mercancías, el valor en los rubros de exportación y exportación, etcétera) con otros recintos portuarios importantes del país, en el período de 1898 a 1902, el de Santiago de Cuba estaba ubicado en el tercer lugar detrás de los puertos de La Habana y el de Cienfuegos.

Santiago(129)2012

Al apreciar los pagos hechos por año por el puerto de Santiago de Cuba, y compararlo con el valor de lo recaudado, el saldo casi siempre fue favorable. No obstante, los datos muestran cómo, en este aspecto, el puerto de Santiago fue desplazado, una vez más, por los de La Habana, y el de Cienfuegos.

El comportamiento de lo alcanzado por el puerto de la localidad, en porcentaje, en relación con el valor total de lo recaudado por años, con los del resto del país, se comportó de la manera siguiente: 1899 = 6,53 %; 1900 = 5,89 %, 1901 = 6,94 %, y desde el 1 de enero hasta mayo de 1902 = 6,86 %; durante todo el período de la ocupación fue de 6,49 %. Estos resultados dan una idea aproximada del estado de recuperación comercial que tuvo el puerto de Santiago, cuyo momento más próspero en ese período fue el 1901.

En los primeros seis meses de ocupación en 1898, el valor financiero del movimiento de mercancías fue de más de 920 000 pesos. A partir de este momento mantuvo una estabilidad por encima de los 950. 000 pesos que nos permite corroborar que el intercambio comercial se comportó a un ritmo elevado, con una cifra notable en 1901, y un saldo en los primeros cinco meses de 1902 que parecían augurar buenos dividendos para ese año.

El resultado de las exportaciones e importaciones tiene un ritmo de crecimiento anual favorable. Sin embargo, el dinero que se invierte en la adquisición de mercancías, es mucho mayor que el saldo obtenido mediante la venta por medio de las exportaciones, con diferencias solo numéricas en relación al resto de la Isla. Desde los primeros momentos de la ocupación militar, este fue uno de los mecanismos de mayor eficacia utilizado por los Estados Unidos, para consolidar el estado de dependencia de la Isla. Este saldo desfavorable requiere de un estudio más profundo que particularice cuales de las Empresas e industrias se vieron afectadas en mayor o menor medida. No obstante, se puede afirmar que se mostraban así los parámetros de una economía de dependencia ante la desproporción entre lo que se vende y lo que se compra, no solo en el número de mercancías, sino en valor.

572

Al comparar estos resultados con los del puerto de La Habana, con tendencias similares, hay un crecimiento en las exportaciones, mientras que las importaciones son desproporcionalmente inferiores con relación a estas. La aduana de Santiago de Cuba, fue una de

las que más contribuyó a que se afianzara el estado de dependencia comercial hacia los Estados Unidos. El mayor saldo de capital invertido en esos años en el país, era el de las empresas mineras norteamericanas que operaban en algunas partes de los municipios al sudeste de Santiago de Cuba, y contribuían a que el desbalance comercial, exportación e importación, fuera mayor.

El puerto de Santiago de Cuba, eslabón principal en el movimiento de renovación económica que se gestaba desde este municipio con el resto de la localidad y la región favoreció fundamentalmente a los demás que encontraban en sus alrededores por su alto grado de dependencia económica a él. Y en este sentido, la industria agropecuaria (dentro de esta última, y en especial el azúcar y el ganado), las pequeñas industria locales, el ferrocarril y la minería situados en los territorios aledaños al término municipal principal, fueron los sectores más beneficiados como resultado de la reanimación del comercio portuario.

Al hacer una comparación acerca del movimiento de navegación por el puerto de Santiago de Cuba, con los considerados más importantes de la Isla -según las Ordenanzas-, y analizar sus resultados, se demuestra la desproporción entre el número de barcos, con la cantidad de mercancías que se importan ó exportan, y nos permite realizar las consideraciones siguientes:

- El puerto de Santiago de Cuba ocupó el sexto lugar con el cúmulo de tonelajes por mercancía en relación con el resto de los considerados más importantes de la Isla.
- El porcentaje de salida de tonelaje anual, con relación al total del país por año se comportó de la siguiente manera: 1899 = 7,07 %; 1900 = 6,80 %; 1901 = 5,83 %; 1902 = 5,91 %...
- El comportamiento total del por ciento en cuanto al tonelaje por año fue: 1899=9,17 %; 1900= 13,7 %; 1901 = 13,5 %; 1902 = 13,8 %
- En el monto de tonelaje de entrada de mercancías, Santiago ocupa el segundo lugar, superado sólo por el puerto de La Habana; mientras que en el incremento de valores, también fue desplazado por el puerto de Cienfuegos; es decir, pasó a ocupar en este renglón el tercer lugar de toda la Isla.

- El puerto de Santiago de Cuba se repuso en muy poco tiempo de los avatares del conflicto armado, se mantuvo como el más importante de la región oriental y, aunque fue superado en lo relacionado al flujo de mercancía por el de Cienfuegos en algunos rubros comerciales importantes, y en otros renglones de menor valía por el de Matanzas, Cárdenas y Nuevitas, volvió a ser una de las plazas comerciales integrales más sólidas del país.

- Según el valor de las mercancías exportadas hacia los Estados Unidos y otros países, el puerto de Santiago de Cuba ocupó el quinto puesto con relación a los demás de la Isla.

- Por último, los saldos totales tanto de entrada como de salidas en el tonelaje de mercancía tomando como punto de referencia a 1902, sólo serán superados el primero en 1905, y el segundo en 1906.

Al hacer un balance de la actividad comercial, sinónimo de la recuperación que alcanzó el puerto en el período de la primera intervención, en la misma se aprecian niveles más elevados con relación en años de la República. Tal fue el caso del comercio de cabotaje, y los valores de intercambio de mercancías con veinte y tres países, con Estados Unidos siempre a la cabeza.

El puerto de Santiago de Cuba logró recuperar la vitalidad que lo caracterizaba, con un movimiento de actividad superior al período prebélico. No obstante, al menos en estos años de intervención, no llegó a ocupar el lugar que lo distinguía como el segundo puerto de importancia de la Isla en ninguno de los aspectos anteriormente señalados. Además, desde el punto de vista general, se vio siempre desplazado por los puertos de La Habana y el de Cienfuegos; y en algún que otro aspecto por el de Matanzas y el de Gibara, lo cual no restó su importancia en el comercio local, regional e internacional para la Isla

Por su importancia históricamente estratégica condicionada durante la primera intervención como un puntal para la penetración de capital de los monopolios norteamericanos, el recinto portuario santiaguero se recuperó, en breve tiempo, de las secuelas de la guerra.

El puerto de Santiago de Cuba ha sido activo desde la época colonial y ha sido conjuntamente con el de La Habana, el único que

ha mantenido una mayor o menor vitalidad en todos los tiempos. Su edad de oro se inicia con la construcción del Ferrocarril de Cuba "[...]. Por nuestro puerto entró una gran parte de las maquinarias de los ingenios construidos durante esa época, y la prosperidad de ese fomento se tradujo en activas importaciones de toda clase de mercancías que eran destinadas a las regiones orientales [...]".

En los tres años de gobierno militar norteamericano en la Isla, el puerto de Santiago de Cuba alcanzó un ritmo de intercambio que le permitió, no solo recuperarse de los efectos de la guerra, sino superar los niveles del período precedente a éstas. El flujo de esa actividad comercial se reflejó en una mayor entrada y salida de mercancías, y el incremento del intercambio con varios países del mundo, aunque el papel predominante estaba ocupado por los Estados Unidos.

Bibliografía

AHPSC.: Gobierno Provincial. Cámara de Comercio. Junta Provincial de Industria, Agricultura y Comercio. Ordenanzas de Aduana. Junio de 1901.

BACARDÍ MOREAU, Emilio. *Crónicas de Santiago de Cuba*. T. IX y X. Tipografía Arroyo y Hermanos. Santiago de Cuba, 1924.

RODRÍGUEZ GARCÍA, Rolando. *Cuba: las máscaras y las sombras La primera ocupación*. T. I. Ciencias Sociales. La Habana, 2007.

PÉREZ CONCEPCIÓN, Hebert. "Esencia y forma del Gobierno Interventor Norteamericano en el departamento oriental de Cuba". *Revista Del Caribe*. No. 2/83.