

EL TRÁFICO MARÍTIMO POR EL PUERTO DE SANTIAGO DE CUBA (1858-1868).

Jorge Abdala Franco (Universidad de Oriente, Santiago de Cuba).

Introducción

Santiago de Cuba desde su fundación logró establecer fluidas relaciones con el exterior y el resto de la Isla a través de su puerto como vía de comunicación más efectiva.

Trataremos de ofrecer una somera visión acerca de la forma en que se manifestaron estos contactos con el Caribe, las Américas, Europa y otros puertos cubanos.

Escogimos la década de 1858 - 1868 porque ésta comienza con la salida de una crisis económica de influencia mundial y termina en vísperas de otra, de carácter más local, pero también más intensa y devastadora para la región oriental de Cuba: el inicio, el 10 de octubre de 1868 de nuestra primera guerra por la Independencia, la Guerra de los Diez Años.

Sistema Impositivo

El rígido monopolio comercial a que España sometía sus colonias sufrió variaciones a través del tiempo debido a necesidades de muy diversa índole, principalmente la incapacidad de la metrópoli para abastecer a sus colonias.

El 12 de octubre de 1778 Carlos III expidió el Reglamento de Libre Comercio por el cual quedaban abiertos para Hispanoamérica los principales puertos españoles, los antiguos derechos aduaneros sufrieron rebajas y se permitió la introducción de artículos no procedentes de España en embarcaciones de este país. A pesar de esta última medida durante largos períodos de tiempo el cumplimiento de la misma fue nulo, por ejemplo desde 1777, en que un permiso autorizaba la adquisición de viveres extranjeros sólo en caso de extrema necesidad, hasta 1808, cuando se reanudó la llegada de buques españoles, la Isla se abasteció de productos extranjeros traídos por buques también extranjeros, principalmente norteamericanos.

El artículo quinto del citado Reglamento habilitaba desde el año 1778 a los puertos de Santiago de Cuba, Trinidad y Batabanó en categoría de menores para el comercio con neutrales y aliados, posteriormente fueron habilitados otros.¹ A pesar de que en febrero de 1818 se había decretado la libertad de comercio ésta era obstaculizada en gran proporción por el derecho diferencial de bandera, medida por la cual la metrópoli trataba de protegerse de la competencia que en el aspecto comercial le hacían otras potencias.

Cuba resultaba muy afectada con la aplicación de este arancel. La Junta de Información, creada por Real Decreto el 25 de octubre de 1865, constituyó el último intento reformista por parte de los cubanos que aún confiaban en España; entre los puntos sobre los cuales una comisión de dicha Junta debía reflexionar y rendir un informe respecto a determinaciones con posible solución o no, estaban: la conveniencia de realización de tratados de navegación con otras naciones y otras reformas que para el logro de este objetivo se debían realizar sobre el sistema arancelario y el régimen aduanero.² Sobre el derecho diferencial de bandera la comisión dictaminó que esta medida «[...]no sólo ha producido efectos desastrosos, sino ha causado represalias incesantes por parte de las potencias extranjeras que son mas fuertes que España.»³ En el año de 1853 el pago de los aranceles de acuerdo al derecho diferencial de bandera evidenciaba la notable diferencia existente entre los impuestos a pagar de acuerdo con la enseña que se portase por las embarcaciones, independientemente de que su carga estuviese constituida por artículos nacionales o extranjeros.

¹ Pezuela, Jacobo de la: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. Tomo 2 pag 30.

² Ver Anexo 2.

³ Friedlaender H.F.: *Historia económica de Cuba*. pag 360.

Derecho diferencial de bandera (1853)

Artículos extranjeros

	Importación	Exportación
Bandera Nacional	21 1/2 ó 25 1/2 % ad valoren	2 1/2; 3 1/2; 5; 7 1/2 % ad valoren
Bandera Extranjera	29 1/2 ó 35 1/2 % ad valoren	3; 4 % ad valoren

Artículos nacionales

	Importación	Exportación
Bandera Nacional	6 % ad valoren	
Bandera Extranjera	16 1/2 % ad valoren	3 % ad valoren ⁴

Esta contribución a largo plazo perjudicaba el fomento de la marina nacional; la Comisión de 1865 consideraba que:

El derecho diferencial de bandera viene a reducirse simplemente a promover un aumento artificial por el precio del transporte de recarga al de las mercancías, pagado por el consumidor sin que por ello perciba sino una parte proporcionalmente pequeña el tesoro.

[...]El mecanismo del derecho diferencial produce produce el defecto que acaba de decirse por el camino del absurdo que se funda y desarrolla. Pues el derecho recae al valor del objeto y no a su peso y volúmen, que es sólo lo que forma la base del flete; resulta la anomalía que el recargo crece en razón inversa de la base que podía contribuir al verdadero fomento de la marina.

La Comisión basaba su estudio en el análisis del efecto que el derecho diferencial de bandera había ocasionado entre 1849 y 1863 en cuanto a toneladas registradas de los buques nacionales y extranjeros y a las toneladas de carga:

1) Estado comparativo de las toneladas registradas:

	buques españoles	buques extranjeros
de 1849 a 1853	10,3 %	26,69 %
de 1853 a 1858	67,2 %	97,23 %
de 1858 a 1863	107,0 %	152,88 %

2) Estado comparativo de las toneladas de carga:

	buques españoles	buques extranjeros
de 1849	29,09 %	26,61 %
de 1863	07,21 %	91,82 %
de 1858	10,57 %	144,37 % ⁵

A pesar de que el tonelaje registrado por los buques españoles había aumentado con el transcurso del tiempo la tasa de crecimiento y magnitud de las toneladas registradas por los buques extranjeros era mucho mayor. Con respecto a las toneladas de carga en los mismos períodos el resultado es peor aún para los buques nacionales ya que su evolución se había mostrado inestable con tendencias a la disminución, mientras que en los buques extranjeros el crecimiento es constante y superior al de los españoles. Por todo esto la comisión creía conveniente la abolición total del derecho diferencial de bandera. En general el sistema fiscal vigente era realmente complejo para todo tipo de actividades comerciales tanto nacionales como para internacionales. Ejemplo de ello son los derechos de importación, los cuales se organizaban en 3 categorías:

⁴ Le Riverend, Julio: *Historia económica de la isla de Cuba*. pag 387.

⁵ Friedlaender H. F.: Ob cit. pp 360-361.

1ra categoría: Derechos accesorios (generalmente el 7 %):

subsidio extraordinario	2 1/2 %
aumento a la importación	1 1/2 %
recargo adicional	1 %
derecho de extinción de pesetas	1 %
derecho de consulado	1 %

2da categoría: Derechos de navegación y puerto:

derecho de toneladas	12 reales por ton. en buques extranjeros 5 reales por ton. en buques nacionales
derecho de pontón	3/4 reales por ton.
derecho de faros	1/4 real por ton. en buques nacionales 1/2 real por ton. en buques extranjeros
derecho de sanidad	3 reales por ton. en buques extranjeros 1 1/2 real por ton. en buques nacionales
derecho de patente	más de 150 ton: 6 pesos fuertes de 99-150 ton: 4 pesos fuertes menos de 99 ton: 3 pesos fuertes

3ra categoría: Derechos de movimiento portuario

atraque
derechos municipales⁶

Tal complejidad burocrática entorpecía el libre funcionamiento del comercio.

Entre las colonias españolas el comercio era considerado como internacional y no de cabotaje lo cual encarecía aún más el precio de los productos al llegar a los puertos de destino ya que se veían obligados a pagar contribuciones mayores, esto tampoco favorecía el desarrollo económico de las colonias y sí al fisco peninsular.

La élite burguesa nucleada en torno a la Junta de Información se hizo portavoz de la necesaria transformación al conjunto de cargas fiscales. Las publicaciones evidencian que el problema no era sólo local sino que incumbía a toda la isla, los santiagueros en 1862 mostraban su preocupación al respecto cuando pedían estudiar y reformar el sistema arancelario en vigencia ya que

[...] sería una gran palanca que atice el valor de nuestros frutos disminuyendo sus cargos y la de los anexos á las materias más necesarias para su sostenimiento. [...] Consuelo grande es este en las afflictivas circunstancias en que el país se encuentra hoy, que al empezar su nueva zafra, se halla aún en grandes existencias de la anterior que por falta de mercado está sin salida.⁷

El tema era recurrente, tres días después se anunciaba que la empresa propietaria de los vapores de la línea Saint-Thomas pensaba dedicar dos de estos, uno adquirido, y el otro recién reparado en los astilleros de La Habana bautizados como «Montecristo» y «Puerto Rico» respectivamente, para el establecimiento de una nueva línea Santiago de Cuba - Santo Domingo. A pesar de la imperiosa necesidad de mercados expresada anteriormente, nuestro articulista no se anima y expresa sus dudas respecto a las posibles ganancias a percibir por la empresa naviera debido a la no consideración del comercio intercolonial como de cabotaje, y decía:

[...][¿] hay elementos suficientes en el tráfico que hoy se hace para sostener la línea? mientras los frutos de estas dos islas hermanas paguen derecho de importación al llevarse de la una a la otra[¿] podrán encontrar gran salida en sus respectivos mercados? o solo se comerciará con las mercancías extranjeras libres por una reciente disposición de dobles derechos.⁸

⁶ Le Riverend, Julio: Ob. Cit. pag 383.

⁷ *El Redactor* 2/nov/1862. Año 29 No 297 pag 2.

⁸ *El Redactor*. 5/Nov/1862. Año 29 No 297 pag 2.

Durante toda la década y a pesar de la reiteración constante de los pedidos de reforma la situación se mantuvo invariable, cinco años mas tarde (1867) la Junta de Información sugería como susceptible a cambios la «Declaración de cabotaje para el comercio entre España y Cuba (Puerto Rico).»⁹

DESTINOS FRECUENTES Y PRINCIPALES ARTÍCULOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

En el año 1859 el puerto santiaguero ocupaba el cuarto lugar en cuanto a salidas y entradas de buques extranjeros en la Isla, sólo era superado por los puertos de La Habana, Matanzas y Cárdenas, por encima del resto de los 11 puertos habilitados para este fin. En la región oriental Santiago de Cuba carecía de rivales en el contacto marítimo con el exterior.

PUERTOS	BUQUES ENTRADOS	BUQUES SALIDOS
Total	4399	4426
La Habana	2039	2042
Matanzas	487	532
Cárdenas	518	507
Cuba [Stgo de]	336	312
Cienfuegos	330	322
Sagua la Grande	154	155
Trinidad	144	144
Nuevitas	86	96
Remedios	70	70
Gibara	62	67
Manzanillo	56	91
Guantánamo	37	33
Baracoa	33	33
Sancti Spiritus	31	26

El 7,6% de los buques entrados y salidos de Cuba lo hacían por Santiago de Cuba. En cuanto a las naciones cuyas embarcaciones tocaban el puerto santiaguero su posición era:

PAÍSES	BUQUES ENTRADOS	BUQUES SALIDOS
España	125	115
Inglaterra	92	83
Estados Unidos	77	74
Bremen	14	13
Francia	12	12
Dinamarca	4	4
Hannover	4	3
Oldemburgo	4	3
México	1	1
Total	336	312 ¹⁰

Con respecto a la Isla la nación que con mayor frecuencia traficaba con Cuba, en el año 1859, eran los Estados Unidos: 2417 buques entrados y 2432 salidos, el segundo lugar lo ocupaba Inglaterra: 469 y 468 buques entrados y salidos respectivamente.

Sin embargo en Santiago de Cuba la situación es otra (ver cuadro anterior) Inglaterra ocupaba el primer lugar con el 19,6 y el 17,7% de buques ingleses entrados y salidos de Cuba respectivamente, lo hicieron por el puerto santiaguero.

⁹ Ver Anexo 1. Ya Santo Domingo había recobrado su independencia desde el año 1865.

¹⁰ Pezuela, Jacobo de la: Ob. cit. Tomo II pag 44.

Confirmamos el «carácter comercial propio» de Santiago de Cuba, el cuál además de las exportaciones tradicionales contaba con el cobre.¹¹

Creemos que a pesar de las cifras el comercio realizado entre Santiago de Cuba y los Estados Unidos es mucho mas variado que el que se llevaba a efecto con Inglaterra; los buques norteamericanos realizaban un intercambio comercial pleno al traer productos de su país o de otras regiones y salir cargados con productos de la Isla, mientras que parte de los buques ingleses sólo se destinaban a extraer el cobre sin traer en muchas ocasiones carga comerciable (en lastre).

En la Sección Mercantil de la prensa local eran habituales informes detallados acerca de las embarcaciones que entraban y salían, nombre del buque, del capitán, lugares de procedencia y destino, tiempo transcurrido en la travesía, escalas realizadas, número de pasajeros y tripulantes, carga que introduce y extrae, etc. Sólo nos referiremos a algunos de estos datos:

Buques despachados en toda la semana próxima pasada

Embarcación	País	Destino	Consignatarios	Carga
Berg.-goleta	Hol	Manzanillo	Trenard y Cia	Lastre
Berg.	G.B.	Halifax	Brooks y Cia	50 boc.de ron 150 bocs. de azúcar mascabado. 50 barriles de azúcar mascabada.
Barca	G.B.	Swansea	Pedro Ferrer y Landa	703 ton. cobre en bruto
Vapor	Esp.	St. Thomas	Tarrida Hnos y Cia.	Tránsito
Fragata Esp.	La Habana		Ros Hnos y Cia	Tránsito y cabotaje
Pailebot	EEUU	New York	Trenard y Cia	390 bocs. de azúcar mascabada 100 tercerolas 222 barriles de azúcar mascabada

Los buques tenían por nombre: Singapore, Taurus, Duke of Northumberland, Pájaro del Océano y E. Kidder.¹² Entre los productos que generalmente exportaba Santiago de Cuba en esta década estaban:

- | | |
|--------------------|----------------------------|
| - Azúcar mascabada | - Tirantes de caoba |
| - Melado | - Tirantes de cedro |
| - Aguardiente | - Cocos |
| - Ron | - Sagú |
| - Miel de purga | - Cueros curtidos |
| - Miel de abejas | - Conchas de carey |
| - Dulce en pasta | - Esteras de yarey |
| - Café | - Cobre |
| - Chocolate | - Cacao |
| - Palo fustete | - Cigarrillos |
| - Cera amarilla | - Tabaco en rama y torcido |

¹¹ Le Riverend, Julio: Ob. cit. pag 392.

¹² *El Redactor*. 2/jul/1862. Año 29 No 160. Sólo se han se han consignado algunos ejemplos.

Los artículos de importación más frecuentes lo constituían: comestibles, provenientes de España y otros países europeos y de los Estados Unidos; de España harinas y aceites, sardinas y atún en aceite o salmuera; Europa competía con España en la introducción de vinagres, vinos y otros líquidos como cervezas, ginebra, etc y granos y frutos europeos (higos, uvas, arroz, garbanzos, pimientos, etc). Los quesos y jamones venían de varios puertos europeos, principalmente de Francia, los estados germanos y los Países Bajos. Llegaba de los Estados Unidos la manteca y carne de puerco, cebollas, papas, bacalao, y tasajo, rivalizando éste último con los envíos de este mismo artículo que llegaban de Suramérica.¹³ Veintiséis años después de creado el Depósito Mercantil en La Habana, se instituía ésta en Santiago de Cuba en el año 1848 «[...] mediante el cual podían almacenarse en los puertos mercaderías duraderas con el fin de declararlas a consumo o de reexportarlas cuando se considere conveniente. El derecho a pagar por este almacenaje era de 2 1/2 ad valorem.»¹⁴

Veamos una «Relación que manifiesta la importación y exportación por cabotaje de los artículos de mayor consumo en toda la semana próxima pasada» [Martes 11/sep/1860 - Martes 18/sep/1860]

Importaciones

Carne de puerco (barriles)	12
Manteca de puerco (libras)	1800
Quesos (libras)	900
Velas de sebo	2500

Exportaciones

Harina (libras)	12
Jamón (libras)	200
Jabón (libras)	2650
Arroz (libras)	950
Carne de vaca (barriles)	1
Carne de puerco (barriles)	5
Tasajo (libras)	500
Sal (libras)	200
Aceite (@)	15 1/2
Bacalao (@)	62
Vino (@)	46 ¹⁵

Las importaciones, como habíamos visto con anterioridad están constituídas por los productos habituales, sin embargo las exportaciones están compuestas por mercancías que no se producían en Santiago de Cuba, lo cual evidencia el carácter reexportador de éste puerto.

Santiago mantenía contacto comercial directo y frecuente con los puertos de Europa y el Caribe; entre los españoles los más frecuentados eran Barcelona, Cádiz, Vigo, San Sebastián y Santander; los europeos de Bremen, Burdeos, Swansea, Portland, Saint-Nazaire, Marsella y Trieste; el puerto canadiense de Halifax; los norteamericanos de New York, Charleston, Boston, Baltimore y Queenstown; los suramericanos de La Guaira y Puerto Cabello y los caribeños de Kingston, Saint-Thomas, Puerto Plata, Aguadilla, Arecibo, Mayaguez, Samaná, Ponce, Jacmel, Puerto Rico, Fort de France, el mexicano de Veracruz y el atlántico de Bermudas. Una extensa red marítima conectaba a Santiago con el resto del mundo y de la Isla, buques aislados o compañías navieras se encargaban de ello.

En la década de 1858 - 1868, en dependencia de la fluctuación del comercio local, mensualmente entraban a Santiago de Cuba de 20 a 50 embarcaciones comerciales, a pesar de ese intenso tráfico no consideramos

¹³ *El Redactor*. 1858-1868, Sección Mercantil, de forma irregular aparecen consignados las exportaciones controladas por la Aduana de Santiago de Cuba, en ocasiones con frecuencia semanal, otras mensualmente.

¹⁴ Le Riverend: Ob. cit. pag 389.

¹⁵ *El Redactor*. 18/Sep/1860. Año 27 No 260.

a Santiago de Cuba como una ciudad marítima en el sentido de que su principal actividad económica estaba orientada hacia la agricultura y la minería y no hacia la pesca, el comercio u otras actividades de la vida eminentemente marinera.

Esto se reafirma apoyándonos en los datos de Pezuela de 1859 el cual declaraba que en toda a jurisdicción sólo vivían 54 marineros: 31 blancos y 23 de color.¹⁶

De estar orientada la economía santiaguera a la explotación del mar como fuente de riqueza, ya sea por la pesca o por la realización del comercio, esta cifra de marineros sería seguramente mucho mayor.

El tráfico de cabotaje

En los primeros años de la década a que nos referimos la Compañía General Cubana de Navegación a Vapor se encargaba principalmente del tráfico de cabotaje y de forma extraordinaria dedicaba alguna de sus embarcaciones a travesías mas largas tocando otros puertos antillanos (Saint Thomas, Puerto Rico, Santo Domingo, etc).

Los viajes alrededor de la Isla se realizaban tanto por la costa norte como por la sur, parte de sus embarcaciones se especializaban en una u otra vía . Cuando se estableció esta empresa, en 1857, sólo tenía por objeto «[...] sotener líneas de comunicación por vapor entre los puertos y embarcaderos de esta Isla[...]» de los nueve buques con que contaba originalmente sólo tres tocaban el puerto de Santiago de Cuba: el «Pelayo» y el «Cuba» por la costa norte y el « Habanero » por la sur.

Por la costa norte el itinerario era generalmente: La Habana - Nuevitas - Baracoa - Gibara - Baracoa - Guantánamo (ocasionalmente) y Santiago de Cuba. Por la costa sur, después de salir del puerto de Batabanó se realizaban escalas en Cienfuegos - Trinidad - Santa Cruz del Sur - Manzanillo - Santiago de Cuba, regresando por los mismos puertos.¹⁷

Samuel Hazard (1834-1876), norteamericano que visitó Cuba entre los años 1867 -1868 resumió sus observaciones en una obra que tituló *Cuba a pluma y lápiz* decía acerca del viaje de cabotaje:

«Antes de abandonar Trinidad el pasajero puede comprar su pasaje a cualquiera de los agentes de vapores directamente para Santiago de Cuba. El vapor sale de Trinidad por la tarde de tres a cuatro y el costo del viaje es de 40 pesos.»

En esta ocasión Hazard viaja por la costa sur desde Trinidad hasta Santiago de Cuba haciendo escalas: dieciséis horas después de salir de Trinidad llegan al archipiélago Jardines de la Reina, y luego a Santa Cruz del Sur donde varios pasajeros se dirigen en caballo o en volanta a Puerto Príncipe, seis horas después entran por el Golfo de Guacanayabo a Manzanillo y de ahí a Santiago de Cuba.

Nos hace Hazard una descripción detallada de todos los aspectos que durante el viaje atrajeron su atención y presta especial cuidado en informar sobre estas dos rutas establecidas para la navegación de cabotaje: «Como ya he dicho en alguna parte de este libro hay una línea de vapores que salen de Santiago de Cuba dos o tres veces al mes, navegando por la parte oriental de la Isla y siguiendo por la costa norte hasta La Habana haciendo escalas en varias poblaciones de la costa.»¹⁸

Posteriormente enuncia Hazard los puertos de escala, menciona al vapor «El Triunfo» como una de estas embarcaciones, con casco de hierro y de fabricación escocesa, perteneciente a la **Empresa de Vapores Españoles Correos de las Antillas y el Seno Mexicano** que como veremos después combinaba el tráfico de cabotaje con el internacional.

Según Hazard en cinco días llegaba a La Habana procedente de Santiago de Cuba, «Es un viaje agradable y la única manera de visitar esta parte importante de la Isla.»¹⁹

En La Habana en la intersección de las calles Obispo y Santo Tomás, se encontraba situada la oficina donde los viajeros podían comprar sus pasajes para la travesía por la costa norte. Por la costa sur decía Hazard: «Hay un buen número de vapores que recorren esta costa con salidas distintas cuya información

¹⁶ Pezuela: Ob. cit. Tomo II. pp 203-212.

¹⁷ *Guía de Forasteros de la Siempre Fiel Isla de Cuba para el Año 1859*, pag 394.

¹⁸ Hazard, Samuel: *Cuba a pluma y lápiz*. Tomo III pag 95.

¹⁹ Hazard: Ob. cit. pag 190 - 191.

puede obtenerse en los respectivas casas consignatarias. Son buques de primera clase, con todas las comodidades.» , las oficinas para la adquisición de los pasajes, en La Habana, se encontraban en la calle Amargura # 16 y la de Oficios # 20 y 54.²⁰

Aunque como hemos dicho, la Empresa Compañía General Cubana de Navegación por Vapor y la Empresa de Vapores Españoles Correos de las Antillas y el Seno Mexicano vinculaban en menor o mayor medida, con el transcurso del tiempo, la navegación internacional con la de cabotaje otras compañías como la Línea de Vapores de Cuba [Santiago] a Guantánamo se mantuvieron invariables, esta línea poseía dos vapores: el «Montecristo» y el «Guantánamo», con salidas semanales, en la prensa aparecían los anuncios:

LÍNEA DE VAPORES DE CUBA A GUANTÁNAMO Y VICEVERSA

Vapores	Salida de Stgo de Cuba	Salida de Guantánamo
Montecristo	lunes 10pm	miércoles 5pm
Guantánamo	jueves 11pm	sábado 5pm

Precios del pasaje:

En cámara	\$ 4,25 ctvos
A proa	\$ 2,12 1/2 ctvos

Precios del flete:

De Cuba [Santiago de] a Guantánamo	\$0.40 por carga
De Guantánamo a Cuba [Santiago de]	\$1.50 por bocoy de ron
	\$1.50 por bocoy de azúcar
	\$3.00 por ton. de fustete
	0.40 ctvos por carga de otros artículos ²¹

Era muy frecuente que además de las líneas de vapores embarcaciones aisladas se dedicásen al comercio de cabotaje, generalmente estos son buques de vela, gran parte de ellos de bandera española, algunos hacían escalas en otros puertos de la Isla antes de seguir su travesía hacia Europa, los Estados Unidos u otros puertos de América. Sus entradas y salidas se anunciaban en la prensa local de forma constante durante toda la década:

Entre los días 16-22 saldrá destino a Gibara el bergantín español «Pepillo»

Para Manzanillo saldrá proximately la goleta española «Laureana Pita»²²

Para Baltimore con escala en Guantánamo saldrá el bergantín goleta inglés «Annet».²³

Para Trieste y Guantánamo saldrá el bergantín español «Comercio».

Para La Habana saldrá la fragata española «Vinet».

Para Baracoa saldrá el pailebot español «Baracoa».²⁴

Para La Habana saldrá el bergantín español «Gratitud»

Llegó de Baracoa el vapor español «S.M. Bazán»²⁵

Para Manzanillo saldrá en próximos días el pailebot español «Desengaño».²⁶

²⁰ Idem.

²¹ *El Redactor*. 5/ ene/1866 Año 33 No 4.

²² *El Redactor* 22/ene/1859. Año 26 No 19.

²³ *El Redactor*. 26/jun/1860. Año 27 No 15.

²⁴ *El Redactor*. 2/jul/1862. Año 29 No 160.

²⁵ Ibid. 20/may/1866. Año 33 No 20.

²⁶ Ibid. 21/ene/1866. Año 33 No 68.

Ha sido depachado para Manzanillo el bergantín holandés «Singapore»²⁷

El trabajo eficiente del puerto redundaría en la percepción de ganancias para los comerciantes radicados en Santiago, por ello desde *El Redactor* se abogaba por la necesaria rapidéz en las gestiones portuarias con el fin de evitar la excesiva estadía de los buques ya descargados. Ejemplo de ello es un artículo donde se intercedía por la necesidad de comprar vapores remolcadores para su uso en el puerto ya que en los días de mal tiempo «[...] que a veces se extienden á 10 días los buques debido al viento no pueden entrar [ni salir] en el puerto retrasando y perjudicando los correos y el comercio.»²⁸

La necesidad de aumentar el número de vías de comunicación es otro ejemplo, un artículo de julio de 1861 analizaba sobre este particular reflexiones ya hechas, basadas en problemáticas similares en Europa (península ibérica y Rusia) donde las dificultades de las comunicaciones hacían imposible el comercio mutuamente necesario entre dos regiones relativamente cercanas, para finalmente particularizar con ejemplos de Cuba, concretamente el «escaso pero necesario comercio» de Santiago de Cuba con Baracoa en el caso de los plátanos cuya producción en Baracoa excedía sus necesidades y

[...] que por no tener facil salida se emplea en alimentar y cebar al ganado de cerda el sobrante de la producción que tanta falta nos hace a nosotros. Vendiéndose allí el ciento de plátano a 30 y 40 centavos y aquí a 150, [¿]dejaría de sernos altamente útil el facil transporte de ese fruto de tanto consumo?

Ojalá pudiera transportarse a nuestro mercado aquel exceso para calmar la carencia que estamos sufriendo, pero no hay via de comunicación interior, ni la distancia y topografía del terreno se prestan a facilitarlos y por consiguiente es perdido para nosotros aquel sobrante. Solo por medio de la navegación costera o de cabotaje vemos posible que el fruto de Baracoa venga a satisfacer en parte la demanda del país; pero aún á este medio de comunicación se le prestan dificultades no fáciles de superar como no concurren circunstancias muy favorables para ello. La navegación a vela es muy tardía para el efecto; [¿] y la de vapor? [¿]Dónde están los vapores que pudieran emprender esta negocio con preferencia a otros más productivos[?]

De todos modos vemos dificultades y nada mas.

[¿]Qué hacer? Sufrir y esperar.²⁹

LM .00"

A juzgar por este artículo la labor mercantil realizada en la costa norte de Cuba por la **Compañía General Cubana de Navegación a Vapor**, que hacía escalas en Baracoa, era insuficiente, quizás por el escaso número de embarcaciones con que contaba.

Los precios a pagar por el servicio de esta empresa (por la costa sur) eran los siguientes:

TARIFA DE PASAJES Y FLETE DE EFECTOS

Por la costa sur:

De Santiago a	Cámara	Cubierta	Por carga
Manzanillo	\$ 12.75	\$ 6.37 1/2	\$ 00.40
Trinidad	\$ 28.00	\$ 16.00	\$ 00.07
Cienfuegos	\$ 32.00	\$ 16.00	\$ 00.70
Batabanó	\$ 40.00	\$ 20.00	\$ 01.00

Por la costa norte:

De Santiago a	Cámara de proa	Cámara de popa	Cubierta
Baracoa	\$ 17.00	\$ 12.75	\$ 08.50
Gibara	\$ 25.50	\$ 17.00	\$ 12.75
Nuevitas	\$ 34.00	\$ 21.25	\$ 12.75
Habana	\$ 51.00	\$ 29.75	\$ 25.50

²⁷ Ibid. 2/jun/1862. Año 29 No 160.

²⁸ *Diario de Santiago de Cuba*. 28/dic/1862. Año 1 No 25 pag 2.

²⁹ *El Redactor*. 17/jul/1861. Año 28 No 61 pag 2.

CARGA (un caballo de carga):

De Santiago a	Víveres y ferretería	Mercancías
Baracoa	\$ 00.45	\$ 00.65
Gibara	\$ 00.65	\$ 00.75
Nuevitas	\$ 00.75	\$ 00.87 1/2
Habana	\$ 01.12	\$ 01.50 ³⁰

Como habíamos dicho en 1859 sólo tres buques de esta empresa tocaban a Santiago de Cuba, en el transcurso de la década esta cifra se aumenta. No podemos definir con certeza los buques pertenecientes a esta compañía, ya que en ocasiones se anuncian como propiedad de la misma y en años posteriores como integrantes de otra. De cualquier forma mencionaremos algunos de los vapores que en algún momento, entre los años 1858 - 1868, pertenecieron a la **Compañía General Cubana de Navegación a Vapor** y que llegaban a Santiago de Cuba: «Cuba», «Habanero», «Pelayo», «Isabel», «Almendares», «Victoria», «Maisí», «Puerto Rico», «Montecristo», «México», «Alonso», «General Dulce», «Cienfuegos», «Triunfo», «Nuevo Almendares», «El Comercio», etc.

EL TRAFICO DE TRAVESIA

* El tráfico con los Estados Unidos

Santiago de Cuba no sólo servía como puerto para el comercio de cabotaje sino que también Santiago de Cuba es una importante plaza comercial haciéndose en ella grandes embarques de café, azúcar y mieles la mayor parte para los puertos europeos. Está en comunicación con Jamaica y Santo Domingo por una línea de vapores que salen dos veces al mes. También salen ocasionalmente vapores directos para New York.³¹

Hazard visitó a Cuba a fines de la década del 60 cuando el comercio con los Estados Unidos había mermado producto de la contienda bélica entre el Norte y el Sur y comenzaba a restablecerse, pero para 1861 el comercio con este país se había ido regularizando e iba tomándose más estable con el transcurso del tiempo.

Con días de anticipación se anunciaba, para regocijo de los santiagueros el arribo inminente de un vapor correo norteamericano que inauguraría una nueva línea.

El vapor que había sido bautizado, precisamente, con el nombre de «Santiago de Cuba» había llegado a La Habana el 24 de julio a las 5:30 de la tarde procedente del puerto de Nueva York, a este vapor pionero le seguiría otro: el «Oriental».³²

La prensa del 4 de agosto de 1861 anunciaba que entre los buques entrados al puerto se encontraba el esperado vapor correo «Santiago de Cuba» que había llegado a las 8 am., con una tripulación de 60 hombres, al mando del Capitán Mr W. S. Cheesman.

Las páginas 2 y 3 de El Redactor continuaban elogiosa y esperanzadoramente comentando las posibilidades que abría esta nueva línea de correos y en cuanto a la calidad, confort y belleza del buque que «[...] no tiene igual en lo que hasta ahora hemos visto aquí, sino que supera en comodidad, lujo, aseo y buen repartimiento a la mayor parte de la línea inglesa de Southampton a Saint Thomas y de Liverpool a New York.»³³

El vapor traía publicaciones periódicas inglesas y norteamericanas además de noticias frescas sobre la Guerra Civil en los Estados Unidos.

Fue recogida por la prensa la visita que realizaron los santiagueros al «Santiago de Cuba» pródiga en elogios a la amabilidad del Capitán y otros oficiales «[...] entre quienes se ha distinguido y captado el

³⁰ *Diario de Santiago de Cuba*. 6/may/1866. Año 5 No 291. Los precios se mantienen con ligeras variaciones durante toda la década (1858 - 1868). Aunque Hazard declara costar 40 pesos el viaje de Trinidad a Santiago (Vid. 18) no hemos encontrado en la prensa local santiaguera un precio tan elevado.

³¹ Hazard: Ob. cit. Tomo III. pag 11.

³² Idem.

³³ Idem.

mayor aprecio nuestro amigo y paisano D.Luis Hernández Oconor que ocupa el importante destino de sobrecargo.»³⁴

El 3 de agosto de 1861 se anunciaba la salida del «Santiago de Cuba» con destino a Nueva York y escala en La Habana para el 10 de agosto a las 6 am. Los precios del «Santiago de Cuba» a la Habana \$ 42.50 y de Santiago a Nueva York \$ 80.00

Para desgracia de los santiagueros las esperanzas recién concebidas se derrumbarían rápidamente en unos días más tarde. La Isla confrontaba dificultades de tipo arancelario con los Estados Unidos lo cual incidía en las comunicaciones.

Un periódico habanero copaba de una publicación extranjera:

El comercio ha vuelto a paralizarse, y no hay quien se atreva a fletar un buque para la Isla de Cuba ó la América del Sur. Los mismos vapores temen salir de aquí [Estados Unidos] y dentro de poco [...] no tendremos ninguna comunicación con Cuba. Ya se han retirado todas las líneas, excepto el Matanzas y la del Columbia y el Marion. La primera es probable que cese, y la segunda es fácil que no siga, máxime si el Marion ha sido apresado como se teme. Hace seis meses teníamos 20 comunicaciones mensuales con la Isla y 6 líneas de vapores, tres en Nueva York y cuatro contando la del Quaker City, una en Charleston, una en Baltimore, y una en Nueva Orleans, fuera de las relacionadas con Nueva York. Hoy ha concluído todo. Den Uds las más expresivas gracias a Mr Lincoln, así como también por la bondad con que ha probado el escandaloso aumento de derechos sobre el tabaco, el azúcar y demás productos de esas ricas Antillas³⁵. La Guerra de Secesión y la política proteccionista de los Estados Unidos se dejaba sentir en Cuba.

A pesar de las dificultades con optimismo seguía diciendo el periódico local

«El mercado [Norte] americano casi nos cierra hoy sus puertas, y corremos el riesgo de ver nuestros frutos almacenados sin ver su salida usual y necesaria para nuestros cambios y proveemos escasez en las provisiones que de la nación norteamericana recibimos - Pues no nos descuidemos - volvamos los ojos a otras partes, busquemos salida y recursos.»³⁶

Como vimos anteriormente el tráfico mercantil con los Estados Unidos era grande, pero aún no lo abrumadoramente grande que llegaría a ser en décadas posteriores.

El comercio con este país no se cerró de forma absoluta, pero se contrajo, durante el período de la guerra y después de ella embarcaciones norteamericanas y de otras nacionalidades lo mantuvieron aunque no con la frecuencia e intensidad de los primeros años de nuestra década.

Algunas embarcaciones que realizaron relaciones comerciales con los Estados Unidos y productos más frecuentemente comerciados.

Salidos para

Nueva York: bergantín goleta inglesa «Rayunder» con 308 bocoyes de azúcar mascabada; y 110 barriles de azúcar mascabada.

_____ : pailebot norteamericano «E. Kidder» con
390 bocoyes de azúcar mascabada
100 tercerolas de azúcar mascabada
208 barriles de azúcar mascabada³⁷

Filadelfia: pailebot norteamericano «Eveline» con
300 bocoyes de azúcar mascabada.
50 barriles de azúcar mascabada
18 tercerolas con miel de abejas³⁸.

³⁴ El Redactor. 30/jul/1861. Año 28 No 184 pag 2.

³⁵ El Redactor. 9/Ago/1861. Año 28 No 192 pag 2.

³⁶ Idem.

³⁷ Ibid. 2/jun/1862. Año 29 No 160.

³⁸ Ibid. 23/jul/1862. Año 29 No 179.

Entrados de

- Filadelfia: bergantín goleta norteamericano «J. M. Houston» de 249 ton., con una tripulación de 8 hombres, trayendo carbón³⁹.
- Nueva York: la barca «Morning Star» de 203 ton. con una tripulación de 8 hombres con mercaderías⁴⁰.
- Baltimore: pailebot norteamericano «J. Durfee» de 170 ton. con 8 hombres de tripulación, trayendo provisiones y madera⁴¹.

Aunque las comunicaciones con los Estados Unidos se habían contraído por la Guerra de Secesión al concluir ésta la regularización de las mismas se comienza a notar; aunque sin la magnitud alcanzada en vísperas de la Guerra Civil. En 1866 y contando con la puntualidad de los viajes que regularmente efectuaba el vapor norteamericano «Fah - Kee» entre Santiago de Cuba y Nueva York se le proporcionaba a los lectores las ventajas de esta vía para viajar a Europa. Nueva York, se decía, contaba con líneas de vapores con Francia e Inglaterra como la *Inman* que viajaba dos veces mensuales a Liverpool con escala en Queenstown, salían todos los miércoles y sábados vapores de primera clase del muelle 44 North River.

Los pasajeros que optaran por esta línea se gastaban 60 pesos menos que en caso de utilizar la vía de Saint Thomas y La Habana; descontando a la *Inman* el viajero podía optar por otras líneas de Nueva York a Europa como la *Cunard* que contaba entre sus buques a los vapores «Scotia», «Persia» y «Cuba», la línea *Lloyd* norteamericana u otras líneas del norte de Alemania y la francesa del *Havre* que realizaban el mismo trayecto. Se suponía que otro vapor reforzara la labor quincenal del «Fah - Kee» en sus viajes de Santiago de Cuba - Nueva York haciendo escala en Nuevitás.⁴²

Como hemos visto se mantuvo cierto intercambio mercantil, pero no encontramos en la prensa local (en esta década) la reapertura de líneas de vapores como la que había inaugurado el loado «Santiago de Cuba».

* El tráfico con el resto del mundo.

Afortunadamente las posibilidades de superar la merma del mercado norteamericano se vislumbraban como reales.

Antonio López y Cía acababa de firmar un contrato por el cual 8 vapores de más de 2000 ton. cada uno, unidos por sucursales y líneas complementarias a los principales puertos de Alemania, Inglaterra, Francia e Italia para el trasiego de correspondencia y mercancías, vincularía dichos puertos con los de Puerto Rico, Santo Domingo y La Habana. Existía la posibilidad que también tocasen s Santiago de Cuba.

Los buques saldrían desde Cádiz quincenalmente y entrarían en combinación con la línea ya establecida por esta misma Compañía desde Cádiz a Málaga, Alicante, Barcelona y Marsella.⁴³

La necesidad de incremento se reiteraba en los artículos económicos relacionados con el ramo del comercio en la prensa santiaguera lo cual demuestra que la importancia económica de Santiago de Cuba iba en ascenso y necesitaba expandirse más allá de sus fronteras, además de romper el monopolio del comercio de cabotaje que mantenía la **Compañía General Cubana de Navegación a Vapor** principalmente.

[...] ese monopolio de la navegación por vapores por nuestras costas del norte y del sur hace tiempo que existe con no poca pena y daño del público pues en ninguna parte pagan tan elevados pasajes los viajeros y sin embargo muy a menudo estaríamos viendo alteraciones en las tarifas por lo que esos pasajes aumentan.

³⁹ Ibid. 15/jul/1862. Año 29 No 171.

⁴⁰ Ibid. 10/sep/1862. Año 29 No 251.

⁴¹ Ibid. 19/jul/1862. Año 29 No 175.

⁴² Diario de Santiago de Cuba. 18/may/1862. Año 5 No 195 pag 2.

⁴³ El Redactor. 22/Nov/1861. Año 28 No 282.

Los nuevos buques que se incorporaran y quebraran este monopolio no llevarían a la ruina a la **Compañía General Cubana de Navegación por Vapor** sino que los obligaría a bajar los precios para beneficio general⁴⁴.

A fines de 1861 El Redactor comentaba que por Real Decreto comunicado al Gobierno Superior Civil de la Isla, fechado el 28 de octubre de 1861 se autorizaba al Capitán General Don Francisco Serrano y Domínguez, Duque de la Torre, para contratar en pública licitación el establecimiento de una línea de vapores correos entre La Habana y Veracruz, y entre La Habana y Puerto Rico con escala en la bahía de Samaná en Santo Domingo, la nueva línea debería contar con 6 vapores de hélice de por lo menos 250 caballos de fuerza cada uno para conducir pasajeros, correspondencia y mercancías con todas las garantías.

La línea de vapores que se trata hará un bien general a la Isla; pero particularmente perjudicará a Santiago de Cuba, porque le privará de la comunicación directa que hoy tiene con Santo Domingo, Puerto Rico y Saint Thomas, por medio de los vapores Pájaro y Cuba, sustituidos momentáneamente por el Alfonso á causa de la expedición de México. Las muchas comunicaciones que aquí tenemos con Saint Thomas aumentadas desde que hay comunicación directa con ese gran depósito, la facilidad de los pasajeros que de Europa se dirigen a esta ciudad pueden evitar el rodeo y aumento de gasto que le ocasionan la ida y la vuelta a La Habana tomando como costumbre pasaje hasta Puerto Rico o Saint Thomas y viniendo aquí directamente; y la ventaja adoptada ya por muchas personas de recibir la correspondencia por ese conducto con adelanto de algunos días son cosas que sufrirán bastante con la innovación que la nueva línea introducirá porque no se expresa en ninguno de los artículos del Real Decreto citado que estos vapores toquen nuestro puerto [...] Creemos ver un peligro para Cuba y lo señalamos para que si se puede evitar se acuda pronto a hacerlo.⁴⁵

Es manifiesto el deseo de Santiago de Cuba de vincularse más al resto del mundo teniendo en cuenta que el grueso del comercio norteamericano peligraba al encontrarse sumido este país en una guerra civil. Del mismo modo las campañas de reconquista que España fomentó en esta década (aprovechando que la situación interna de los Estados Unidos le impedían a esta país la aplicación efectiva de la Doctrina Monroe) afectaron de alguna forma el comercio de cabotaje ya que parte de las embarcaciones utilizadas para estos fines pasaron a ser empleadas en la aventura de la reconquista mexicana.

Las reflexiones que sobre esta punto hacía El Redactor encontraban eco en el periódico capitalino El Diario de la Marina, el cual apoyaba la restitución de los vapores «Pájaro del Océano» y «Cuba» al comercio de cabotaje, así como en la necesidad de creación de nuevas líneas de vapores.⁴⁶

Durante un año fue dura la labor de la prensa local fomentando aliados, para el bienestar económico de Santiago, en otras periódicos y con personalidades influyentes. El 21 de septiembre de 1862 El Redactor decía:

Con inefable placer y dándonos el mas cumplido pláceme hemos leído en la Gaceta de la Habana la Real Orden del 5 de agosto último por la cual se manda proceder a la subasta para contratar en pública licitación el establecimiento de dos líneas de vapores que partiendo de La Habana se dirijan la una al Seno Mejicano y la otra en Puerto Rico con escala en Santo Domingo. Cuando por primera vez se asumió el establecimiento permanente de esas dos líneas subvencionadas y protegidas por el gobierno aplaudimos según merece la idea; y lamentándonos que se hubiese olvidado a este departamento, dimos los primeros lavoz de alerta, manifestamos los primeros perjuicios que nos irrogarian con la supresión de las escalas que habían establecido los vapores Pájaro y Cuba que ya habían creado relaciones e intereses que lastimaba o destruía el nuevo proyecto y cumpliendo la misión impuesta a la prensa levantamos la voz en defensa de nuestro Departamento [...]»⁴⁷

⁴⁴ Ibid. 28/Nov/1861. Año 28 No 288.

⁴⁵ El Redactor. 18/Nov/1861. Año 28 No 304.

⁴⁶ Ibid. 25/Dic/1861. Año 28 No 310.

⁴⁷ Ibid. 25/Sep/1862. Año 29 No 261.

Finalmente los desvelos de El Redactor se veían coronados por el éxito pues Gibara, Nuevitas, Baracoa y Santiago de Cuba seguirían siendo tocadas en tales viajes entre Cuba y Las Antillas «[...] y con Europa siendo Puerto Rico punto de escala de los vapores españoles e ingleses».

El Artículo 5 del pliego de condiciones por el cual se procedería a la subasta decía:

La empresa tendrá destinados para este servicio cinco vapores por lo menos para hacer dos viajes de ida y vuelta en cada mes desde La Habana o Veracruz tocando en Sisal y otras dos expediciones mensuales también de la misma Capital a la isla de Puerto Rico que por otro lado terminará la otra línea después de haber hecho escala en los puertos de Nuevitas, Gibara, Baracoa, Santiago de Cuba, Santo Domingo, Puerto Plata y Mayaguez.

También si la empresa así lo disponía se podía extender el itinerario hasta otro puerto del continente, posiblemente La Guaira, con escala en Saint Thomas, el servicio comenzaría a efectuarse desde julio de 1863. Hasta entonces el «Príncipe de Asturias» continuaría el solo el viaje mensual.

Cuba pues seguirá contando con esta vía de comunicación que unida a la que nos brinda la línea trasatlántica francesa nos proporcionará inmensas ventajas para nuestras relaciones comerciales que no tendrán nada que desear el día que terminada la guerra de los Estados Unidos pueda pensarse en el establecimiento de una comunicación directa por vapor con algún puerto de ese continente ¡Dios quiera que sea pronto!⁴⁸

Las soluciones a la embarazosa situación, creada por la Guerra de Secesión, del comercio entre los Estados Unidos y Cuba iban apareciendo. Ya dos meses antes una nueva línea de vapores hacía contribuciones para llenar el vacío norteamericano. El 2 de julio de 1862 El Redactor anunciaba :

Aviso al Comercio

Una empresa de buques a vapor acaba de arreglar y hacer expédito un servicio mensual entre Saint Nazaire y Veracruz con escala en Martinica y SANTIAGO de Cuba.

Dicho servicio de navegación facilitando mas y con menos costo las comunicaciones entre París y Santiago de Cuba va a tener por consecuencia inmediata el dar mayor impulso al tráfico de los renglones franceses y así se hace provechoso para muchos el entablar relaciones directas con París. En atención a lo expresado los abajo firmados comisionistas y librerías y artículos de París de todas clases, pudiendo suministrar a quien quisiere los mejores informes de su casa de comercio que cuenta cerca de un tercio de siglo que se estableció se ofrecen a los señores comerciantes qu quisiesen proporcionarse el provecho de una correspondencia directa con el mercado de París brindándole condiciones muy ventajosas.

Gustave Bosange y Cía; 25 Quai Voltaire, París⁴⁹

La Compañía Trasatlántica Vapores Correos Franceses entre Saint-Nazaire (cerca de Nantes) y Veracruz, con escala en Fort de France (Martinica) y Santiago de Cuba, contaba con cuatro vapores de hierro «de primera clase» bautizados con los nombres de:

Louisiana	3300 ton. y 500 caballos de fuerza
Veracruz	3000 ton. y 500 caballos de fuerza
Floride	3300 ton. y 500 caballos de fuerza
Tampico	3000 ton. y 500 caballos de fuerza

Itinerario (puertos)

Venida	llegada	salida (mensual)
Saint-Nazaire	"	14
Fort de France	30	1
Santiago de Cuba	5	5
Veracruz	10	"
Regreso		
Veracruz	"	15
Santiago de Cuba	20	20

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ Idem.

Fort de France	25	26
Saint-Nazaire	12	" 50

Algunos días más tarde (10 - 12 de julio) la prensa local contenía artículos en los cuales se hacían elogios al confort, la rapidez, seguridad y buen trato que brindaba a sus clientes la **Compañía Transatlántica Francesa**, la que anunciaba además nuevas reformas para el servicio destinado a Europa: se admitirían en breve pasajeros para España y Portugal directamente pués de Saint-Nazaire saldrían vapores con destino a Vigo, Oporto, Lisboa y Cádiz al día siguiente de la llegada de América, anunciaba además que pronto establecería entre Sait Nazaire - San Sebastián - Bilbao - Santander y Gran Bretaña una nueva línea.

Al llegar a Saint-Nazaire los pasajeros podían optar por dos variantes, la primera por mar hasta Cádiz en vapores de la misma Compañía en un viaje de ocho días escalando el primer día en Vigo y Oporto, y dos días en Lisboa. Por tierra, la segunda variante, utilizando el ferrocarril desde Nantes, pasando por Burdeos y Perpiñán, entrar por Cataluña o seguir por Bayona y entrar en Irún.

De Santiago de Cuba a Barcelona y viceversa por esta vía el pasajero consumía 23 días. De Saint-Nazaire a la capital del principado, viajando en primera clase el costo era de 30 pesos.

La Compañía planeaba seguir ampliando sus influencias en Europa, además de las líneas que pensaba inaugurar, se sumarían las de Bélgica y Holanda, «[...] entonces estará Cuba en comunicación [directa] con los principales puertos de Europa.» Para este fin se construirían 6 grandes vapores de 5000 ton. cada uno para realizar viajes quincenalmente,

«Y como Santiago de Cuba presenta mas ventajas que la Martinica y Guadalupe, por la comodidad de su puerto, abundancia de sus recursos y mayor baratura del carbón será considerada como punto de partida de la línea dándonos así mayor seguridad e importancia en el servicio inmenso que presta ya a nuestras relaciones comerciales.»⁵¹

La **Compañía Transatlántica de Vapores Correos Franceses**, específicamente la línea de Saint-Nazaire a Veracruz, sufrió variaciones en la década a que nos referimos, consistentes en una complejización de la red ya creada, si comparásemos en este aspecto el año 1866 con el 1862 notaremos que nuevos puntos de escala se han añadido a los originales además de la prestación de servicios anexos como el de Saint -Thomas a Kingston (Jamaica) con escalas en Puerto Rico, Cabo Haitiano y Santiago de Cuba.⁵² O el de Saint-Thomas a Fort de France (Martinica) con escalas en Point-a-Pitre (Guadalupe) y en combinación con otras líneas de Las Antillas, Guayana, América Central, el Istmo de Panamá y las costas norte y sur del oceano Pacífico:

Itinerario e los buques de la Compañía Transatlántica Vapores Correos Franceses

Puertos	Llegada (mensual)	Salida (mensual)
Saint-Nazaire	"	16
Saint-Thomas	30	30
Puerto Rico	"	1
Cabo Haitiano	3	3
Santiago de Cuba	5	5
Kingston	6	17
Santiago de Cuba	18	20
Cabo Haitiano	20	20
Puerto Rico	22	22
Saint-Thomas	22	23
Saint-Nazaire	8	" 53

⁵⁰ Ibid. 2/jul/1862. Año 29 No 160 pag 1.

⁵¹ Idem.

⁵² El Redactor. 12/Oct/1862. Año 29 No 279.

⁵³ El Redactor. 6/Ene/1866 Año 33 No 5.

Precios del pasaje

Primera clase:

De Santiago de Cuba a	Camarotes de 1 y 2 literas Francos/Pesos	Camarotes de 3 y 4 literas Francos/Pesos	Entrepunte Francos/Pesos
Saint-Nazaire	1050/210	5/185	500/100
	Cámara Francos/Pesos	Entrepunte Francos/Pesos	Sobre cubierta Francos/Pesos
Jamaica	50/10	25/5	1250/250
Cabo Haitiano	75/15	3750/750	1875/375
Puerto Rico	125/25	6250/1250	3125/625
Saint-Thomas	175/35	8750/1750	4375/875
Guadalupe y Martinica	300/60	150/30	75/15 ⁵⁴

Si alguno de los pasajeros o parte de la carga no tenía como destino final a Europa y sí algún otro puerto del Caribe, Centro o Sudamérica debía hacer el trasbordo en Saint-Thomas a algún vapor de las líneas de Las Antillas.

El precio del pasaje era independiente del de la manutención.

Los niños menores de 3 años (1 por familia) no abonarían pasaje alguno, los de 3 a 8 años pagarían solo 1/4 del precio, los de 8 a 12 años pagarían 1/2 pasaje.

Para facilitar los cálculos de los posibles clientes se anunciaba también la conversión monetaria vigente en la época:

Cambio de monedas:

1 onza hispanoamericana o española	80 francos
1 peso	5 francos
1 libra esterlina	25 francos

La **Compañía General Transatlántica** prosperaba ,según consta en el informe presentado en la Asamblea General Ordinaria del 30 de abril de 1864.

Sus ganancias se habían incrementado y los gastos disminuidos, lo cual la colocaba en condiciones de aumentar el número de buques en explotación y la capacidad de los mismos. La Compañía crearía nuevas líneas desde el puerto de Havre a Nueva York con los vapores «Washington» y «Lafayette» de 900 caballos de fuerza y el «Napoleón III» de 6000 ton. y 1100 caballos de fuerza, este último aún en construcción en los astilleros de Londres.

Los vapores «Veracruz» y «Tampico» de 300 y 500 caballos de fuerza respectivamente, serían sustituidos por los vapores «Europa» y «Eugenia» de 900 caballos de fuerza cada uno.⁵⁵

En 1853 esta Compañía transportó en buques de la línea directa entre Saint Nazaire - Las Antillas - México 4022 pasajeros y 4092 ton. de mercancías, lo cual representaba un promedio mensual de 335 pasajeros y 471 ton. de mercancías transportadas.⁵⁶ Magnitud superior a la relativa a los primeros meses de 1862: 231 pasajeros y 297 ton. de mercancías.

Las Antillas Francesas, Santa Lucía, San Vicente, Granada y Trinidad constituían el 17,9 % del total de pasajeros (721) y el 35,5 % del flete (1434 ton.); Santiago de Cuba y La Habana el 9,9 % de los pasajeros

⁵⁴ Ibid. 5/Ene/1866. Año 33 No 4.

⁵⁵ Diario de Santiago de Cuba. 15/Jun/1864. Año 3 No 139 pag 2.

⁵⁶ Idem. Al parecer el cálculo es erróneo, el promedio mensual de toneladas de mercancías debía ser 341 y no 329 como aparece en la publicación.

(401) y el 5,9 % del flete (240 ton.); Veracruz el 72,10 % con 2900 pasajeros y el 58,4 % del flete (2355 ton.)⁵⁷.

En el año 1857 fue fundada en La Habana la **Empresa de Vapores Españoles de Las Antillas y el Seno Mexicano** con el objetivo de «establecer comunicación y transporte por vapor entre La Habana, el Seno Mexicano y Centro América.»⁵⁸

Nos resulta confuso definir con claridad y certeza los buques que pertenecen a ésta o a la **Compañía General Cubana de Navegación por Vapor** en el transcurso de esta década, por ejemplo en 1859 el «Cuba», el «Habanero» y el «Pelayo» aparecen como propiedad de la **Compañía General Cubana de Navegación por Vapor**, en 1860 al «Cuba» se le menciona junto al «Pájaro del Océano» como pertenecientes a la **Empresa de Vapores Correos de Las Antillas y el Seno Mexicano** y en 1866 el vapor «Pelayo» también pertenece a esta última empresa.

Asimismo en las publicaciones periódicas consultadas el nombre de las empresas varía suscitando confusión debido a la omisión de partes de su nombre completo.

Es probable que en lo referido a empresas navieras se halla producido un fenómeno de perfeccionamiento, delimitación de funciones, ampliación y concentración que traería aparejado el cambio de nombres para algunas de estas compañías, el aumento o disminución en el número de embarcaciones y la venta o traspaso a otras empresas de parte de los buques de su flota.

La **Empresa de Vapores Correos de Las Antillas y el Seno Mexicano** anunciaba sus viajes de La Habana a Saint-Thomas por el sur de Santo Domingo haciendo escalas en Nuevitas, Gibara, Baracoa, Santiago de Cuba, Jacmel, Santo Domingo, Mayaguez, Aguadilla y Puerto Rico en 12 días y regresaba en 11 días siguiendo el mismo itinerario; también hacía la misma travesía La Habana - Saint Thomas por el norte de Santo Domingo con escalas muy similares: Nuevitas, Gibara, Santiago de Cuba, Puerto Plata, Mayagüez, Aguadilla y Puerto Rico consumiendo 10 días en el viaje de ida y 11 en el de regreso. Los buques utilizados eran el «Pelayo» (que había pertenecido a la **Compañía General Cubana de Navegación por Vapor**) y el «Pájaro del Océano» por las costas sur y norte de Santo Domingo respectivamente. Además de estos la **Empresa de Vapores Correos de las Antillas y el Seno Mexicano** disponía de otro vapor de su propiedad para realizar viajes alrededor de Puerto Rico haciendo escalas en La Capital, Aguadilla, Mayagüez, Ponce, Arecibo y Fajardo. Se aclaraba que

1ra Este itinerario esta en combinación con el que siguen los vapores de la misma empresa establecidos entre Saint Thomas y La Habana con escalas intermedias.

2da Los Sres. pasajeros y la correspondencia que salgan de la isla de Cuba y Santo Domingo para los puertos al sur de la isla de Puerto Rico se trasbordarán al Aguila en Mayaguez los días 10 y 16 de cada mes.

4ta Los Sres. pasajeros y la correspondencia que desde los puntos de Arecibo, Ponce, Arroyo, Naguabo, Humacao y Fajardo vayan a las islas de Cuba y Santo Domingo se trasbordarán en Mayaguez los días 19 y 5 al vapor de esta empresa que toca en dichas islas.

Los Sres. pasajeros y la correspondencia que de Saint Thomas se dirijan a los puertos que tocará el Aguila se trasbordarán a éste en La Capital los días 3 y 17 para ser transportados hasta el punto de destino.

Los Sres. pasajeros y la correspondencia que de los puntos citados en el presente itinerario se dirijan a Saint Thomas se trasbordarán en La Capital los días 12 y 27 al vapor de esta empresa que llega hasta Saint Thomas antes de la marcha del vapor de la Marina Real Inglesa.»⁵⁹

Las rutas de la **Empresa de Vapores Españoles de Las Antillas y el Seno Mexicano** seguían expandiéndose por nuevos destinos y con nuevas embarcaciones, se anunciaba que el 22 de abril de 1866 comenzaría a prestar servicio un nuevo vapor con casco de hierro, el «Moctezuma» que con frecuencia mensual trasregaría entre Colón y La Habana por el siguiente itinerario:

⁵⁷ Idem. La cifra total de ton de mercancías ateniéndonos al resultado de la suma por regiones debía ser 4029 y no 4092 como aparece en la publicación.

⁵⁸ Ibid. (17) pag 395.

⁵⁹ El Redactor. 5/Ene/1866. Año 33 No 4.

Itinerario del «Moctezuma»

Ida		Regreso	
Día	Escalas	Día	Escalas
22	La Habana	1	Colón
25	Trujillo	4	Kingston
27	Nicaragua	5	Santiago de Cuba
29	Colón	8	La Habana ⁶⁰

Posteriormente se añaden nuevos puntos de escala: ida La Habana - Nuevitas - Gibara - Santiago de Cuba - Kingston - Santa Marta - Cartagena - Colón; el retorno se efectúa a la llegada a Colón del tren proveniente de Panamá.⁶¹ Esto permitía un contacto directo del Caribe con el Pacífico sudamericano.

Una ramificada red de vías marítimas unían a Santiago con otros puntos del Caribe, Europa, Centro, Norte y Sudamérica, ejemplo de ello era la información que ofrecía a sus lectores el Diario de Santiago de Cuba, aunque sólo se refiere a vapores y no a veleros, y además según advierte su autor es incompleta, fue de gran utilidad para los posibles clientes:

Los **Vapores Correos de la Península** salen simultáneamente los días 15 y 30 de Cádiz y La Habana. De Saint-Thomas entran todos los meses vapores ingleses los días 2 y 17. Salen el 17 para La Habana donde llegan los días 22. De Venezuela sale el paquete los días 7 y 28. Al puerto de El Callao llegan dos líneas de vapores, una de ellas semanal, en la forma siguiente: 2 ó 3 y 18 de cada mes entra el vapor de Panamá, y sale los días 13 y 29.

Los 8 ó 9, 11, 23, y 27 entra el vapor de Valparaíso y sale el 5, 11, 20 y 26. Los 9 entra el vapor de Guayaquil y sale los 24.

Los días 13, 21 y 28 entra de Lambayeque un vapor que sale los 3, 12 y 18. La línea semanal sale los 3, 12 y 18 de cada mes recorriendo el litoral pacífico con escalas en Huacho, Huarney, Casme, Samanco, Santa, Huanchaco, Malabrigo, Parcamayo, Lambayeque, Paita, Tumbes y Guayaquil estando de vuelta los días 13, 21, 28 y 9 de cada mes.⁶²

Como habíamos visto esta empresa vinculaba la navegación de cabotaje con la de travesía, tomemos por ejemplo uno de sus buques, el «Pelayo» que navegaba de La Habana a Saint-Thomas en el mes de marzo de 1866

Orden de Viaje

Ida			
Día	Puerto de salida	Día	Puerto de llegada
1	La Habana (12am.)	3	Nuevitas
3	Nuevitas	4	Gibara
4	Gibara	5	Baracoa
5	Baracoa	6	[Santiago de] Cuba
7	[Santiago de] Cuba	9	Santo Domingo
9	Santo Domingo	10	Mayaguez
10	Mayaguez	10	Aguadilla
10	Aguadilla	11	Puerto Rico
12	Puerto Rico	13	Saint-Thomas

⁶⁰ El Redactor. 29/Marzo/1866. Año 33 No 74. En el año 1876 este vapor arribó a Puerto Plata el 7 de noviembre donde fue secuestrado por varios independentistas, al frente de ellos el Coronel Leoncio Prado, hijo de Mariano Prado, presidente del Perú, la embarcación fue rebautizada con el nombre de «Céspedes». «Una mañana de noviembre de 1876, entró al puerto el vapor Moctezuma que corría la línea desde La Habana a los puertos de la costa norte de Cuba para después hacer escala en Port-au-Prince y luego en Puerto Plata y Puerto Rico.». Alvarado García, Ernesto: «La odisea de Leoncio Prado en Honduras». Tegucigalpa, Imprenta «España y América», 1944. pag 7. Aput en García del Pino, César: *Leoncio Prado y la Revolución Cubana*. La Habana, Editorial Orbe, 1980. pag 32.

⁶¹ El Redactor. 9/Ene/1867. Año 34 No 8.

⁶² Diario de Santiago de Cuba. 6/Dic/1862. Año 1 No 6.

Retorno

16	Saint-Thomas	17	Puerto Rico
17	Puerto Rico	18	Aguadilla
18	Aguadilla	18	Mayaguez
19	Mayaguez	20	Santo Domingo
21	Santo Domingo	22	[Santiago de] Cuba
23	[Santiago de] Cuba	23	Baracoa
23	Baracoa	24	Gibara
24	Gibara	25	Nuevitas
25	Nuevitas	27	La Habana (en la madrugada) ⁶³

Precios del pasaje de los buques de la **Empresa de Vapores Correos de Las Antillas y el Seno Mexicano** a algunos puntos del Caribe y Cuba (en pesos)

De Santiago de Cuba a	Cámara	Proa	Cubierta
La Habana	55	37	21
Nuevitas	38	26	17
Gibara	30	20	14
Baracoa	22	15	10
Puerto Plata y Santo Domingo	45	30	20.50
Mayagüez, Aguadilla y Puerto Rico	45	30	20
Ponce	67	46	30
Arroyo	69	47	31
Humacao y Naguabo	71	48	32
Fajardo	73	49	33
Saint-Thomas	45	33.20	33 ⁶⁴

Los precios dependían de la calidad en la oferta incluyendo no sólo el confort, sino también la rapidez del viaje, así por ejemplo los precios del «Moctezuma» eran un tanto superiores a los del resto de la flota.

Precios del «Moctezuma». Trayecto La Habana-Santiago de Cuba (en pesos)

De La Habana a	Nuevitas	Gibara	Baracoa	Santiago de Cuba
En 1ra Cámara	29.75	34.00	42.50	51.00
En 2da Cámara	17.00	21.25	25.50	29.75
Criados	12.75	17.00	21.25	25.50 ⁶⁵

Es en un vapor de esta la empresa, el «Pájaro del Océano» en que Walter Goodman cumpliendo su labor de corresponsal de un periódico newyorkino visita algunos de los puertos del Caribe⁶⁶.

Entre sus funciones como corresponsal Goodman debía de «[...] dar también la lista de ls buques que entran de cualquier puerto, con sus fechas correspondientes [...]». ⁶⁷

En Santiago de Cuba Goodman recibía las informaciones de otros corresponsales radicados en varios puntos del Caribe

⁶³ El Redactor. 17/Mar/1866. Año 33 No 64.

⁶⁴ Idem.

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ Goodman, Walter: *Un artista en Cuba*. pp 213 -223.

⁶⁷ Idem. pag 108.

El señor Pillo, me remite la mayor parte de las noticias sudamericanas [...]. En Haití, M Blangué [...] y Mein Herr Van der Cram [...] en Saint Thomas.

En la isla cercana de Jamaica hállase Mr Archibald Cannie, el cual me hace llegar abundantemente noticias de Colón, Panamá, Santo Domingo, Barbadas, Trinidad y otras islas hermanas.⁶⁸

Esto nos demuestra que Santiago de Cuba no era sólo un puerto del Caribe, sino un puerto abierto y enlazado con el Caribe y el resto del mundo. De no ser así Walter Goodman difícilmente hubiera podido ejercer plenamente sus funciones como corresponsal de prensa.

Finalizando la década, en 1868, se establecía una nueva línea marítima, esta vez entre Santiago de Cuba y Kingston con vapores ingleses que comenzarían su recorrido en el mes de julio.⁶⁹

PRESENCIA MILITAR

Nos hemos limitado solamente al aspecto relacionado con los circuitos mercantiles del puerto de Santiago de Cuba soslayando el importante papel desempeñado como punto de escala, avituallador o receptor de los contingentes militares, españoles o franceses, que durante estos años y aprovechando la coyuntura creada en los Estados Unidos con la Guerra de Secesión, trataron de ejercer su hegemonía en México, el Caribe e incluso América del Sur como fueron las aventuras de reconquista de Santo Domingo, el bombardeo a Valparaíso y la invasión a México. Nos referiremos sólo a algunos ejemplos.

Era común que barcos franceses hicieran escala en Santiago antes de seguir su viaje hacia México, en 1862 la prensa local mencionaba que «El vapor de guerra francés «Albatros» entró ayer a nuestro puerto de paso para Veracruz conduciendo alguna tropa y material de guerra para el ejército que manda el general Forey.»⁷⁰

Años después retirada ya España de la aventura mexicana seguían los buques franceses con destino a México haciendo escala en Santiago: «El vapor «La France» procedente de Saint Nazaire lleva para Veracruz 400 pasajeros y 300 militares de las tropas de Maximiliano.»⁷¹

Sin embargo no fue el puerto de Santiago de Cuba el más frecuentado por los buques franceses, ingleses o españoles en la reconquista mexicana, ese lugar le correspondió al puerto habanero entre otros factores por su situación geográfica, más cercano de las costas mexicanas. No ocurrió lo mismo en el caso de la anexión y posterior guerra de Santo Domingo donde el papel protagónico lo ocupó nuestro puerto, así en marzo de 1861 llegaron en un pailebot procedente de Santo Domingo D. Apolinar Castro y D. Manuel de Jesús con la noticia de la anexión voluntaria (caso único en la historia de Hispanoamérica) de esa nación a su antigua metrópoli.⁷²

Algunos meses más tarde y en nombre de la ciudad, representada por su Ayuntamiento los Sres Marqués de las Delicias de Tempú, D. José Bau, y el Síndico partían hacia Santo Domingo para ofrecer sus saludos al Capitán General e invitarle a visitar Santiago de Cuba. Por medio de la prensa se hacía público un agradecimiento a D. Benito Esténger por facilitar de forma gratuita el vapor «Guantánamo» como transporte a la delegación santiaguera.⁷³

Pero no todas las noticias que llegaban de Santo Domingo eran favorables a España, el 2 de agosto llegaba de Puerto Plata en «arribada forzosa» ya que originalmente se dirigía a Nuevitas, el pailebot «Federico» anunciando que una «grave insurrección» se extendía por Santo Domingo. Motivo por el cual los batallones «Corona» y «Cuba» y cuatro piezas de artillería al mando del Coronel de Ingenieros D. Salvador Arizón y Castro partía hacia Santo Domingo para sofocarla.⁷⁴

⁶⁸ Ibid. pag 108.

⁶⁹ Bacardí: Ob. cit. Tomo IV pag 28.

⁷⁰ El Redactor. 30/Oct/1862. Año 29 No 297.

⁷¹ El Redactor. 5/ene/1866. Año 35. No 4.

⁷² Bacardí Moreau, Emilio: Ob. cit. tomo III pag. 311.

⁷³ Bacardí Moreau, Emilio: Ob. cit. tomo III pag 314.

⁷⁴ Bacardí Moreau, Emilio: Ob. cit. tomo III pag 346.

El imperio colonial de ultramar ya bastante desecho iba camino a su total disolución, era imposible para España sostenerse en Santo Domingo, faltaba poco para que Cuba también se contagiase con los aires de independencia que batían desde Santo Domingo, el «poderoso» ejército español estaba siendo aniquilado no muy lejos y Santiago de Cuba era testigo de ello, constantemente llegaban a esta ciudad contingentes de militares heridos, bastan unos pocos ejemplos:

En marzo de 1864 atracaba en el muelle santiaguero el vapor español «San Antonio» proveniente de Santo Domingo, a bordo 400 enfermos de ellos la mitad se quedan en Santiago debido al mal estado en que se encontraban según el juicio del Jefe de Sanidad Militar y otros galenos consultados, el resto seguía viaje a La Habana. Esa misma tarde saldrían en el «María» 700 militares convalescientes procedentes de La Habana que se unirían en Santiago a dos compañías pertenecientes al mismo cuerpo. La prensa repetía: «No nos cansaremos de recomendar el mérito que contrae la Comisión de Voluntarios cada vez que llega un buque de enfermos apresurándose a cargar las camillas para conducirlos en hombros a los hospitales.»⁷⁵

El 1 de mayo de 1864 llegaba al puerto el vapor mercante español «María» donde viajaba el Mariscal de Campo D. Rafael Primo de Rivera y otros jefes y oficiales junto con 47 soldados sanos y 94 heridos y enfermos.⁷⁶

Walter Goodman fue testigo desde Santiago del descalabro español en Santo Domingo, en su libro *Un artista en Cuba* nos cuenta que ante la imposibilidad de los hospitales de dar abasto al crecido número de maltrechos soldados españoles hasta la cárcel le sirvió como albergue.⁷⁷ Incluso él mismo carga heridos para trasladarlos al hospital ubicado a 3 Km de distancia, en el barrio de Santa Ana.⁷⁸

Según le cuenta un oficial español herido, conocido por Goodman desde antes de la guerra, y que era trasladado por éste en una camilla hacia el hospital, a pesar del valor de los españoles «La guerra [...] ayudada por el mal estado de los caminos, las cumbres y los montes del país, conjuntamente con los efectos malignos del clima formaron un todo que sirvió para derrotar a los asaltantes [españoles].»⁷⁹

Factores muy similares se repetirían en Cuba años después.

Creemos que estos ejemplos son suficientes para ilustrar parcialmente como vieron los santiagueros la guerra de Santo Domingo a pesar de la aparatosidad de los actos del gobierno y de la complicidad de la prensa con sus informaciones alentadoras, tergiversadas y plagadas de omisiones.

Finalmente el 18 de agosto de 1865 llega a esta ciudad el último contingente de las derrotadas tropas españolas con los Generales D. José Gándara y Navarro y D. José del Villar y Flores.⁸⁰

La escuadra que bombardeó a El Callao llegaba a Santiago de Cuba el viernes 29 de marzo de 1867 donde fue recibida por el gobernador D. Ramón Vivanco. Se componía de tres fragatas de vapor:

La «Almanza» de 50 cañones y 635 hombres de dotación. En ella viajaban el Almirante D. Casto Méndez Núñez y el Mayor General Brigadier de la Armada D. Miguel Lobo Malagamba.

La «Navas de Tolosa» de 50 cañones y 627 hombres de dotación.

La «Concepción» de 37 cañones y una dotación de 423 hombres.⁸¹

La prensa se encargó de brindar una abundante información sobre las actividades con que fueron agasajados los miembros de la escuadra del Pacífico en la ciudad.

⁷⁵ El Redactor. 17/mar/1864 Año 31 No 64.

⁷⁶ El Redactor. 11/may/1864. Año 31 No 102.

⁷⁷ Goodman, Walter: *Un artista en Cuba*. pag 74.

⁷⁸ Goodman, Walter: *Un artista en Cuba*. pag 111.

⁷⁹ Ibid. pag 11.

⁸⁰ Bacardí Moreau, Emilio: *Crónicas de Santiago de Cuba*. tomo III pag 376.

⁸¹ Goodman también es testigo de ello, pero al parecer su testimonio es inexacto en cuanto al número de embarcaciones que conformaban la escuadra española (4) y sus nombres «Numancia», «Villa de Madrid», «Resolución» y «Almanza». Goodman, Walter: *Un artista en Cuba*. pag 113.

A pesar de sostener un intenso tráfico comercial con regiones del Caribe sólo podían desembarcar en Santiago los tripulantes blancos quedando terminantemente prohibido a los marineros de color saltar a tierra, así nos lo demuestran los informes confeccionados por la Jefatura de Policía al Gobierno Civil.

Informe sobre personas de color llegadas al puerto de Santiago de Cuba de marzo a octubre de 1867.

Tipo de embarcación	País	Nombre	Procedencia	Personas de color a bordo
Pailebot	Hol.	Anita	Colón	4 marineros
Pailebot	Esp.	Telemina	St. Thomas	2 marineros
Barca	G.B.	J. Jipper	St. Thomas	8 marineros
Barca	EE.UU	W. Cindora	Baltimore	2 marineros
Bergantín	G.B.	Otawa	Boston	1 marineros
Bergantín-goleta	G.B.	Maggie	Nueva York	2 pasajeros (1 hombre y 1 mujer)
Barca	G.B.	Kerelean	Iroon	1 marinero
Barca	G.B.	W. Graham	St. Thomas	2 marineros
Bergantín-goleta	G.B.	Kennetk	Halifax	5 marineros
Pailebot	Hol.	Josefina	Curazao	8 marineros
Vapor	Esp.	Pájaro del Océano	Sto. Domingo	2 pasajeros (1 parda y 1 niño)

El caso del marinero argentino Julio José Gómez es ilustrativo, llegó el 10 de julio de 1867 en la barca inglesa «Augusta Schneider» procedente de Swansea, por el mal estado del buque la tripulación decide abandonarlo y éste se hospeda en la fonda de D. Bartolomé Eurich situada en Barracones esquina a Santa Lucía, pero por poco tiempo pues 2 días más tarde se considera que el único lugar seguro para su estancia en Santiago era la Real Cárcel a donde van a parar sus huesos hasta el 18 de julio cuando por solicitud del Vice Consul inglés se le entrega a su custodia el desdichado argentino.⁸²

Veamos la impresión recibida por dos viajeros de la época. Samuel Hazard describía su entrada al puerto de Santiago de Cuba así:

[...] llegamos frente al Castillo [del Morro] y rápida vuelta a la izquierda nos hace entrar en el estrecho canal y dejar atrás el Morro y la adyacente batería cuyo centinela, con una trompeta tan grande como él saluda a nuestro buque al pasar [...] todavía no hemos divisado la ciudad ni siquiera un lugar donde se pueda presumir que esté; pero el buque da una vuelta a la derecha y allí elevándose desde la orilla del mar a lo más alto de sus rojos tejados, las altas torres de su catedral y los verdes árboles de su bonito paseo alumbrado por el sol del ocaso, formando un hermoso primer plano a las montañas vagamente azules que se elevan detrás de la ciudad.⁸³

Walter Goodman observaba este mismo cuadro pero desde el Castillo del Morro

Por un paso estrecho y tallado en la misma roca descendimos a la orilla del mar, quedando así frente a la entrada del puerto. Observamos la entrada del vapor correo francés y vimos disparar la salva del cañón anunciando su llegada al puerto. El buque pasó tan cercano que podíamos ver las caras de todos los que iban a bordo y los oíamos felicitarse unos a otros por la feliz llegada tras un viaje tedioso. El capitán informaba al atalaya del Morro el nombre del barco, el puerto de partida, el nombre del capitán y el punto de llegada. Todo eso nos parecía inútil a causa que más allá de la ciudad no hay aguas para navegar. Pero había que ajustarse a la ordenanza.⁸⁴

Recibidas desde el Castillo de Morro con trompeta o cañón las embarcaciones que arribaban al puerto con bandera nacional o extranjera, pertenecientes a líneas o buques aislados, veleros o vapores, todos traficando

⁸² A.H.P.S.C.: Fondo: Gobierno Provincial 2237/5.

⁸³ Hazard, Samuel: *Cuba a pluma y lápiz*. tomo III pp. 288 - 289.

⁸⁴ Goodman, Walter: Ob. cit. pp 67 - 68.

con nuestros productos, trayendo noticias de tierras lejanas o cercanas, trasegando con pasajeros muchos de ellos nuestros compatriotas que hace ya más de una centuria fueron testigos del último período de esplendor económico de Santiago de Cuba en el siglo XIX.

CONCLUSIONES

Entre los años 1858 - 1868 Santiago de Cuba no contó con un olvidado puerto situado en la ribera del Caribe sino que éste fue un punto importante de la extensa red de circuitos mercantiles que surcaban la región caribeña. De suma importancia eran las comunicaciones de cabotaje que hacían posible el contacto con el resto de la Isla en tiempos en que las comunicaciones terrestres eran insuficientes e inseguras.

Tanto para la variante de tráfico de cabotaje como el de travesía se evidencia una consolidación de la presencia de compañías navieras propietarias de embarcaciones de vapor, de mayor capacidad, velocidad y confort pero sin despreñar el elevado número de buques aislados que con inferiores condiciones técnicas realizaban itinerarios similares aunque no siempre regulares.

La Guerra de Secesión norteamericana eliminó en su nacimiento el establecimiento de líneas de vapores entre esta nación y el puerto santiaguero, ya finalizando la década se vislumbra un favorable futuro para la reanudación de las mismas.

La pérdida del mercado norteamericano afectó los vínculos comerciales precedentes con los Estados Unidos, pero los sustitutos no tardaron en aparecer; la compleja red de circuitos mercantiles que se consolidaban y ampliaban en esta época garantizaban el constante intercambio de correspondencia, mercancías y pasajeros que por medio de variadas combinaciones abarcaban a todo el mundo con especial incidencia en la región caribeña.

Nuestro puerto fue testigo de las aventuras colonialistas de España y otras naciones europeas, llegando a ser de extrema importancia en la contienda de Santo Domingo (1861 - 1865) con toda la carga de experiencias negativas que entrañó la derrota de la metrópoli ante los insurrectos dominicanos y que dejó a la militar como única opción factible para la solución de los problemas entre España y la «siempre fiel» isla de Cuba.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

BACARDÍ MOREAU, Emilio: *Crónicas de Santiago de Cuba*. Santiago de Cuba, Tipografía Arroyo Hermanos, 1923. 10 tomos.

GOODMAN, Walter: *Un artista en Cuba*. Ciudad de La Habana, Editorial Letras Cubanas. 1986.

Guía de Forasteros de la Siempre Fiel Isla de Cuba para el año 1859. La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S.M., 1859.

FRIEDLAENDER, H. F.: *Historia Económica de Cuba*. La Habana, [Editorial Jesús Montero], 1944.

HAZARD, Samuel: *Cuba a pluma y lápiz*. Traducido del francés por Iván del Valle («Colección de libros cubanos», vol. IX). La Habana, Cultural S.A., 1925.

LE RIVEREND, Julio: *Historia económica de la isla de Cuba*. La Habana, Ediciones Revolucionarias, [1974].

PEZUELA, Jacobo de la: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. Madrid, Imprenta del Mellado, 1863. 4 tomos.

Publicaciones Periódicas:

El Redactor.

Diario de Santiago de Cuba.

Revista del Caribe.

Fondos Documentales:

Archivo Histórico Provincial de Santiago de Cuba (A.H.P.S.C.). Fondo: Gobierno Provincial.

ANEXO 1

Resumen presentado por la Comisión a la Junta de Información.

- 1) Celebración de tratados comerciales con el mayor número posible de Estados.
- 2) Supresión de los derechos de exportación por lo menos en lo que atañe a los productos principales de la Isla.
- 3) Modificación del arancel que actualmente existente en el caso que una abolicion total no pueda realizarse.
- 4) Eliminación del derecho diferencial de bandera.
- 5) Libertad de la marina mercantil (respecto a la nacionalidad del dueño y de la tripulación).
- 6) Abolición del derecho de abanderamiento de los buques constituidos en el extranjero.
- 7) Libertad de carenar los buques en el extranjero.
- 8) Reformes de las ordenanzas de la marina en cuanto restrinjan la libertad de comercio.
- 9) Eliminación de la protección de productos españoles particularmente de las harinas.
- 10) Declaración de cabotaje para el comercio entre España y Cuba (Puerto Rico).
- 11) Abolición del derecho concerniente al azúcar y restitución por un derecho diferente según la calidad.
- 12) Abolición de todos los derechos (cargas indirectas) y sustitución por la contribución directa sobre los productos de la agricultura, industria y comercio.

Fuente: Friedlaender, H, F.: *Historia Económica de Cuba*. p 365.

ANEXO 2

Compañía General Cubana de Navegación por Vapor.
Vapores e Itinerarios (1859).

Vapor	Itinerario
1- Pelayo	La Habana - Santiago de Cuba (costa norte).
2- Cuba	La Habana - Santiago de Cuba (costa norte tocando Sagua la Grande, Nuevitas, Gibara y Baracoa).
3- Rápido	Cienfuegos - Trinidad.
4- Alfonso	La Habana - Matanzas - Sagua la Grande - Caibarién
5- Cárdenas	La Habana - Cárdenas.
6- Almendares	La Habana - Matanzas -Cárdenas.
7- Carolina	La Habana - Cárdenas.
8- Isabel	Batabanó - Trinidad tocando Cienfuegos, saldría después de la llegada a Batabanó del tren proveniente de La Habana.
9- Habanero	Cienfuegos - Trinidad - Santa Cruz - Manzanillo - Santiago de Cuba.

Fuente: *Guía de Forasteros de la Siempre Fiel Isla de Cuba para el año de 1859*. p 395.