

TO LIVE ON THE IMPERIAL FRONTIER: BARACOA,  
PRIMARY CITY OF CUBA

IVETTE GARCÍA GONZÁLEZ  
*Instituto de Historia de Cuba*

RÉSUMÉ

Baracoa, à ce jour, reste l'une des régions les plus atypiques de Cuba, y compris dans sa province d'Oriente; cette étude cherche à démêler les particularités du devenir socioéconomique, démographique, politique et culturel de Baracoa, depuis les origines jusqu'au milieu du XIXe siècle; à notre avis, les communications limitées avec le reste de l'intérieur de l'Île, les particularités de ses sols, de son économie, et la gestion alternative de ses relations avec le reste de la Caraïbe ont marqué la lente formation d'un ensemble différencié, dans le contexte de cette province orientale comme dans le contexte national.

SAMENVATTING

Baracoa behoort nog steeds tot een van de meest atypische regionen van Cuba, inclusief in het oostelijk gedeelte. Het artikel analyseert het verleden, vooral de socioeconomische, demografische, politieke en culturele ontwikkeling van deze regio tot midden negentiende eeuw. De conclusie is dat het isolement, de grondeigenschappen, de economie en het gebruik van alternatieve contacten met het Caraïbisch gebied, geleid hadden tot de specifieke identiteit van deze regio.

VIVIR EN LA FRONTERA IMPERIAL: BARACOA,  
LA PRIMADA DE CUBA

IVETTE GARCÍA GONZÁLEZ  
*Instituto de Historia de Cuba*

RESUMEN

Baracoa constituye hasta el momento una de las regiones más atípicas de Cuba, incluso dentro del Oriente. Este trabajo se remonta a sus orígenes y pretende desentrañar las peculiaridades de su devenir socioeconómico, demográfico, político y cultural hasta mediados del siglo XIX; proceso en el cual a nuestro juicio, las limitaciones para las comunicaciones interiores con el resto de la ínsula, las características de sus suelos, la economía y el uso de la alternativa de los vínculos con el Caribe, influyeron en la paulatina formación de un conjunto diferencial dentro del contexto oriental y nacional.

ABSTRACT

Baracoa remains one of the most atypical regions in Cuba, even within the East zone. This paper returns to the origins of Baracoa and attempts to unravel the peculiarities of its socio-economic, demographic, political and cultural history until the middle of the XIX century. It is our opinion that the limited internal communications with the rest of the island, the characteristics of the land, its economy and the links with the Caribbean region influenced the gradual formation of a set of different defining factors within the national and regional context.

## PALABRAS INTRODUCTORIAS

Los estudios regionales alcanzan en las últimas décadas una importancia significativa como bases de reafirmación de la identidad en un plano tridimensional: regional, nacional y macrorregional<sup>1</sup> (por lo caribeño en Latinoamérica). Diferentes puntos de vista en la definición de la región histórica ocupan hoy los debates en coloquios y reuniones científicas. En nuestro criterio, ella constituye un espacio geográfico social —en este caso subnacional—, en el que confluyen características económicas, sociales, políticas, culturales e ideológicas que revelan una mismidad que la singulariza, sin que por ello deje de pertenecer al entramado exterior, nacional e internacional, del que forma parte. La ciudad, en este contexto, actúa como centro jerarquizante, hacia y desde el cual fluye la civilización.

El proceso de formación de las regiones latinoamericanas, particularmente las caribeñas, se encuentra indisolublemente unido a la presencia colonialista de España desde los siglos xv y xvi, y de otras potencias (Inglaterra, Francia y Holanda), asentadas a partir del xvii. En la campaña ocupacionista, se presentó de inmediato la necesidad de construir ciudades en sitios favorables, de acuerdo con la función que irían a desempeñar:

...lo primero es ver en cuántos lugares es menester que se hagan asientos en la costa del mar, para hacer guardar la navegación y para más seguridad de la tierra, que los que han de ser para asegurar la navegación, sean en puertos que los navíos que de acá de España fueren, se puedan aprovechar de ellos en refrescar y tomar agua, y las otras cosas que fueren menester para su viaje...<sup>2</sup>

En la medida en que era necesario preservar las conquistas, las estrategias comerciales y militares fueron vitales, por lo que la mayor parte de estos enclaves caribeños se encuentran emplazados en las costas, y en muchos casos se les ha identificado como “civilización costera o

<sup>1</sup> El concepto de macrorregión se utiliza para definir un espacio que abarca varias regiones históricas con características similares. En el presente trabajo se emplea en dos planos: interior y exterior. En el interior se refiere al oriente de Cuba y en el exterior al Caribe.

<sup>2</sup> Citado por Venegas (1979, 21-22).

marítima”. Éste constituye un elemento medular para entender la ulterior evolución de las ciudades, regiones, naciones y, en definitiva, el desarrollo del Caribe como núcleo de la más antigua cultura hispanoamericana.

Según los patrones de conquista, es lógico que aunque algunos de los primeros asentamientos, incluido el que trataré en este trabajo, iban dejando de tener importancia económica a medida que se descubrían zonas más ricas en el continente o en las propias islas, el interés de la Corona por preservarlos se mantuviera, por el significado que habían tenido en el sistema defensivo hispánico del área en el contexto de las guerras interpotencias y de las propias comunicaciones entre el viejo y el nuevo mundo.

La cuestión geográfica actuó en dos direcciones según los presupuestos que se mencionan: como garantía de atención de la metrópoli y como causa de vinculaciones históricas, pues éstas se efectuaban de manera más fácil por la vía marítima. Esta es la razón por la que los puertos, principales y secundarios, adquieren una relevancia considerable y es por ello que en el Caribe es indispensable el estudio de la actividad mercantil y de diverso tipo que gira alrededor de los sitios portuarios si se pretende comprender la evolución y resultante identitaria de sus regiones y localidades.

Los estudios que, con una óptica regional, enfocan la identidad en la unidad y diversidad del Caribe de hoy reclaman el análisis multidisciplinario que contribuya a desentrañar las raíces de los fenómenos de asimilación y segregación que tienen lugar. Generalmente se privilegia el estudio de aquellas ciudades o regiones populosas, casi siempre capitales, en las que se sucedieron fenómenos de elevada trascendencia y que muchas veces se usan como patrones para periodizar las historias nacionales. Pero unidas en época y frecuentemente a la zaga están otras, como Baracoa, primera ciudad y puerto que fundaron los españoles en Cuba, consideradas hasta hace poco olvidadas por su aislamiento y atipicidad en la trayectoria nacional.

El presente trabajo ofrece un análisis acerca de la trilogía puerto-ciudad-región en el caso más oriental de Cuba, esto es, la evolución del puerto y sus diversas relaciones durante el proceso histórico que culminó con su consolidación como región histórica: desde la fundación de la villa hasta la primera mitad del siglo XIX, y su incidencia en la configuración y diferenciación de la ciudad y la región en el contexto insular.

Durante el primer periodo, subdividido en dos etapas: hasta mediados del siglo xvii y desde la segunda mitad de éste hasta la década de 1780, se constata un sistema de vínculos con otros espacios caribeños, a través de puertos principales y secundarios, fomentado al margen de los intereses y voluntad metropolitanos, que condicionan un conjunto de reformas en la ciudad y contribuyen al surgimiento y definición de un determinado nivel del proceso conformativo. Del segundo periodo, que se inicia a partir de la década de 1790, se aborda la primera etapa hasta mediados del xix, cuando se asiste a la consolidación de la región. El examen de esa secuencia temporal resulta muy significativo para entender la evolución posterior y la posición de la población regional ante diversos asuntos que incidieron en la definición de la identidad y la nacionalidad, como fue la gesta independentista frente a España.

En torno al Caribe se han dado múltiples definiciones, desde las que sólo comprenden a las islas, hasta las que excluyen a las Bahamas, e incluso la que asumo en este trabajo, más recientemente examinada en un análisis muy bien logrado (von Grafenstein, 1997), que considera a este espacio como circuncaribe, es decir, toda el área que abarca las costas continentales de las cuencas marítimas golfo-caribe, así como el arco de las Antillas, partiendo del criterio de que este espacio se reconfiguró y modificó después de la llegada de Colón, porque desde entonces se formó una red de vínculos entre islas y costas del golfo-caribe en función del dominio europeo.

Al igual que M.G. Smith y que Johanna von Grafenstein, considero que todo este espacio comparte ciertos denominadores comunes, que lo hacen una unidad en sí mismo, hecho que no niega su intrínseca diversidad. Entre los rasgos compartidos está la expansión de Europa en el Nuevo Mundo, patrones similares de conquista, colonización, peonaje, esclavitud y el desarrollo de sociedades multirraciales y multiculturales (von Grafenstein, 1997, 25).

De acuerdo con Salvador Morales, los circuitos financieros y mercantiles que se desplegaron en todo este gran espacio, tienen valor no sólo como intereses comunes que se gestaron, modificaron y sobrevivieron durante siglos, sino que también fueron canales directos para el significativo intercambio cultural. Frutos agrícolas, géneros artísticos, trasplantes lexicológicos, transferencias de costumbres, dieron nuevos contenidos, compartidos en grado relativo, a la formación de las incipientes nacionalidades emanadas del sistema colonial; las migraciones, las mezclas

interraciales, la transculturación, etcétera, en procesos de etnogénesis peculiares con ciertos rasgos de analogía (Morales, 1998, 22).

Este trabajo fue posible a partir de la consulta y procesamiento de importantes fuentes primarias que se encuentran en el Archivo Nacional de Cuba, la mapoteca y fototeca de la Biblioteca Nacional José Martí, los archivos de las actuales provincias Santiago de Cuba, Guantánamo y el hoy municipio Baracoa, además de un conjunto de fuentes bibliográficas sobre España, Cuba y el Caribe.

PRIMER PERIODO DEL PROCESO DE CONFORMACIÓN REGIONAL.  
ETAPA DE GÉNESIS Y LANGUIDEZ DE LA PRIMERA VILLA

Entre finales de 1510 y principios de 1511 se fundó la villa denominada oficialmente “Nuestra Señora de la Asunción de Baracoa”, aunque el nombre que definitivamente le quedó fue el que le dieron sus primitivos pobladores: Baracoa. Diego Velázquez, al frente de la hueste conquistadora, estableció el asiento en una estrecha faja de la costa nororiental, en una ribera semicircular, muy cerca de la punta de Maisí y el Paso de los Vientos.

La cercanía de ese punto al occidente de La Española, la existencia de una bahía a la entrada y la presencia de una gran cantidad de población aborigen, fueron los elementos determinantes de su fundación. El asentamiento precolombino del lugar era el de mayor nivel cuantitativo y cualitativo de la ínsula; estado que fue trastocado y en buena medida desarticulado por la conquista. Poco después de ocupada fue declarada villa, ciudad, capital y sede catedralicia de la nueva adquisición colonial.

La práctica expansionista se encargó pronto de demostrar a sus ejecutores el error de concederle los títulos principales y gubernativos del territorio conquistado, principalmente por sus condiciones topográficas, que no permitían abrir mucho el perímetro de la ciudad —encerrada entre montañas— y prácticamente impedían la comunicación por tierra con el resto de la isla.

Hasta 1515 fue el único núcleo de españoles en Cuba, asentado justamente a la entrada del puerto, elemento que garantizó la validez del acto instauracionista al tiempo que le confirió una posición como el mejor sitio de la villa desde aquellos primeros tiempos. Su forma asemeja una “C” o una herradura entre la punta de Sotavento y la de Barlovento. El

puerto resulta cómodo y abrigado, no para buques de gran tonelaje sino más bien para los de cargas no mayores de 400 toneladas aproximadamente.<sup>3</sup>

Durante los años 1513 y 1515 se efectuó la penetración de los conquistadores en el resto de la isla y se fundaron otras villas. Ese primer desplazamiento humano, que se creyó temporal, terminó por ser definitivo cuando en 1515 Velázquez trasladó la capital hacia Santiago de Cuba, al sur de Oriente; sitio con mejores condiciones para los proyectos colonizadores.

A partir de ahí la localidad primigenia quedó abandonada y su población blanca reducida a unos 50 españoles, pues casi todos partieron con el Adelantado. Muchas encomiendas fueron abandonadas por los hispánicos y, en las que se conservaron, sus encomenderos arreciaron el régimen de dominación para mantener el sometimiento de los autóctonos, muchos de los cuales se escapaban y formaban partidas de alzados. Tan crítica fue la situación que en varias ocasiones se propuso demoler el sitio. El hecho de haber sido la primera villa, símbolo de la historia hispánica y del cristianismo en el continente por la posesión de la famosa Cruz de la Parra<sup>4</sup> y las funciones de su puerto en el espacio caribeño, fueron elementos de defensa que tuvieron sus pobladores para evitar que las autoridades gubernamentales deshicieran el sitio.

La etapa comprendida entre esa fecha y mediados del siglo xvii fue sumamente compleja para la ciudad primada, pues la región era la ciudad como localidad, básicamente volcada hacia afuera y sin muestras de colonización interior de la campiña. Un importante peso en el asunto tuvieron sus particularidades topográficas y socioeconómicas, al igual que la dinámica del Caribe durante ese lapso.

Por poco tiempo España fue la única potencia en el Caribe, sus competidores europeos muy pronto comenzaron a incursionar en sus tierras y aguas y la macrorregión caribeña se convirtió en centro de confluencia de las contradicciones interpotencias. Esto generó conflictos de gran perdurabilidad. La vida de las islas cambió con prontitud y, al decir de Germán Arciniegas, en los puertos antillanos sólo se hablaba de corsarios y piratas.

<sup>3</sup> “Carta de relación de Diego Velázquez, 1514”, en Pichardo (1975, tomo I, p. 67).

<sup>4</sup> Se conserva en la iglesia de la ciudad de Baracoa. Conocida como la reliquia más antigua del continente asociada al descubrimiento de América por parte de los españoles. Tradicionalmente se le han atribuido milagros y se le entregó una réplica de ella a Juan Pablo II, en Santiago de Cuba, durante su visita a la isla.

Fueron ellos los verdaderos dueños del Mar de Colón durante las dos primeras centurias de la historia colonial del continente. Los asaltos e incendios de ciudades costeras como Baracoa, desatendidas por España, eran frecuentes y llegaban al plano de poner a sus habitantes a rescate, quienes se refugiaban indefensos en la sierra de Altamira (cerca al sitio portuario), de donde no salían hasta que los agresores se alejaban del lugar.

La agudización de los conflictos durante el siglo *xvi* y la primera mitad del *xvii* llevó, en un primer momento, a la redistribución colonial del área, con lo que Inglaterra, Francia y Holanda, principalmente, se apropiaron de territorios alrededor de Cuba. De particular importancia y repercusión para Baracoa fueron las adquisiciones del occidente de La Española (Santo Domingo), Martinica y Guadalupe por parte de los galos y las Bahamas, Jamaica y Norteamérica, por Inglaterra. Fue en ese siglo cuando se definió la complejidad del Caribe de hoy. El área se fue delineando como productora de frutos tropicales, mercado de esclavos y productos metropolitanos, con lo que adquirió gran importancia para el comercio trasatlántico y el desarrollo del capitalismo europeo.<sup>5</sup> Para Cuba y especialmente para su extremo oriental, ingleses y franceses representaron desde el inicio posibilidades efectivas de intercambio comercial y resistencia a su asedio permanente por las costas.

La incursión europeísta durante esas centurias trajo considerables pérdidas y amenazas para España, quien económicamente marchaba a la zaga en el proceso evolutivo del capitalismo. La apropiación de territorios, y con ello de recursos económicos, el resquebrajamiento de buena parte de sus resortes de defensa —desde la destrucción de la Armada Invencible en 1588, hasta la pérdida de La Flota de América en 1702—, estuvo acompañada de la puesta en práctica de mecanismos de respuesta comerciales (sistema de flotas) y militares (sistema de fortificaciones en puntos principales) fundamentalmente, con el objetivo de garantizar su predominio y exclusividad en el comercio hemisférico.

En el proceso de conformación del Caribe como unidad histórica, Cuba desempeñó un papel de particular importancia por su posición estratégica, tan cerca de la América continental y, como comprendía la Corona, a resguardo del seno mexicano. Además de ser la mayor de las islas con una gran feracidad de sus tierras, tiene emplazadas a lo largo

<sup>5</sup> Para más información sobre la especialización de los diferentes microespacios caribeños, véase von Grafenstein (1997).



de sus costas norte y sur una cadena de bahías: Santiago de Cuba, Guantánamo, Jagua, Matanzas, Nuevitas, Nipe, Baracoa, Bahía Honda, Mariel y La Habana, casi todas de magníficas condiciones naturales. La proyección continental de España confirió a La Habana el papel de puerto principal a partir de la colonización de México y de América Central, de la ocupación de los enclaves en Tierra Firme y de las excursiones hacia la Florida (Morales, 1998, 18).

En la reseñada coyuntura hasta mediados del siglo xvii, las relaciones de Baracoa con el resto del área caribeña transitaban por tres niveles determinados por la propia actuación de España y sus rivales: el comercio legal intercolonial, el saqueo del sitio y el contrabando. El primero se desarrolló durante las primeras décadas de la conquista y en virtud de éste se introdujeron en Baracoa los primeros esclavos. Por ejemplo, en 1532 se contaron en la ciudad tan sólo cuatro negros frente a 60 procedentes de Yucatán, Veracruz y algunas islas del Caribe, los que se dedicaban a la labor de las estancias.

Este tipo de intercambio se desplegó de forma regular y en embarcaciones menores fabricadas en la ciudad. Baracoa tuvo un papel importante en el surtido de carnes, cebos, maderas duras como la jaragua, la caoba y el cedro, casabe y otros artículos de significación en la época, y contribuyó a incrementar discretamente la ganadería y las producciones para el consumo en las inmediaciones del sitio portuario, además del abastecimiento de productos originarios de los sitios de comercio.

Dada la incursión de corsarios y piratas en todo el Caribe, la agudización de los conflictos entre las potencias europeas y el interés por mantener el exclusivismo colonial en ultramar, España estableció un rígido monopolio comercial a través del sistema de flotas desde mediados del siglo xvi, aunque a partir de la segunda mitad del xvii éste perdió frecuencia y efectividad. Las flotas se componían de dos convoyes que partían cada año de Cádiz en dirección a América: uno iba a Nueva España (México) y otro a Panamá (Tierra Firme).

“La Flota” o “La Flota de Nueva España”, tocaba puntos en España, Canarias, Puerto Rico, Santo Domingo y La Habana, y luego recorría el sur de La Española, el norte de Jamaica y el sur de Cuba hasta Yucatán. “Los Galeones” o “Flota de Tierra Firme” tenía escalas en Canarias, Trinidad y Tobago, Margarita y otras islas menores. En Cartagena se reunían los galeones del Perú, América Central, Venezuela y se reconstituía la flota que iba a La Habana, pasaba por el sudoeste de Jamaica, Honduras, Gran Caimán y finalmente llegaba a la capital de la mayor de las Antillas.

Después, al igual que la Flota de Nueva España, iba a las Bahamas, Florida, las Bermudas, los Azores y Cádiz (Cartay, 1988, 103-104).

En el plano insular esta práctica tenía una importante limitación: todas las mercancías que las distintas demarcaciones podían exportar a la metrópoli se debían depositar en los puertos principales —La Habana en el caso de Cuba—. Tal reglamentación era impracticable para Baracoa que permanecía incomunicada por tierra y en el trayecto por mar se encontraban expuestos a los asaltos de corsarios y piratas que merodeaban las Bahamas y la Florida. Todo ello con el riesgo de no encontrar espacio en la flota, además de lo costoso de esa práctica por concepto de gastos de fletes.

La propia imperfección del sistema monopólico español, que potenciaba las capitales de islas, provocando entre otros efectos la diferenciación entre éstas y sus localidades y regiones del interior, abría el margen para los vínculos de las relegadas, con otras zonas del Caribe igualmente excluidas del gran comercio metropolitano, muchas de ellas próximas al puerto en cuestión.

En virtud de que sus productos no podían exportarse fácilmente, a menos que se autorizaran navíos sueltos desde España o se les permitiese su venta en las colonias cercanas (hecho que contravenía el sistema restrictivo español), y como rápidamente aumentaba la incapacidad de la metrópoli para darles una respuesta sistemática y efectiva a las demandas de sus colonias, desde el propio momento en que se inauguró se inició en el Caribe el comercio de rescate, basado en el trueque de mercancías fuera del comercio oficial.

Puede comprenderse así, que los diversos factores de referencia generaron variadas redes de interconexiones entre las regiones del área, principales y secundarias, unas por vía legal y otras por la ilegal. Una de las más importantes fue la que tuvo como eje a La Habana y otros puertos principales como San Agustín, Santa Marta, Cartagena, Puerto Cabello, Portobello, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Kingston y otros.

La historiografía generalmente se refiere a la principal ciudad cubana y a sus ramificaciones en todo el espacio caribeño e incluso transoceánico, pero en realidad existía toda una madeja de vínculos entre ciudades puertos secundarios como Baracoa, Barranquilla, Gonaives, Islas Aves, Aguadilla, Samaná, Mayagüez, Puerto Plata, Santa Marta, Savana Lamar, y otros, con una significativa incidencia en la conformación cultural de las regiones y ciudades que participaron con mayor o menor intensidad.

El contrabando con diversos puntos del circuncaribe fue el tipo de comercio que regía en Baracoa, con aceptación y consenso entre los pobladores y las autoridades locales, incluso eclesiásticas, a contrapelo de las disposiciones metropolitanas y de la Capitanía General, trasladada de Santiago a San Cristóbal de La Habana desde 1553. De modo que llegó a convertirse en un comercio marginal que, hasta mediados del siglo xvii, se alternaba de manera a veces dramática con el saqueo por parte de los piratas, quienes robaron más de una vez la escasa riqueza del sitio, hurtando incluso animales.

Esta no era una situación exclusiva de la primera villa. Similares desventajas tenían las otras dos del oriente en la costa sur. Pero la situación en La Asunción se hacía más dramática por estar más aislada de los centros de colonización, sin emplazamientos de defensa y con condiciones topográficas especiales de su campiña (que tiene el relieve más abrupto e intrincado de la isla). Así por ejemplo, mientras la mayoría de los sitios fundados trasladan su enclave hacia puntos más al interior, para protegerse de los ataques, la primada no puede hacerlo por las barreras que le impone la topografía. Mientras Santiago y Bayamo lograban incrementar sus índices demográficos y económicos y mantenían relaciones entre ellas, Baracoa permanecía aislada incluso de los canales interiores de comunicación en el oriente.

Los propios informes de la Capitanía General, de visitadores e incluso obispos, cuando referían datos sobre Baracoa, era por informaciones de terceras personas pues ellos generalmente no llegaban hasta allá. Un elemento que demuestra la liberalidad con que el tráfico ilegal con el Caribe se realizaba en la primera villa era que, cuando excepcionalmente se hacía alguna visita de alguna autoridad, sus moradores se escondían al igual que lo hacían de los asaltantes de los mares.

En una ocasión, a finales del siglo xvi, se ordenó detener allí a los contrabandistas; las autoridades capturaron a varias personas que no tuvieron tiempo de esconderse, los que escaparon prepararon en un sitio cercano a la villa el rescate y liberación de sus coterráneos, con la ayuda de belgas y franceses de las costas, amigos suyos. Ello refleja la falta de respeto hacia las autoridades de la isla y evidencia que entre los naturales de la región y los forasteros de los mares antillanos cercanos existían relaciones estables y una determinada comunidad de intereses.

Al principio, el contrabando en Baracoa se realizó con las Bahamas, las colonias del norte y Jamaica, todos territorios ingleses. La ciudad aportaba entonces el casabe y las maderas duras y en el siglo xvii su par-

ticipación se incrementó con ganado mayor, menor y cacao. Estas actividades garantizaban la sobrevivencia de sus pobladores, pero no eran suficientes para un desarrollo de la ciudad.

Desde comienzos del siglo xvii la Corona realizó esfuerzos por afianzar el control sobre sus posesiones, particularmente en relación con el contrabando, la administración del territorio colonial y la situación de las costas de Cuba. Creó dos departamentos: Oriente y Occidente. En el segundo la capital siguió siendo Santiago y el territorio se subdividió en jurisdicciones con centros respectivos en las primeras villas (Bayamo, Santiago, Puerto Príncipe y Baracoa), aunque los límites entre ellas no eran estrictos.

Ésta viene a ser una nueva disposición prohabanera pues la máxima jerarquía en Oriente no podía contar con las mismas prerrogativas que tenía el capitán general ubicado en La Habana. De inmediato tuvo poco significado para Santiago y mucho menos para La Asunción, pues la Corona no proporcionaba medios para fomentar el crecimiento de la población y la economía de las jurisdicciones orientales. Por su parte, los gobernadores de La Habana, interesados en la supresión de aquella gobernación, le negaron todo tipo de apoyo.

A pesar de la vocación centralista de España la medida tampoco contribuyó a la unidad colonial. Por el contrario, profundizó las diferencias regionales dentro de la isla por el hecho de que el país estaba prácticamente incomunicado y el tránsito en su interior era muy esporádico y más bien de tipo local. Las redes terrestres aparecieron en la medida en que se produjo el proceso de colonización interior. La división tendría un determinado significado en la paulatina interrelación económica, comercial y, consecuentemente, cultural entre las localidades de Oriente.

Durante la primera mitad del siglo xvii Baracoa todavía se reconocía básicamente como poblado de indios, indicador por el que constituye una de las reservas indígenas de la ínsula. Junto a estos 100 (entre naturales y procedentes de México e islas del Caribe) se contaron sólo 20 vecinos españoles, lo cual es significativo porque muestra la preponderancia de los primeros como conjunto demográfico y revela diferencias con otras regiones cubanas.

De las jurisdicciones cubanas, Baracoa es la de menor número de vecinos, una de las de mayor cantidad de aborígenes y la de menor incremento demográfico, con tasas inferiores al uno por ciento. Todo esto constata una diferenciación con la evolución del resto de Oriente —de por sí atrasado con respecto al Occidente—, pues Bayamo y Santiago

registraron en esa fecha un aumento considerable de población. Ello también señala que el proceso de mestizaje prácticamente no incluía a negros, sino a blancos e indios y su descendencia.

Se estableció en el lugar un Cuerpo de Prácticos para conducir las flotas y embarcaciones hacia La Habana, en vista de que por la costa norte no había más población hasta Nuevitas. En 1620 se reportó que en el puerto de Baracoa, a pesar de ser una localidad deprimida, muchas fragatas cargaban carne de puerco viva y muerta, manteca para La Habana y Cartagena y también palo de ébano para Castilla. Los navíos de otras islas, que iban con vinos y otras cosas para La Habana y Nueva España, entraban allí a tomar descanso y a dejar parte de la mercancía que llevaban, lo cual representaba, al estar dentro del puerto, menos riesgos ante los enemigos.<sup>6</sup>

Además el sitio participaba del comercio legal con San Agustín y Campeche y mantenía correspondencia permanente con Cartagena y la Florida.

En la medida en que se agudizaron los conflictos en el área caribeña y creció el contrabando, las prerrogativas del Cuerpo se ampliaron, a veces por imperativo de España durante las guerras y otras muchas para el tráfico ilegal en la región.

El estado del comercio oficial de la isla y la situación del Caribe durante esta primera mitad del siglo xvii tuvo una relación directa con la evolución de su parte más oriental. Sobre lo primero es importante destacar que tres de las vías al efecto: la de Sevilla, la de Canarias y la de Nueva España-Veracruz-Campeche-La Habana, se mantuvieron funcionando con regularidad, aunque beneficiaban especialmente a la capital habanera.

Respecto a ellas la primada se servía de su condición de puerto escala para dichas transacciones, siempre que en su trayecto usaran la ruta de la costa norte. Sobre el tráfico con las grandes Antillas, Occidente y, más que todo, La Habana, realizaba cierto intercambio comercial pero de muy escasa significación.

El margen que dejaba La Habana en cuanto a las relaciones intercaribeñas es el que sostenía a Baracoa y a casi todo Oriente, como principal garantía para la subsistencia y fomento de cierto desarrollo regional. Este condicionamiento interno coincidía con la situación exterior. Duran-

<sup>6</sup> Pichardo (1975, 27-28), 1a autora tomó la referencia de la carta relación del obispo de Armendariz al rey, de fecha 12 de agosto de 1620.

te estas primeras décadas del siglo, con el predominio inglés en los mares antillanos se afirma el contrabando y Baracoa cimenta sus relaciones con diversas posesiones de ese entorno.

Las autoridades locales no sólo rescatan, sino que mantienen correspondencia permanente con Francia, Inglaterra y Flandes, van directamente a puertos como el de Gonaives a efectuar tratos directos con los corsarios y suministran información sobre el acontecer de la isla. Todo lo cual contribuye a la mejoría que antes se refería en la región hacia la década de los veinte de ese siglo. Ello frente a las limitaciones para el intercambio interregional dentro de Cuba. No obstante, estos años de relativa paz permitieron a los baracoesos mantener algún tráfico con La Habana por vía marítima, lo cual se confirma por un litigio capitalino, cuyo meollo era lograr la supremacía en el comercio con Baracoa y la Florida.

Sin embargo, la propensión a la decadencia vuelve a hacerse presente a mediados del xvii; hecho en el que nuevamente tiene un peso específico la dinámica caribeña. Si hasta la década de 1620 los rivales de España se dedicaban a hacerle la guerra en los mares, a partir de entonces mostraron un objetivo evidente de apropiación de territorios, con lo cual se agudizó aún más la piratería y los asaltos a las poblaciones. Se llevó a cabo la colonización formal de las islas del Caribe oriental, del occidente de La Española, de las costas de Campeche, Yucatán y Centroamérica, todo a cargo de Inglaterra, Francia y Holanda. Como consecuencia, la situación en el oriente de Cuba se cargó de violencia e ilegalidad.

En mejores condiciones para sobrevivir en tal escenario estaban La Habana y Bayamo, pero el resto de la isla se encontraba en franca desventaja. En 1652 se produjo el mayor acto depredatorio en Baracoa, que consistió en el asalto e incendio de la ciudad por un grupo de piratas. Con ello se cerró un ciclo en que había prevalecido la lucha por la sobrevivencia, pero en la que se habían alcanzado algunos progresos, cuya continuidad interrumpen los sucesos externos, así como otrora varios de esa misma índole la favorecieran. La región, que en ese tiempo es principalmente la ciudad, queda en ruinas.

NUEVA ETAPA DEL PROCESO DE CONFORMACIÓN REGIONAL.  
LA SALIDA DEL LETARGO

Luego del desastre de 1652 los pobladores emprenden la reconstrucción de sus moradas y realizan ingentes esfuerzos de recuperación. Se inicia

un lento proceso de reanimación de importantes indicadores regionales (demográfico, económico y comercial) hacia la década de 1680, situación a la que contribuyen una serie de factores internos y externos.

En el Caribe se produce durante la segunda mitad del siglo un afianzamiento de las posiciones ocupacionistas de las potencias imperiales. España tuvo que reconocer las conquistas de Inglaterra y Francia en los Tratados de Madrid (1670) y de Ryswick (1697). Aunque formalmente se acordó la terminación del corso y la piratería, el contrabando y el filibusterismo se incrementaron, toda vez que cada una de las potencias imperiales aspiraba a controlar el comercio en el área. Las colonias de los rivales de España aumentaron sus relaciones con el oriente cubano, especialmente con Baracoa por estar más desprotegida que las otras villas, menos sometida al control del gobierno insular y también menos abastecida de los productos extracoloniales.

Desde el punto de vista comercial se delimitaron e intensificaron en la práctica tres vías de comercialización (dos de ellas de contrabando): el comercio legal con España; el denominado de intérlope, que venía desde las colonias no españolas, Europa y otras partes, y el comercio intracoloniales. El de intérlope significó el mayor contrabando en Baracoa y lo llevaron a cabo las colonias a través de navegantes extranjeros, principalmente franceses, ingleses y holandeses.

En 1680 la población de Baracoa se componía de 350 habitantes. A partir de esta fecha el crecimiento de la población será constante. Se nota una mayor permanencia en el sitio al enumerarse 107 familias y el ejercicio relativamente estable de la corporación local y de un Beneficio, todo muy cerca del puerto. Se impulsó asimismo la producción de diferentes cultivos como la caña de azúcar (en limitada proporción) y el tabaco en las escasas zonas llanas, hacia el suroeste. También se recupera el cacao que había sido prácticamente extinguido y ya a finales del siglo se reconoce como la principal producción de la región.

Uno de los aspectos más significativos fue que el sitio original donde permanecía el casco urbano comenzó a salirse de sus marcos locales, lo que constituía un avance en la ampliación de sus límites. Todo ello explica que en 1682 el puerto declarara una mayor actividad que en tiempos precedentes. Los navíos de España, el Caribe y las colonias del norte, cuyos puertos miran al este, entraban allí a buscar prácticos con mayor regularidad para conducirse por el canal de Bahamas y el Paso de los Vientos en una y otra dirección (Marrero, 1978, t. III, 63-64). Además de

los tradicionales productos destinados al trueque intercaribeño, que se ha afirmado como un comercio marginal, se incrementan las partidas de tabaco y cacao.

Al estado de cosas imperantes viene a sumarse la proyección de la Corona española a partir del siglo XVIII, con el advenimiento de los Borbones a la monarquía, misma que se caracteriza principalmente por sus grandes esfuerzos de centralización y fortalecimiento de su poderío en el Caribe y la aplicación de una política de despotismo ilustrado, que trae importantes consecuencias en el orden doméstico y en sus colonias. A pesar de las reglamentaciones administrativas y comerciales centralizadoras, dictadas durante la primera mitad del XVIII, el comercio ilegal resultaba más diversificado e incontenible que nunca.

Ello se legitimaba en la práctica de los baracoesos por la participación oficial de las autoridades políticas, administrativas y eclesiásticas. Y resulta perfectamente explicable a través de múltiples ejemplos. El reglamento comercial de 1720, por citar uno, gravaba en más de 40 por ciento los productos peninsulares y en más de 70 por ciento los americanos. Sin embargo, los artículos de procedencia europea no española no se vendían tan caros en las posesiones americanas, en cuyas costas se introducían los contrabandistas, pues resultaba más ventajoso el contrabando, sobre todo en regiones como la que se aborda.

Los norteamericanos participaron en esa época en el trueque ilícito con verdadero ímpetu, especialmente mediante el tráfico de balandras, cosa muy frecuente en el puerto primigenio. Cargadas de productos, este tipo de embarcaciones se acercaban al sitio portuario para ejercer el contrabando en la ciudad, anunciando su presencia con el disparo de un cañonazo. Los extranjeros se aprovechaban sistemáticamente de las guerras que sostenían con España en las aguas que rodeaban a Cuba, para surtirla de artículos de diversa índole.

A finales de la década de 1730 la inminencia de una guerra con Inglaterra y el sistemático contrabando por la costa norte, determinaron que el gobierno departamental en Santiago hiciera ver al de La Habana la necesidad de fortificar las costas de su jurisdicción, en particular las de Baracoa. Por ello se inició entre 1739 y 1742 un proceso de reformas, centrado básicamente en la erección de tres fortificaciones en la villa y el envío de refuerzos militares desde Santiago, muchos de los cuales fueron con sus familias.

Todo esto significa una contribución a la región desde el punto de vista demográfico y urbanístico, pues dichos emplazamientos se convir-



tieron en elementos conformadores de la forma urbana en virtud de que alrededor de ellos se asentaron núcleos poblacionales que pocas décadas después serían barrios. Además se establecieron la Tenencia de Gobierno, la Administración de Rentas, la Escribanía, un hospital y la cárcel.

Esto representaba una mejoría frente a la situación anterior y evitaba la agresión militar a la ciudad, pero no limitó de manera sensible el ejercicio del tráfico ilegal, en tanto las condiciones de aislamiento de los poderes centrales y la marginación del comercio oficial se mantuvieron, a diferencia de lo que había empezado a suceder con las jurisdicciones del sur, en buena medida beneficiadas por el Tratado de Asiento de 1713. Esta convicción llevó incluso al Padre Morell de Santa Cruz, en 1757, a abogar por el fortalecimiento de la defensa de la villa, independientemente de la de Santiago, e incluso, por que su estructura y costo se dedujera en proporción de la de los presidios de Puerto Rico, Santo Domingo y Cartagena (Morell de Santa Cruz, 1985, 124-125).

Las sugerencias del obispo no se llevaron a la práctica y en realidad las nuevas autoridades se adaptaron al medio y se disputaban el control del contrabando, lo que generó conflictos con la elite local que cada vez se hacía más fuerte, a pesar de los esfuerzos por restarle poder. Francia e Inglaterra incrementaron sus vínculos con Baracoa en este tiempo, sobre todo desde Santo Domingo, las Bahamas, las colonias del norte y Jamaica, lo que representó un alivio frente al monopolio de la Real Compañía de Comercio de La Habana y garantizó —en medio de la desatención oficial— la sobrevivencia del sitio y sus moradores. Tal era el estado de cosas que, en 1753, el Ministro de Hacienda envió un informe a la Corona en el que afirmó que:

...el contrabando se practica en gran escala por los ingleses desde Jamaica y los franceses desde Haití, tan sin moderación ni rescate, que por las costas y puerto de la comarca baracoana entran sin embargo todo tipo de mercancías que se venden a los vecinos tan como permitan su adquisición, en que no se pagan derechos ni se corren riesgos [Leiseca, 1925, 105-106].

Durante la segunda mitad del siglo XVIII el mundo asistió a la generalización de las revoluciones burguesas, cuyos centros de irradiación fueron Francia e Inglaterra, para las cuales los enclaves coloniales constituían piezas fundamentales. Por la parte española se replanteó la política colonial hacia el área. Hasta esa fecha las islas habían sido marginadas frente a la parte continental de sus posesiones. Las constantes incursio-

nes de corsarios y piratas, el aumento consecuente del contrabando y las ocupaciones temporales, pero de muy serias consecuencias, de Guantánamo y La Habana (1741 y 1762 respectivamente) por parte de Inglaterra, fueron definitivas en la decisión de reinstrumentar la política hacia el Mediterráneo americano.

La firma de La Paz de Versalles en 1763 y la distensión entre España e Inglaterra generaron un conjunto de reformas comerciales entre 1763 y 1767 que beneficiaron de modo excepcional a la oligarquía criolla habanera, en detrimento de las regiones del interior de la colonia. No obstante, algunas de ellas sirvieron en cierta medida al patriciado oriental, sobre todo de las regiones sureñas: la eliminación del monopolio de la Real Compañía de Comercio de La Habana, la relativa apertura del tráfico fuera del sistema de flotas, medidas de beneficio y fomento de algunos cultivos y exportaciones como el café y el Reglamento del Comercio Franco de 1767.

Un año después se extendieron las prerrogativas comerciales a 24 puertos insulares para el intercambio con 13 puertos españoles. Este fue el paso más importante y compactador de todas las disposiciones anteriores y se completó con la libertad para el comercio de negros en 1789. Las nuevas medidas no respondían todavía a un comercio libre, pero demostraban el fracaso del monopolio y fueron un avance para la época. El nombramiento por Carlos III, en 1777, de Floridablanca como primer secretario del Estado ibérico, tuvo mucho que ver con los sucesos de estas décadas y su repercusión en los enclaves insulares y sus localidades portuarias no capitales. Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico ocupan un buen espacio en el Memorial Secreto que redactó dicho magistrado en 1787:

La Junta sabe, y lo ha experimentado en la última guerra, que el puerto de La Habana, aunque tan capaz, seguro y útil por estar a la vista de cuanto salga del seno mexicano, no es proporcionado para acudir con prontitud a otros parajes que convenga socorrer [...] Pobladas y aseguradas las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Trinidad y bien fortificados sus puertos y los del continente de Florida, Nueva España por ambos mares [...], no sólo se podrán defender de enemigos sino que se tendrán en sujeción los espíritus inquietos y turbulentos de algunos de sus habitantes [Franco, 1965, 2-4].

Este análisis tiene mucho que ver con la situación de Baracoa pues frente a sus costas, tanto por el norte como por el este, se encontraba en

este tiempo un área muy sensible en la que confluían muy cerca posesiones coloniales de las tres potencias que tenían mayor disputa (Francia, Inglaterra y España).

Precisamente durante la última guerra a la que se refiere el Memorial (Francia y España contra Inglaterra, 1780-1783), el Cuerpo de Prácticos del puerto cumplió un importante papel en la asistencia a las embarcaciones francesas que lo solicitaban, facilitándoles agua, víveres y cruce de correspondencia con Santiago, fundamentalmente por la ensenada de Miel y el puerto.

Una rápida observación de la situación regional de esta segunda mitad del siglo refleja el incremento de los indicadores regionales con respecto a etapas precedentes y cierra la década de 1780 con un declive significativo.

De acuerdo con datos de 1778, la población aumentó hasta 1 920 personas, frente a 1 169 que se contaron 21 años atrás, con una preponderancia de la población libre y mulata (sólo 6.7 por ciento eran esclavos), tendencia que continúa en adelante y únicamente tiene una discreta modificación en el siglo XIX. A los grupos humanos tradicionales se ha incorporado para entonces un número considerable de franceses.

Desde los años de las reformas urbanas se desplegó una franca práctica de ocupación y colonización de tierras, pues buena parte del terreno no abrupto de la jurisdicción fue declarado desde mediados del siglo como haciendas (66 en 1771 y 91 en 1783), en las que se hacían coincidir los diferentes cultivos y la ganadería, con preponderancia de los corrales para la cría de ganado menor. Se incorporaron nuevos cultivos y productos de exportación: el coco, la cera y el café, ajos y cebollas, además de artículos del mar, el carey, entre otros. La región contaba ya hacia finales de los setenta, con redes comerciales internas y hacia otras regiones del oriente, como los Tiguabos, Holguín y Mayarí y también hacia Santiago y La Habana por vía marítima.

Para mantener la vitalidad y mayor jerarquía del puerto de la villa, se pusieron en práctica diferentes mecanismos de control político, administrativo y comercial: el sistema impositivo, suministros hacia las zonas rurales y otras adecuaciones, pero se mantuvo a la ciudad como centro.

Sin embargo, su retraso en el proceso conformativo, la debilidad de su elite regional en comparación con otras y sus difíciles características para el acceso, determinaron que continuara siendo sumamente rentable el contrabando por la costa norte, al cual destinaban una cantidad significativa de los productos autóctonos y otros que eran resultado de

presas hechas en el mar por las partidas corsarias de la región, que durante este tiempo se hicieron cada vez más fuertes. Su debilidad también se manifestaba en el hecho de que no pudieron impedir la segregación de una parte de su territorio (Sagua de Tánamo, a favor de Santiago) en 1779, cuyos terrenos son sumamente feraces para el tabaco, la ganadería y la producción de frutos.

Este hecho, más una fuerte sequía durante 1782 y otras condiciones climatológicas adversas, provocaron una crisis regional a partir del año siguiente que, aunque no retrotrae el estado de la región a la del periodo precedente y no pone en peligro la existencia misma del organismo regional, acusa significativas diferencias con lo que en igual secuencia temporal estaba ocurriendo en el resto de Cuba, incluso en Oriente, en cuanto a mayores adquisiciones de esclavos, afianzamiento del binomio esclavo-plantación como patrón de progreso, despegue de la sociedad esclavista, proporción de absentismo, entre otros elementos.

Sobre este último elemento es importante destacar que mientras en otras regiones orientales la mayoría de los hacendados permanecen en la ciudad y dejan en sus haciendas a mayores o arrendatarios, en Baracoa son pocas las que tienen esa característica. La mayor parte de los propietarios vive en la villa y la abandona en determinadas etapas del año, cuando en compañía de familiares o agregados va a las fincas rurales. Esto está relacionado directamente con las características de la explotación de la tierra y de los productos que se exportan, los que generalmente requieren de pocos cuidados, o se obtienen casi silvestres, o los que son de poca inversión, como los colmenares, los cocos y la cera y la cría de cerdos, respectivamente, situación que a su vez incide en el hecho de que, a pesar de que resulta evidente la modificación de nuevos espacios físicos como zonas productivas interrelacionadas en función del consumo y la exportación, dichas zonas aún no se consolidan como poblados rurales.

Los paliativos de la crisis vinieron a ser nuevamente los suministros ilegales del exterior más cercano y las conmociones en el área. Durante la Revolución de las Trece Colonias del Norte (1776-1778) se incrementaron las funciones portuarias para asistir a las embarcaciones que se dirigían desde La Habana a los lugares del conflicto. Al finalizar ésta y perder Inglaterra esa importante extensión colonial, la región aumentó sus nexos con Jamaica, por la caída de los precios en esa isla. También aprovechó la decisión de las autoridades de Versalles de abrir varios de sus puertos antillanos a los barcos estadounidenses, vinculándose así en calidad de intermediario o asistente en los mares, para uno y otro destino.

Además, la autorización de España a Cuba de abastecerse de colonias amigas o neutrales durante los conflictos de fin de siglo contribuyó a cimentar los nexos con los galos, quienes, por su parte, declararon en 1784 siete puertos libres. Algo similar ocurrió con los norteamericanos y los pobladores de San Eustaquio, Santo Tomás y otros puntos. Luego, la antes mencionada libertad para el comercio de negros en 1789, benefició a Baracoa no porque ahí se procediera a la adquisición de dicha mano de obra, pues su economía no la requería ni contaba con capital para comprarla, sino igualmente como puerto escala de los buques con destino a La Habana. Todo ello evitó el colapso de la región y cerró un ciclo en que a nuestro modo de ver puede hablarse de Baracoa como región histórica.

SEGUNDO PERIODO DEL PROCESO CONFORMATIVO.  
ETAPA DE REANIMACIÓN Y DESPLIEGUE DE POTENCIALIDADES REGIONALES

De todos los sucesos de finales del siglo XVIII en la macrorregión caribeña, el de mayor peso en la modificación del espectro baracoano fue la revolución haitiana, iniciada en 1791. La conmoción en sí destruyó el emporio plantacionista en la vecina región, dejó un amplio espacio comercial para Cuba y provocó un flujo migratorio masivo.

El desplazamiento de esas personas, provenientes de Martinica, Guadalupe y sobre todo de Haití, fue un fenómeno de grandes proporciones y consecuencias para el área caribeño-insular. Muchos inmigrantes se establecieron en Puerto Rico, la costa norte de América del Sur y, en mayor medida, en la isla de Cuba.

En este país los principales asentamientos de tal origen se localizaron en Santiago, Guantánamo y Baracoa, todas regiones orientales.

En la correspondencia de los capitanes generales durante esos años, se puede verificar la frecuente llegada de naves de todo tipo a la ensenada de Miel y al puerto baracoano, a lo cual también contribuyó el hecho de que el gobierno colonial ofrecía asilo sin reparo a los que escapaban de los conflictos en sus tierras, pues esto les permitía fomentar el desarrollo de las regiones cubanas, aumentar la población blanca y fortalecer el sector conservador que respondía a sus intereses.

Huelga tal vez apuntar la receptividad que tuvieron en una región deprimida económicamente y en la cual un componente demográfico que ya formaba parte de la elite local eran justamente los franceses. Para

que se tenga una idea, en Baracoa algunos prácticos del puerto, el médico de la villa, ciertos miembros del Cabildo, capitanes de milicias y otros, eran personas de ese origen o sus descendientes. La inmigración masiva de francohablantes que ahora se produce sienta una pauta medular en el proceso de conformación regional, abriendo un nuevo periodo en su historia.

Si hasta ese momento el crecimiento de la población en el lugar fue lento, en correspondencia con su escaso desarrollo y las limitaciones de su comercio, si bien se observa una relativa reanimación a partir de 1682 (que se afirmaría como tendencia en las década siguientes del siglo XVIII), fue en la etapa divisoria de ese siglo y del XIX, por efecto de dicha revolución-inmigración, que se produjo un aumento relevante de los índices poblacionales. Ello puede verificarse en las siguientes cifras:<sup>7</sup>

<i>Año</i>	<i>Población</i>	<i>Incremento (%)</i>
1778	1920	
1792	19 837	68
1810	24 427	64

También el ingreso constituyó un estímulo para la riqueza de la región.

Las peculiares características de sus suelos y la desocupación de las autoridades coloniales hicieron que casi desde el inicio su economía marchara —como se ha visto— en dirección particular con respecto al resto de la isla. Los inmigrantes se dedicaron a fomentar la agricultura. Incorporaron nuevas técnicas para el cultivo del café —que hasta ese momento era muy discreto—, reanimaron la producción azucarera y tabacalera, fomentaron cultivos e introdujeron algunos como la canela, el jengibre,

<sup>7</sup> El cálculo de incremento de población fue realizado por la autora. Los datos se extrajeron de:

- Padrón general de los habitantes de la ciudad de Baracoa, con expresión del número de casas, familias, calidad, estado y ejercicio, formado de orden del señor Diego José Navarro. 1778. Miscelánea de Expedientes, Leg. 4074/W, Archivo Nacional de Cuba.
- Padrón general de los habitantes de la isla de Cuba, formado en el mes de diciembre de 1792. *Memorias de la Real Sociedad Económica de Amigos del País*, tomo 32, La Habana, 1846.
- Sobre los cuatro distritos de Cuba de 1791 a 1810 (Holguín, Bayamo, Puerto Príncipe y Baracoa). Donativos y Remisiones, Leg. 426/8, Archivo Nacional de Cuba.

las especias no conocidas para las comidas y otros. Ello tuvo un gran significado pues contribuyó a la búsqueda de alternativas económicas para el desarrollo regional.

Después de una etapa de tanteo y esfuerzos dirigidos nuevamente a los renglones tradicionales o de mayor demanda en el mercado, como el azúcar y el tabaco, participaron de manera activa en la delimitación de la estructura económica regional en esas décadas, lapso durante el cual Baracoa fue definiendo su vocación productora y exportadora de frutos, en correspondencia con sus particulares condiciones, diferenciadas de la mayor parte del resto de la colonia. Pero la influencia rebasaría principalmente el ámbito puramente económico, para imbricarse en todo el conjunto de elementos culturales que conformarían lo regional.

Los que permanecieron en el sitio urbano se establecieron al oeste de la ciudad, muy cerca del puerto. Los escollos que tuvo que vencer el centro de la villa en su evolución determinaron que el proceso de urbanización fuera lento, presentando poco atractivo constructivo y escasez de fuentes de motivación para la permanencia en él, a pesar del proceso reformador de las década de los treinta y los cuarenta del siglo anterior. Con la llegada de los francohablantes se fomentaron enseguida comercios, oficios y otras ramas del saber humano.

Con esto también coadyuvaron a la ampliación y diversificación de las funciones de la ciudad, pues se inició un aumento progresivo del número de casas y otras dependencias, así como una mejor utilización de los materiales constructivos. Aunque a fines del *xviii* permanecía el fenómeno absentista, en tanto sólo un grupo de artesanos, marinos y empleados (24 por ciento de la población total) hacía vida residencial, la ciudad ejercía ya una función de eje aglutinador y generador de focos de población en su periferia.

Tal situación se hace evidente por el fortalecimiento paulatino de diferentes mecanismos administrativos, políticos y comerciales para hacer confluir en ella el resultado de las actividades de diverso tipo. A dicho entramado contribuyeron las ramificaciones hacia las haciendas del interior, en las cuales los priores de campo y otras fórmulas controladoras tuvieron un peso importante. Así, durante esta etapa, la región llega a abarcar casi toda el área de costa a costa, excepto la zona más abrupta compuesta por el macizo Sagua-Baracoa y las Cuchillas.

Durante la primera mitad del siglo *xix* las convulsiones en el Caribe continuaron y algunas de ellas tuvieron una repercusión directa en la dinámica regional. La prolongación del conflicto en la parte occidental

de La Española en 1803 y la caída de Puerto Príncipe, fue uno de los de mayor relieve, porque a partir de él se inició un nuevo éxodo.

Muchas personas que procedían de San Marcos, Los Cayos y Jeremie marcharon a Baracoa, como su más cercano y natural refugio, además de casi toda la población blanca de la mole de San Nicolás.

Al año siguiente de la caída de la capital haitiana, se reportó que a la ciudad primigenia de la mayor de las Antillas llegaron 900 refugiados dominico-españoles y que la Junta que funcionaba en La Habana acordó enviar rápida ayuda para evitar que continuaran el viaje a otras regiones “...pues se pretendía [...] no perder la buena proporción que ofrece la emigración de los vecinos de Montecristi para poder conseguir el aumento de Baracoa que nunca podrá presentarse sin mayores ventajas” (Pérez de la Riva, 1944, 4).

Otro de los sucesos de especial relevancia fue el inicio, en 1804, de una nueva guerra entre España y Francia contra Inglaterra, y al año siguiente la modificación del bloque de aliados, pues entonces el enemigo de España pasó a ser Francia. Durante la primera de esas campañas el gobierno español empleó a muchos emigrados franceses dedicados al corso, utilizando jefes privados como intermediarios para un mejor control de las acciones.

Los corsarios franceses, que acosaron durante años al comercio inglés sobre el crucero de Maisí, asaltaban las naves del enemigo “...favorecidos del pronto recurso que tenían en el puerto de Baracoa para asegurarla...” (Callejas, 1911, 60-61). Lo que provocó varios tumultos en la ciudad y amenazas de atacarla por parte de Inglaterra en 1807 y en 1811. Por esas razones, el gobernador de Santiago tuvo que disponer el envío de mayor número de fuerzas para la defensa de la plaza.

Otra cuestión de suma importancia en la época y de repercusión para La Asunción fue que, entre 1810 y 1825, las islas hispánicas se convirtieron en las piezas más rentables y mejor defendidas de la metrópoli, ante la pérdida de importantes territorios de América continental, hechos que se revirtieron en las relaciones intercaribeñas y en el reforzamiento de la atención peninsular hacia ellas.

Como respuesta a los sucesos que en el exterior se producían y con el objetivo de garantizar la permanencia de los habitantes, se inició desde principios de siglo un proceso reformador que ratificó el valor estratégico del lugar en el contexto caribeño, otorgó prioridad al puerto y al sistema de defensa local. En 1803 se emprendieron los primeros pasos con la habilitación del puerto y el emplazamiento oficial del muelle y de la



aduana. Este primer estímulo se complementa cuando en 1816 se le otorga la libertad de comercio con extranjeros al igual que a La Habana, pero con la diferencia de que allí no se exigiera más que la mitad de derechos.

El logro de estas prerrogativas correspondía a las demandas regionales sobre un tratamiento diferenciado y privilegiado respecto al puerto capitalino, en vista de sus históricas limitaciones. En 1818 se extendió la libertad a los demás puertos, lo cual amplió el espectro y posibilidades de tráfico en La Asunción. Los acuerdos de comercio libre con neutrales, firmados en 1805 y 1810, favorecieron también el despegue del desarrollo de la ciudad y la región.

El análisis de los datos que contiene la correspondencia de la corporación local<sup>8</sup> permite hacer algunas apreciaciones sobre la evolución de esta rama hasta 1824. Las funciones y actividades portuarias se afianzaron en unos casos y se extendieron en otros. El carácter de puerto escala para los buques de negros procedentes de la costa africana en dirección a La Habana fue una de las acciones que se realizó de manera estable y beneficiosa para la villa, por los cobros de alcabala de acuerdo con los servicios que allí se prestaban.

Los vínculos con los puertos españoles, fundamentalmente con Málaga, Barcelona, Santander, Cádiz y Sevilla, cuyos buques iban para la capital de la isla, fueron cada vez menos frecuentes, aunque las embarcaciones que se mantenían usaban este puerto con el mismo interés de los anteriores y generalmente pagaban los servicios prestados en la ciudad, descargando para su venta parte de la mercancía que llevaban.

Las relaciones con los puertos del resto de Cuba fueron ampliándose en función del tráfico hacia otras de las islas caribeñas; tales son los casos de Holguín, Gibara, Puerto Príncipe, Trinidad, etcétera. Con la capital del Departamento Oriental, Santiago de Cuba, se incrementó el cabotaje, pues ahora destinaba a Baracoa aguardiente, azúcar, carne y comestibles, a cambio de cocos y plátanos básicamente, diferencia de la última etapa del periodo anterior, cuando Baracoa emitía con destino a Santiago varios productos, mientras ésta sólo aportaba de manera excepcional la sal y algo de cacao y café durante los años de la crisis de los ochenta.

<sup>8</sup> Para la elaboración de este examen se procesaron las siguientes fuentes: Noticia de las embarcaciones que han entrado y salido del puerto de Baracoa, su procedencia, cargamento y pasajeros. Fondo: Correspondencia de los Capitanes Generales, legajos 532/27087, 471/4, 1 (fuera de caja) 34, 35, 37, 41, 55, 58 y 60, en el Archivo Nacional de Cuba.

Hacia 1824, más de ocho puertos cubanos traficaban por Baracoa, aunque la mayor asiduidad correspondía a La Habana y Santiago. Significativo y cada vez más sistemático fue el intercambio con Estados Unidos, sobre todo con la parte inglesa: Charleston, Filadelfia, Baltimore, Nueva York y Nueva Orleans.

Esos centros proveían a la ciudad de harinas, mercancía seca, tablas, madera y tejamaní con fines constructivos, a cambio de frutos, tabaco y café, productos que se distribuían al resto de la jurisdicción.

Otra ramificación en cuanto a las relaciones, aunque de menor cuantía en comparación con el área insular del Caribe, fue la que se efectuó con Marsella, Génova y Palermo en Europa, y Portobello, Montevideo y Venezuela en América. Aquí tuvieron que ver los grupos de extranjeros que se asentaron en la villa y fomentaron intercambios con sus zonas de origen en Europa y sus procedencias coloniales.

Las más importantes y frecuentes vinculaciones se efectuaron con las islas del Caribe (inglesas, francesas, holandesas e hispánicas). Éstas, como en etapas anteriores, siguieron siendo las más rentables por la cercanía, lo barato de los productos, y por el hecho de efectuarse muchas veces con localidades marginadas en sus respectivos países, situación similar a la de Baracoa en Cuba, de modo que los productos se abarataban aún más. Aunque desde el punto de vista económico los lazos con estos espacios —antes de esta etapa y durante ella— no tuvieron connotación nacional, fueron los que garantizaron durante siglos la permanencia y evolución de la región. De manera que en el estudio de este caso deben medirse no por su significado cuantitativo sino por el cualitativo, por lo que representaba en el microespacio desde el punto de vista económico, comercial, demográfico, de composición de clases e incluso político.

De las islas recibía casi todas sus importaciones y hacia ellas fluían la mayor parte de las exportaciones. Recibía ganado menor y mayor, víveres, maderas, carnes, ladrillos para las construcciones, arroz y otros comestibles, a cambio de tabaco, coco, café, fuitete, jabón y manteca. Los más sistemáticos fueron los vínculos con Jamaica, Puerto Plata, Samaná, Montecristi, Jeremie, Guarico, Puerto Rico, Providencia, Martinica, Guadalupe, Norfolk, Santo Tomás y otros lugares. En los reportes del puerto durante los primeros años del XIX (1802-1807), el círculo parece ser más estrecho (Samaná y Guadalupe), pero hacia 1824 el número ascendió considerablemente. Se destaca la intervencionalidad con las posesiones hispánicas e inglesas, Francia a continuación y en menor medida Holanda.

Durante estos años se conservó la participación de La Asunción en el contrabando americano, acentuado durante los años de 1823 a 1825. Las principales zonas en que se practicaba el contrabando en el Caribe, eran Santo Tomás, San Bartolomé y Margarita, puntos básicos de citas de corsarios y piratas. En la primera se reunían las mercancías robadas a los españoles y desde allí se llevaban a vender a Estados Unidos (EEUU). Precisamente éste y San Bartolomé mantuvieron e incrementaron sus históricos nexos con Baracoa, que les servía como vía de acceso al mercado norteamericano.

Un examen acucioso de la documentación que al respecto atesora el Archivo Nacional de Cuba revela que, más que una elemental transacción a partir de la oferta y la demanda, se utilizaba con bastante frecuencia el recurso de la reexportación, hecho que se explica por la carencia de potencialidades económicas y agrícolas para destinar al exterior. La importación se realizaba con un doble propósito: una parte para el consumo interno y otra para exportarla hacia las zonas que comúnmente traficaban con Baracoa en el Caribe o hacia EEUU.

Otro margen de dividendos fue el que la ciudad obtenía por el uso del puerto como escala de los barcos cubanos hacia las islas, de EEUU hacia ellas y viceversa. La región destinaba al exterior como productos autóctonos: tabaco, café, plátanos, cocos, naranjas, cera, miel de abeja y, en algunos años, jengibre, de reciente introducción por parte de los franceses. De tal forma Baracoa se convirtió en receptora de los productos del área para destinarlos a Norteamérica y de artículos de esa nación hacia el Caribe. Este mecanismo comercial debió ser el más practicado durante esos años.

Así, cuando en 1826 se declara la libertad de comercio con todas las banderas a los puertos de la isla, Baracoa tiene ya instaurado un sistema propio de relaciones comerciales, que a partir del siguiente año se fortaleció gracias al proceso de reformas, que redundaron en un progreso de considerable magnitud. Las principales reformas fueron la culminación de la remodelación de las fortificaciones (aproximadamente en 1855) y la concesión en 1832, por Real Cédula, de los derechos de lanchajes.

Como resultado de la Real Cédula, en los años siguientes se elevaron los indicadores económicos y comerciales. Un informe de la Real Hacienda fechado en 1842 señala que estos derechos "...tuvieron un feliz éxito [...] se aprecia que casi ha centuplicado de 1826 a 1841, pues la importación que no llegaba a nueve mil pesos durante la primera época mercantil de Baracoa, llegó a 80 000 en la segunda" (de las Cuevas, 1924, 141-149).

En 1838 se le otorgó un escudo de armas y el título de Siempre Fiel a la ciudad y seis años después se construyó un nuevo cementerio, pues el anterior ya estaba dentro del recinto urbano, lo que denota la prolongación del trazado debido al aumento de la urbe. En 1845 se inició nuevamente un proceso de reformas al puerto, que terminó en 1859. Éste incluyó un estudio de la bahía y sus áreas aledañas, una remodelación de la aduana y el emplazamiento de un nuevo muelle en sustitución del anterior —de carácter rústico— que no era suficiente para la cantidad de artículos que recibía en esos años el puerto.

En 1861 se dictaron medidas especiales para la villa, el puerto volvió a ocupar un lugar importante. Ello se hizo evidente en la orientación acerca de:

...la posibilidad de mandar allí un buque con preferencia a otros puertos, podría hacerse este servicio por lo de la estación de Santiago de Cuba, o si para ello debía aumentarse la misma o enviarlo directamente al puerto de esta capital, o a qué clase de buque puedan cargarse aquella comisión y el modo de hacer otro servicio sin perjudicar el general de la isla y salvar los inconvenientes que para ello puedan presentarse [de las Cuevas, 1924, t. I].

El programa también fue algo sumamente importante para la estabilidad y el incremento de los procesos de consolidación del organismo regional. Se pusieron en práctica medidas para garantizar la protección de las zonas rurales colonizadas, que desde la década de 1840 se habían consolidado como poblados rurales: la mejora de caminos interiores para unir de modo más efectivo las poblaciones del campo y el incremento de la inmigración blanca, además de las reformas a la cárcel que se llevaron a vías de hecho en 1858.

Dos años después se le otorgaron nuevas concesiones arancelarias y de otro tipo, que incluyeron el perfeccionamiento y alumbrado del muelle, la extensión de las franquicias comerciales que exceptuaban del pago de derechos de tonelaje a las embarcaciones que entraran y salieran con mercancías de ese puerto por 20 años y la sugerencia de enviar buques al lugar para mantener activo el enclave.

La práctica reformadora tuvo una repercusión directa en el comercio. El examen de los resultados de importación, exportación y movimiento portuario durante los años 1826 a 1841<sup>9</sup> permitió identificar que el

<sup>9</sup> Las estadísticas de importación y exportación de los años 1826 al 1859, así como las del comercio con las potencias extranjeras se tomaron de: Jacobo de la Pezuela, *Diccionario*

monopolio de la importación y exportación en Oriente estaba en manos de Santiago de Cuba, que absorbía más del 90 por ciento de esos indicadores. Para el resto de los puertos orientales quedaban pocas posibilidades. El puerto de Gibara, cercano y con mejores condiciones que el que nos ocupa, habilitado para el comercio con todas las banderas en 1827, desplazó e hizo mermar en cierta medida el tráfico de Baracoa en la ruta norte de la isla.

En general se manifiesta un cierto incremento en las cifras de introducción y extracción de productos, excepto en algunos años por situaciones coyunturales. Por ejemplo en el bienio de 1831-1832, que se explica por la conocida “guerra de tarifas” entre España y EEUU, cuando la metrópoli elevó los impuestos a las harinas norteamericanas, al extremo de excluirlas prácticamente de nuestro mercado. Como consecuencia, los norteamericanos impusieron fuertes barreras arancelarias al café cubano, producto importante de la región.

Ante la situación emergente provocada por la metrópoli, la mayoría de los puertos encauzaron con rapidez el producto hacia regiones europeas, pero para Baracoa la readaptación fue sumamente difícil por los históricos nexos con los norteños y las pocas potencialidades regionales, en comparación con sus vecinas. No obstante, también en su caso, aunque con mayor lentitud, se observó una recuperación a partir del año 1833.

Si en 1826 el valor de las importaciones sobrepasó considerablemente al de las exportaciones, desde 1836 el proceso se invirtió. Al observar este indicador a escala nacional e incluso macrorregional es lógico que resulte insignificante, pero debe tenerse en cuenta que incluso Oriente representa en ese plano, un porcentaje ínfimo en el comercio colonial, por lo que desde el punto de vista regional, por Baracoa, y macrorregional, por Oriente, esos índices tienen otra relevancia.

La mayor cantidad de embarcaciones extranjeras que traficaban por Baracoa eran de los competidores de España, Inglaterra, EEUU y Francia, pero principalmente la primera. Esta diferencia en los vínculos de España y el resto representó un 92.8 por ciento del total, frente a un 7.2 por ciento de desventaja para la península (de la Pezuela, 1863, t. I, 130). La primacía de Inglaterra provenía de las tradicionales relaciones de sus posesiones antillanas con la ciudad primada de Cuba, lo cual acentuó los lazos entre Baracoa y el Caribe en un porcentaje considerable.

*geográfico, estadístico e histórico de la isla de Cuba*, Madrid, 1863, tomo I, pp. 128-130, tomo II, pp. 34-38, 40-41 y 44 y Ramón de la Sagra: *Historia física, política y natural de la isla de Cuba*, tomo II, primera parte, París, 1842, pp. 73, 75 y 76.

La concurrencia de los factores analizados condicionó que en los años sesenta la región y la ciudad, como centro aglutinador y jerarquizante, ofrecieran un espectro mucho más alentador y atractivo que en toda su historia precedente.

Ello era evidente en el resultado del proceso de compactación de los núcleos rurales, simultáneamente con una concentración y complejización de las funciones urbanas, lo que hizo desaparecer definitivamente el absentismo.

El comportamiento demográfico es aparentemente paradójico: por un lado aumenta la población y por otro, los datos que se refieren a la ciudad reflejan inestabilidad y en algunos años disminución. Ello obedece, sin embargo, a la dinámica que se describió anteriormente, la que permitió una paulatina definición más precisa de la condición —urbana o rural— de sus pobladores, a diferencia de lo analizado en el periodo precedente. Pero en general la tendencia es al crecimiento.

Vale la pena destacar que dentro del conjunto poblacional, continúa prevaleciendo la población libre, aunque el número de esclavos se ha elevado al 14 por ciento del total, en correspondencia con la relativa capacidad que ha adquirido para obtener un incremento de personas con esa condición. No obstante, sigue siendo una proporción ínfima comparada con la mayoría de las regiones cubanas donde se había extendido la plantación esclavista.

Incluso con respecto al resto de Oriente, que no es exclusivamente plantacionista y donde predomina la mano de obra libre y la ganadería, también su particularidad es considerable. La única jurisdicción que, en cuanto a proporción de esclavos, tiene una similitud con La Asunción es Guantánamo, su vecina más cercana al suroeste, de reciente fundación.

El establecimiento del acueducto local y de la Sociedad Filarmónica completan la fisonomía citadina baracoana, que refleja también la ampliación superestructural de la riqueza ciudadana. En ello desempeñaron un papel importante los conjuntos de inmigrantes, fundamentalmente los francohablantes. A mediados del siglo el puerto se considera de primera clase y realiza un tráfico regional con cinco subpuertos, lo que incrementa la función de la ciudad con su *hinterland*.

En el plano que se levantó en 1873 se observa el emplazamiento del nuevo muelle y su comunicación con la calle de principal tráfico desde la ciudad, así como la localización de varios almacenes, una fábrica de aceite de coco, un punto de construcción de buques menores y la Sociedad Filarmónica. Se demuestra que el binomio puerto-ciudad sigue siendo

un componente proporcionalmente clave en la capacidad conformativa, integrativa y diferenciadora de la región.

#### CONCLUSIONES

La trayectoria de Baracoa revela un proceso de conformación de una región histórica bien particular que llega a consolidarse como tal en 1860. Para lograr un adecuado enfoque fue necesario profundizar en su conocimiento, descomponiéndola en varios aspectos dentro de los cuales, las relaciones de diverso tipo con otras regiones del espacio caribeño — a través de su puerto y el papel de la ciudad—, se presentan como sus catalizadores y conformadores. Esta metodología de análisis permite una comprensión más completa de su esencia e identidad. En cierta medida la propia condición de limitada inserción en el entramado insular propició que aflorara una estatura distintiva con plena vigencia en los finales del siglo xx.

Durante el periodo que transcurrió desde la fundación de la villa hasta la década de los ochenta del siglo xviii, la ciudad transitó desde la decadencia, el abandono y prácticamente la desaparición, hacia la búsqueda de soluciones individuales y emergentes para la sobrevivencia. El meollo de esas alternativas se halló en el establecimiento de relaciones comerciales propias y dependientes casi exclusivamente del Caribe. Ello se desarrolló por dos causas principales: su economía marchó casi desde los inicios en dirección particular dentro del contexto insular cubano y, en segundo lugar, la complejidad de su topografía dificultó en grado superlativo la creación de vías de comunicación terrestre.

Los vínculos con la macrorregión caribeña durante este primer periodo tuvieron varios grados de materialización: desde el intercambio intercolonial con las posesiones hispánicas durante las primeras décadas de la colonización, las acciones de saqueo por parte de corsarios y piratas hasta mediados del xvii y la participación por consenso en el ejercicio del contrabando intercaribeño, que fue lo más destacado y duradero. Éste último garantizó la supervivencia de la villa durante las primeras etapas y propició cierto desarrollo regional en los tiempos sucesivos, aunque siempre retardado en comparación con las otras regiones, incluso orientales.

El valor estratégico que el punto tenía para España determinó, aunque de manera tardía en comparación con otras, su interés por fortificar y estimular su progreso. Sin embargo, ese factor fue decisivo para la evo-

lución regional, pero paradójicamente al margen de la península, a favor de sus vecinos más cercanos y por tanto de los rivales de su metrópoli.

Aunque la magnitud de los cambios no tuvo trascendencia nacional, en el espacio baracoano se tradujo en importantes transformaciones que elevaron su jerarquía por la significación del puerto en las relaciones hispanoamericanas y caribeño-norteamericanas.

Dicho proceso condicionó una mejoría de importantes índices y favoreció subsecuentemente la práctica de colonizar el interior de la campiña, hasta ese momento reducida a explotaciones dispersas hacia el noroeste, proceso que se acelera desde mediados del XVIII, contribuyendo a que Baracoa se delinea como región histórica, a pesar de los efectos de una crisis regional durante la década de los ochenta.

Todos estos factores que desembocan en el estado de la región hacia finales de la década de 1780 actúan como antecedentes directos del proceso evolutivo que se observa desde comienzos del siglo XIX, caracterizado principalmente por la inmigración de francohablantes durante el paso de una centuria a otra, que proporciona estímulo a las posibilidades económicas y comercializadoras de la región. De esa forma se da inicio a un nuevo periodo en el proceso evolutivo regional.

Durante la primera década del siglo XIX, aunque no desapareció el tráfico ilícito, éste fue menos rentable en la medida en que se liberalizó el comercio de la isla, lo que contribuyó a la ampliación de las relaciones de Baracoa con el área de una forma regular y legalizada. El entramado de ese tipo alcanza definiciones espaciales duraderas hacia 1860.

Lo antes referido se efectúa en correspondencia con el incremento de las producciones propias, la definición y afianzamiento de una estructura económica particular y dependiendo del comercio exterior, la consolidación de los partidos rurales en estrecha relación con el sitio urbano y la ampliación de los vínculos con otros puertos de la isla, en función de sus relaciones caribeño-insulares y con el sur y este de Norteamérica.

Los resultados más evidentes se manifestaron en la tendencia prolongada al incremento de los índices demográficos, la complejización de las funciones urbanas, la extensión al máximo posible del trazado de la ciudad y la aparición de elementos condicionantes de una espiritualidad propiamente regional, con el fomento de manifestaciones culturales y vida asociativa propia. La relevancia de familias arraigadas al terruño, y con recursos económicos generalmente vinculados al puerto, representan en la década de 1860 una elite regional denotativa de la vida baracoesa, todo lo cual permite afirmar su consolidación como región histórica.



A pesar de los evidentes progresos a escala regional, en las estadísticas nacionales previas al inicio de la guerra de independencia de 1868, Baracoa se mantiene a la zaga de otras villas cubanas en una buena parte de los renglones de medición. Los turbulentos caminos que siguió en su desenvolvimiento la llevaron a reclamar —sobre todo durante la primera mitad del XIX— atenciones preferenciales, teniendo en cuenta su atipicidad, pero las soluciones casi siempre se dilataron mucho. Esto hizo que permaneciera latente esa sensación de abandono por sus patricios y de contemplación como algo lejano y exótico por el resto de los cubanos. Aun en tiempos en que estuvo más atendida, ese fue un fenómeno visible, por lo que en su escudo se rubrica la frase: *Onmiun Cubae urbium exigua si tempora prima ferens* (Aunque pequeña entre las ciudades de Cuba, sin embargo, soy la primera en el tiempo).

Las limitaciones de antaño y la dependencia revelan a la ciudad primada de Cuba, con un estilo constructivo austero, que no conoció de las complejidades europeas y occidentalistas clásicas de las formas urbanas. De las primeras villas cubanas, Baracoa es la de arquitectura más humilde. En ella sobresalen como testimonios de sus elementos conformadores sus bien conservadas fortificaciones. Sin embargo, su valor trasciende ese plano a toda una aprehensión ambiental regional que constituye hoy lo más atractivo de ella. Se refleja esta personalidad en un sistema cultural propio, que abarca lo étnico, lo lingüístico, lo culinario y lo artístico artesanal en sus más diversas gamas, así como un sentimiento de pertenencia en sus pobladores, de especial significado.

IVETTE GARCÍA GONZÁLEZ  
E-mail: vivian@jce.org.cu

## FUENTES CONSULTADAS

### ARCHIVOS

- ANC Archivo Nacional de Cuba  
Fondo Donativos y Remisiones, legajos 426/8; 698/1-24; 298/1.  
Fondo Archivo General de Indias, Contaduría, 1160  
Fondo Correspondencia de los Capitanes Generales, legajos 471/3 y 4; 35 y 38 (sin catalogar); 528/27083; 17/49; 532/27087; 1 (fuera de caja) 34, 35, 37, 41, 55, 58 y 60.

Fondo Administración General Terrestre, legajo 52/1-11.  
 Fondo Miscelánea de Expedientes, legajos 4076/AK y 4074/W.  
 Fondo Gobierno General, legajos 489/25128, 25129; 460/22714; 9/241 y 528/27083.

Fondo Bienes Embargados, legajo 2/205.

Fototeca. Gaveta. Escudos, pinturas y láminas correspondientes a la provincia de Oriente. Baracoa.

Biblioteca Nacional José Martí

Mapoteca. *Insulae Americanae*, por Nicolau Vizeker, 1652, Servicio Cartográfico del Ejército.

Colección de Thomas Jeffery.

Colección de José del Río.

#### HEMEROGRAFÍA

Cañas Abril, Eduardo

1955 "Baracoa. Bosquejo histórico", *Revista de Arquitectura*, La Habana, mayo de 1955.

Carrobello, Caridad

1990 "Una huella de Colón", *Bohemia*, La Habana, 25 de mayo de 1990.

Cruz, F. J. de la

1846 "Baracoa", *El Prisma*, La Habana, octubre 1846.

Hartman, Alejandro de

1980 "Evidencias de la industria azucarera en Baracoa", *El Yunque*, Baracoa, enero-junio de 1980.

Moreno Franginals, Manuel

1980 "En torno a la identidad cultural del Caribe insular", *Revista Casa de las Américas*, núm. 20 (118), La Habana.

Pérez de la Riva, Juan

1977 "Presentación de un censo ignorado. El Padrón de 1778", *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, La Habana.

1935 "Inglaterra y Cuba en la primera mitad del siglo XVIII", *Revista Bimestre Cubana*, vol. XXXVI, 2do. semestre, La Habana.

Pichardo, Hortensia

1975 "Noticias de Cuba", *Santiago*, diciembre.

Sorhegui, Arturo

1980 *El surgimiento de una aristocracia colonial en el occidente de Cuba durante el siglo XVI*, Santiago, núm. 37, Santiago de Cuba.

Venegas, Carlos

1980 "Baracoa. Caracterización como centro histórico urbano", *El Yunque*, Baracoa, enero-junio de 1980.

## BIBLIOGRAFÍA

- Arciniegas, Germán  
1978 *Biografía del Caribe*, Buenos Aires, Suramericana.
- Bosch, Juan  
1981 *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial*, La Habana, Casa de las Américas.
- Callejas, José María  
1911 *Historia de Santiago de Cuba*, Imprenta La Universal.
- Carbonell, Néstor  
1931 *Papeles existentes en el Archivo General de Indias relativos a Cuba y muy particularmente a La Habana*, La Habana, Imprenta El Siglo xx.
- Cartay Angulo, Rafael  
1988 *Ideología, desarrollo e interferencias del comercio caribeño durante el siglo xviii*, Caracas, Academia Nacional de la Historia.
- Castro, José Ignacio  
1977 *Baracoa. Apuntes para su historia*, La Habana, Arte Literatura.
- Cuevas, Ernesto de las  
1919-24 *Narraciones históricas de Baracoa*, Baracoa, Imprenta La Crónica.
- Franco, José Luciano  
1965 *Revoluciones y conflictos internacionales en el Caribe, 1789-1854*, La Habana, Ciencias Sociales.  
1986 *Apuntes para una historia de la legislación y la administración colonial en Cuba. 1511-1800*, La Habana, Ciencias Sociales
- Guerra, Ramiro  
1952 *Historia de la nación cubana*, t. I-III, La Habana, Historia de la nación cubana.
- Instituto de Estudios de Administración Local  
1951 *Planos de ciudades iberoamericanas y Filipinas existentes en el Archivo de Indias, introducción por Fernando Chueca y Leopoldo Torres Balbás*, Madrid.
- Instituto de Historia de Cuba  
1994 *Historia de Cuba. La colonia. Evolución socioeconómica y formación nacional, desde los orígenes hasta 1867*, redacción: María del Carmen Barcia, Gloria García y Eduardo Torres-Cuevas, La Habana, Editora Política.
- Le Riverend, Julio  
1946 *Los orígenes de la economía cubana*, México, El Colegio de México.
- Leiseca, Juan  
1925 *Historia de Cuba*, La Habana, Montalvo, Cárdenas.
- Macías Domínguez, Isabelo  
1978 *Cuba en la primera mitad del siglo xvii*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispánicoamericanos.
- Marrero, Leví  
1960 *Cuba. Economía y sociedad*, t. 1-9, Madrid, Playor.

- Mateizán, Roberto  
 s/f *Cuba pintoresca y sentimental*, Santiago de Cuba, Tipografía Arroyo y Hnos.
- Memorias de la Real Sociedad Económica de Amigos del País*  
 1848 T. 32, 1846, La Habana, Imprenta del Faro Industrial.
- Morales, Salvador  
 1998 *Espacios en disputa. México y la independencia de Cuba*, México, Centro de Investigación Científica Jorge L. Tamayo, Secretaría de Relaciones Exteriores.
- Morell de Santa Cruz, Pedro A.  
 1985 *La visita eclesiástica*, La Habana, Ciencias Sociales.
- Pérez de la Riva, Francisco  
 1944 *El café. Historia de su cultivo y explotación en Cuba*, La Habana, Jesús Montero.
- Pezuela, Jacobo de la  
 1863 *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la isla de Cuba*, t. I y II, Madrid, Imprenta del establecimiento de Mellado.
- Pichardo, Hortensia  
 1986 *La fundación de las primeras villas de la isla de Cuba*, La Habana, Ciencias Sociales.  
 1968 *Documentos para la Historia de Cuba*, t. I, La Habana, Ciencias Sociales.
- Portuondo, Fernando  
 1974 *Historia de Cuba. 1492-1898*, La Habana, Editorial Pueblo y Educación.
- Portuondo, Olga  
 1996 *Santiago de Cuba. Desde los orígenes hasta la Guerra de los Diez Años*, Santiago de Cuba, Editorial Oriente.
- Sagra, Ramón de la  
 1861 *Historia física, política y natural de la isla de Cuba*, París, Librería de L. Hachette.
- Venegas, Carlos  
 1979 *Dos etapas de la colonización y expansión urbana*, La Habana, Editora Política,
- Venegas, Hernán  
 1993 *Provincias, regiones y localidades. Historia Regional Cubana*, Caracas, Fondo Editorial Trópikos.
- Von Grafenstein, Johanna  
 1997 *Nueva España en el circuncaribe (1779-1808). Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Serie Nuestra América, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Wright, Irene  
 1918 *Santiago de Cuba and its districts 1607-1640*, Madrid, Tipografía de F. Peña Cruz.