

La Aduana Matanzas, reseña histórica

AUTORES : LIC FRANCISCO ALFONSO ABRAHAM

Universidad de Matanzas “Camilo Cienfuegos” “Carretera a Varadero Km. 3.5

CUM “Medardo Vitier Guanche”

CD de monografías 2009

(c) 2009, Universidad de Matanzas “Camilo Cienfuegos”

Resumen

El presente resultado es un primer acercamiento a la Historia de la Aduana Matanzas y su objetivo es recoger de manera cronológica los hitos fundamentales del devenir histórico de esta institución para que sirva de punto de partida a quienes se propongan empeños superiores.

Consideramos que el presente trabajo pueda incentivar en la profundización de cada uno de los momentos más relevantes de la Aduana Matanzas, institución que surge en la época colonial y llega a nuestros días, por lo que está vinculada a todo el devenir histórico matancero.

Palabras claves: aduana, Neocolonia, arancel, puerto,

Introducción

La palabra Aduana posee una etimología oscura. Prescindiendo de la teoría que la hace derivar del griego, dos son las que parecen más aceptables, una de ellas la hace derivar del árabe “al diovan”, que era la casa o lugar donde se reunían los administradores de finanzas para la percepción de derechos o impuestos.

La otra afirma que procede del italiano “dogana”. Lo más probable ésta última proceda de aquella y ambas del persa “diván”, que significaba lo mismo que para los árabes: lugar o local de reunión de los administradores financieros.

Es curioso que los países no afectados por la influencia árabe poseen otros términos para designar tales oficinas públicas: concretamente el inglés “customs house” y en alemán “zoll”.

Otras formas etimológicas de la aduana provienen del francés “donane” y del portugués “alfandega”.

El diccionario Hispánico Universal editado en Barcelona en el año 1967, da la definición de Aduana de la siguiente forma:

“Es la oficina donde se pagan los derechos de importación o exportación de las mercancías”

La Ley 1092, de 5 de febrero de 1963, define a la Aduana como:

“Unidades Operativas destinadas para la Inspección y Control de los artículos de exportación e importación, así como para el despacho de los pasajeros que arriben o salgan del territorio nacional de acuerdo con las normas establecidas para asegurar el monopolio estatal del Comercio Exterior”

Desarrollo.

Cuando el Antiguo Testamento se plantea que:

“Entonces Israel les respondió: Pues así es, hacedlo; tomad de lo mejor de la tierra en vuestros sacos, y llevad a aquel varón un presente, un poco de bálsamo, un poco de miel, aromas y mirra, nueces y almendras. Y tomad en vuestras manos doble cantidad de dinero.....” (1)

Se estaban sentando las bases para la creación de los impuestos que, sobre los artículos vendidos, cobra cada país.

Desde las antiguas civilizaciones, y con el surgimiento del comercio entre pueblos y naciones, aparece la práctica de imponer al negociante que extrae o introduce mercancías, o simplemente las transporta, una cuota o gravamen a favor del gobierno o de la comunidad donde ocurre la operación.

Las primeras referencias nos llegan acerca del comercio en las ciudades griegas el que se realizaba en su casi totalidad por mar y los derechos se exigían exclusivamente en los puertos.

El gran filósofo griego Aristóteles en uno de sus escritos expuso que:

“... el estado debía conocer el valor de las exportaciones e importaciones para basar en estos datos la política financiera del mismo...” (2)

A partir de aquí se observa un gran vuelco en los objetivos de las Aduana, pasan de una recaudación puramente fiscal para convertirse en un parámetro que servía para informar y hasta cierto punto definir la política financiera del estado.

El sistema aduanero de Grecia es conocido superficialmente, pero de su existencia nos han llegado referencias significativas a través de Aristóteles, Demóstenes, Tucídides, Jenofontes, etc., La Aduana era para los griegos

el órgano que manifestaba el poder del soberano sobre las mercancías que deseaban introducir en la ciudad. El hecho de la entrada era el acto gravado con el tributo aduanero. Y esa constante la veremos a lo largo de los tiempos en los distintos países que aplican los derechos de aduana.

Con el transcurso de los siglos, se reglamenta y mejora su organización. Surgen así los derechos de importación, exportación y tránsito.

La Aduana es una institución cuyos orígenes se remontan a la existencia de los primeros núcleos nacionales. Las Aduanas nacen a la vida pública con el estado. Bien es verdad que en ocasiones su nombre era diferente y que, incluso, su establecimiento no era permanente, pero el sentido de su actividad, de sus funciones, sus primeras señales de existencia surge ante nuestros ojos con los más antiguos documentos escritos a que el hombre ha tenido acceso.

De su forma en especie y con cierta característica de donativo al Príncipe – recordemos que la Hacienda Pública se confundía con las Arcas Reales – pasa el derecho de Aduana a adquirir una forma de pago dinerario, ad valorem o específico. La Aduana en la Edad Media representa intereses locales y no estatales en el sentido moderno. Estos derechos muchas veces se confundían con el derecho de paso.

A finales del siglo XV y motivado por el monopolio que ejercían en el mediterráneo los árabes y turcos, los países de Europa comenzaron la búsqueda de una nueva vía marítima para efectuar su comercio con el Asia, llegándose en 1492 por medio de una empresa costada en parte por los Reyes de España, a descubrirse el llamado Nuevo Mundo, por el Almirante Cristóbal Colón.

Con la colonización de las tierras descubiertas, se comenzó a desarrollar un comercio bastante regular entre las colonias y la metrópolis, por lo que en el siglo XVI, año 1558, conjuntamente con el título de capital de San Cristóbal de La Habana, se recibe la autorización oficial de la metrópolis para que se habilite el puerto de La Habana, como el único puerto oficial de la Isla de Cuba para efectuar el comercio con España, y como consecuencia de esto se instauró la primera Aduana de la Isla de Cuba.

DESCRIPCION DE LA BAHIA DE MATANZAS, EL PUERTO Y SUS INSTALACIONES.

ANTECEDENTES HISTORICOS

De acuerdo con Ponte Domínguez y otros historiadores que le han sucedido consideramos que el primer europeo que exploró la Bahía de Matanzas fue Sebastián de Ocampo mientras realizaba un bojeo a la Isla, enviado desde La Española (Santo Domingo) por instrucciones del Comendador Nicolás de Ovando en 1509.

Aunque dominada por España, correspondió a un cartógrafo italiano llamado G. Benzoni confeccionar el primer mapa de Cuba en el año 1541, se aprecia el “Portus Matanzas” entre los principales de la Isla.

Entre las azules y no contaminadas aguas de su Bahía se efectuó durante los siglos XVI, XVII y XVIII, el grueso del comercio de rescate y contrabando que se efectuaba en la colonia.

Plantea Ponte Domínguez:

“El Puerto de Matanzas sobresalió como el sitio de la Costa Norte de Cuba, donde se perpetraron las mayores infracciones de las ordenanzas legales que vedaban el tráfico fraudulento”⁽³⁾

Testigo fue la Bahía del combate ocurrido el 8 de septiembre de 1628 entre el General Neerlandés Pieter Pieterszon Hayn, al mando de veinte y tres veleros de guerra y la llamada “Flota de la Plata” al mando del General Español Juan de Benavides Bazán, así como de la derrota de éste último y de la captura por parte de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales del precioso botín que transportaba la Flota antes mencionada, debido a la cobarde actitud asumida por el español que huyó refugándose en un ingenio ubicado en la Finca “Los Molinos” a la que se La Ciudad de San Carlos y San Severino de Matanzas fue oficialmente fundada el 12 de octubre de 1693.

Dos días antes, es decir, el 10 de octubre el Agrimensor Juan de Uribe había realizado el trazado de las calles, las plazas y de los lugares donde se construirían los edificios destinados a servir de asiento al gobierno y sus dependencias.

Pedro Antonio Alfonso en su libro “Memorias de un Matancero” plantea:

“De los solares que hacen a la Plaza referida se señaló uno y tres cuartos para las casas de la Aduana”⁽⁴⁾

La casa a la que se refería Alfonso no es otra que la ubicada en la Plaza de la Vigía llamada más tarde Plaza Vieja y que comprende los terrenos donde hoy está el edificado el Teatro Sauto (MN), el frente y el área de la Antigua Jefatura de Policía y Cuartel de Bomberos y terrenos aledaños. El lugar es el que actualmente ocupa la Audiencia (Fiscalía). Las fuentes consultadas nos brindan información acerca de diferentes proyectos para la construcción del edificio, inclusive es la construcción del edificio de la Aduana la primera obra desarrollada en Cuba por el arquitecto francés Jules Sagebien, el que con solo 24 años de edad recibió el encargo del gobernador de la ciudad de enmendar el edificio ante el hundimiento de una parte del mismo.

Mientras se construía el edificio las labores de aduana se realizaron tomando como base las casas de los Regidores del Cabildo y posteriormente el local utilizado por el gobierno de la ciudad.

Durante el siglo XVIII fue muy activa la vida de la Bahía Matancera, ya que a consecuencia de la dominación inglesa a que estuvo sometida La Habana por casi un año y a solicitud del primer Conde de O' Reilly, se autoriza por el Monarca Español Carlos III, por la Real Cédula de Agosto 6 de 1764, un servicio de Correo Marítimo entre La Coruña y La Habana. Esta ampliaba la posta ordinaria que se efectuaba de Santiago de Cuba a La Habana, con parada obligatoria de ida y regreso en Matanzas.

El 21 de agosto del propio año “se abrió el tráfico” comercial con los Puertos de Barcelona, Alicante, Cartagena, La Coruña, Málaga, Gijón y Santander, con el cual cesaba el monopolio reservado a la Ciudades de Sevilla y Cádiz y en 1778 se promulga el “Reglamento para el Comercio Libre de España e Indias”. Este reglamento en sus inicios solamente se aplicó en los Puertos de Santiago, La Habana y Batabanó, únicos autorizados para efectuar el comercio con la “Madre Patria”. En el propio siglo XVIII y como una necesidad de la guerra que contra Inglaterra mantenía el monarca español Carlos III y arrastrado por el pacto familiar que lo ligaba al Rey francés Luis XVI, se le concede el derecho a los puertos cubanos a comerciar con barcos de países con banderas amigas.

A fines de 1791 se destruyeron las riquezas azucareras haitianas y en ese momento Francisco Arango y Parreño a la sazón Apoderado del Ayuntamiento de La Habana ante la corte de Madrid, solicita la concesión del Puerto de Matanzas como puerto de clase menor, rápidamente los habitantes matanceros trataron de obtener ventajas gracias a las gestiones del Síndico Procurador General Don Rafael de Molina y Montenegro, el 3 de diciembre de 1793 se abre el Puerto de Matanzas como puerto de clase menor, se crea en ese momento la administración de rentas marítimas de matanzas, embrión de la actual aduana matancera, que radicó como expresamos anteriormente en un edificio enclavado en los terrenos que hoy ocupa la Audiencia (frente al Teatro Sauto MN)

Este comercio aun restringido a realizarse entre la Metrópolis y la Colonia, significó un aumento en el estándar de vida de la ciudad y sus alrededores ya que los productos de la región podían exportarse en las cercanías del lugar de su cosecha sin tener que invertir recursos en su transportación para La Habana.

El 2 de julio de 1796 se emite la primera instrucción sobre el funcionamiento de las Aduanas y del cobro de los aranceles de que tengamos noticias y que en una de sus partes planteaba:

“establecer la uniformidad y claridad necesaria en las Aduanas para su despacho “(de buques)

y en otra parte:

“que se observen en las Aduanas habilitadas por España las regulaciones y formalidades correspondientes a actos públicos”

A pesar de la intensa búsqueda, se puede decir que son pocos los datos que se han logrado obtener, por la escasez de documentos existentes que traten sobre el tema, pero se conoce que los primeros derechos sobre exportaciones e importaciones que fueron cobrados por la institución aduanal en nuestra ciudad, estuvieron a cargo del cabildo de la misma; por lo que se asegura que en la Casa de los Regidores fue donde se ubicó

inicialmente la primera Aduana de la Ciudad de Matanzas, con posterioridad fue ubicada en El Morrillo, batería de costa situada en la bahía de Matanzas que actualmente funciona como museo.

En Matanzas un punto importante para el tráfico comercial fue el cauce del Río San Juan por donde transitaban las barcazas conteniendo las cajas de azúcar elaboradas en el Ingenio “El Salto” entre otros y el rape molido por los molinos de tabaco de “La Candelaria” (actualmente región conocida por “Los Molinos”) y de estos es de los que cobra el Fisco en 1795, la cantidad de \$ 108,365 con 3³⁴ reales fuertes que: constituyen los primeros impuestos aduanales de que tenemos noticia de su cobro.

SIGLO XIX

La Aduana matancera inicia este siglo atendiendo un puerto que como el resto de la isla, se hallaba convulsionado por las numerosas corrientes políticas que se movían en nuestro suelo.

En 1807 específicamente en 14 de marzo llegó a Matanzas una Instrucción sobre el Cobro del Arancel según los Artículos 45 y 46 de la Rea Célula y que firmaba el Sr. Intendente del Ejército de la Isla de Cuba que decía en unas de sus partes:

“...se establecen los derechos pertenecientes al Almirantazgo, que deben exigirse y recaudarse en las Aduana de todos los puertos secos y mojados de España e Indias”.⁽⁵⁾

Y como apareado al auge del comercio surge la necesidad del incremento de la plantilla de la Aduana y para obtener del personal contratado al efecto se emite una Instrucción sobre el contenido de trabajo del Vista Cobrador:

“Siempre que Don Horacio Ruíz Vista Cobrador no haga falta a las funciones de ese empleo, como general deber a que debe consagrarse no hay inconveniente en que continúe desempeñando la función a que lo destiné..... la persecución del comercio clandestino.....”

En esa época le preocupaba al régimen español el extraer de cada funcionario el máximo sin atender su superación aunque exigiéndole la mayor calidad en el desempeño de sus funciones, acreditando esto el informe que emitido por el Supervisor el 16 de octubre de 1812 sobre una Violación de la Ley 4º Nº 5 en el Libro 8 de entrada y salida de buques que era llevado por Don Juan José de Aranguren verificándose que se habían cometido faltas:

“La falta de instrucción del Escribano de la Administración de Hacienda, sobre la Ley 4º en la certificación de los libros.....”⁽⁶⁾

Como vemos este informe tacha de falta de instrucción al escribano y a la Administración de Hacienda de Matanzas sin analizar que en Matanzas en el Censo de 1792 tenía 6216 habitantes y sólo dos escuelas de instrucción.

Se discutía entonces la necesidad de que decretara el libre comercio en el puerto, es decir, que el Puerto de Matanzas pudiese comerciar con todos los países y aun el 1814 la Corte Española le negaba este derecho.

El 10 de febrero de 1818 por Real Orden obtenida gracias al tesonero esfuerzo de Francisco Arango y Parreño se abre el Puerto de Matanzas para el libre comercio. Esta fecha marca un hito en la historia de la Aduana ya que a partir de ese momento se comenzó a controlar las naves que desde todas las partes del mundo entraban a cargar o descargar mercancías en las primitivas instalaciones del puerto matancero.

Con la libertad del comercio surgen necesidades tan nuevas como imprevisibles en los lejanos años de 1818. En esa época y a resultas de una visita que efectuara a Matanzas el Capitán General de la Isla, ordena la fabricación de un almacén para el uso de la Hacienda.

Dicha Orden fechada el 2 de julio de 1818 decía textualmente.

“...que en la mediación de su pequeño muelle y enseguida de la casilla del resguardo, se construyese un almacén para sal y efectos de la Real Hacienda del Comercio. Principiada esta obra tan necesaria como urgente...”

Esa memorable visita trajo algunos cambios en los Aranceles ya que en igual fecha (Julio 2 de 1818) y a instancias del mencionado Capitán General, el Sr. Dr. Alejandro Ramírez, Sub Delegado de Hacienda de Matanzas dicta una instrucción donde:

“... se ordena destinar la mitad de lo recaudado por el cobro de los derechos de tonelaje de los buques americanos para el pontón del puesto...”

Decididamente, es indiscutible que el desarrollo trae consigo grandes cambios que no son más que el precio que hay que pagar para ponerse a la par de las naciones desarrolladas.

El desarrollo del comercio está parcialmente subordinado al desarrollo de las fuentes de producción de una región o país.

En nuestro caso hay un hecho que marca un vuelco definitivo en la forma de producir azúcar y por lo tanto un incremento en la exportación del preciado grano y lo fue la construcción en el Ingenio “La Victoria” propiedad de Pedro Bauduy del primer tren de reverberos por un modelo copiado de los ya existentes en Jamaica. Este hecho convirtió de pronto al Puerto de Matanzas en el primer exportador de la mejor azúcar que se producía en Cuba.

La Aduana matancera obtiene una recaudación que supera el 250% a la obtenida en etapas anteriores.

Agregado a esto véase también un incremento en la población debido a la migración que desde la parte española de Santo Domingo recibió la región, que proporcionaron sus conocimientos científicos aplicados a la agricultura perfeccionando la máquina y los hornillo de fabricar azúcar y transformaron la ciudad y sus alrededores en hermosos cafetales y cañaverales de ricas cosechas y alta calidad.

Ejemplo de la actividad aduanera en este siglo.

Se conoce que el 4 de abril de 1829 en el periódico de “La Aurora de Matanzas” ⁽⁷⁾pág.1; se efectuó un remate en los portales de la Aduana de mercancías decomisadas a dos barcos españoles que consistía en:

Para el lunes 6 del corriente se ha de rematar en los portales de esta Real Casa los efectos siguientes caído en pena de conciso por exceso fuera de registro, en la Barca Española N.S. de los Milagros, a saber una caja de alcauciles en aceite con 30 latas, una caja con 60 libras de dátiles, 2 sacos con 350 libras de garbanzos, seis cuñetes con 130 libras de morcillas, 3 cuñetes con 27 libras de longanizas, 2 barriles con 6000 sardinas, 4 cajas con 143 libras de fideos, como también un cajón con una prensa y cuchilla para cortar papel que por el mismo motivo se encontró en la palacia española Trinidad.

En este mismo diario en mayo 7 de 1833 sale un aviso que decía:

El 8 de los corrientes se han de rematar en los portales de la Real Aduana, 32 cascos y 10 sacos de arroz con más del 10% de averías que han resultado en la descarga de la Goleta Americana.

Según la Historia del Municipio Matanzas, (Tomo I) del Museo Provincial “Palacio de Junco” 1993. P.236 ⁽⁸⁾ en el período 1819 al 1839 ocurrieron las siguientes entradas y salidas de buques.

Año	Entrada/Salida	Año	Entrada/Salida
1819	268/265	1828	225/249
1820	256/7	1829	209/269
1826	226/236	1830	220/304
1827	231/251	1830	607/584

Movimiento Comercial del Puerto de Matanzas (1842 -1846)

Año	Buques Españoles	Buques Extranjeros	Total
1842	80	270	350
1843	76	268	344
1844	60	362	422
1845	75	192	267

1846	58	319	377
------	----	-----	-----

Podemos señalar que durante esta etapa fue su administrador el Sr. Osvaldo R. Gou Lanjuchere, habanero de nacimiento, pero educado en Cárdenas y Matancero de corazón que en 1896 se incorporó al Ejército Libertador en la Brigada Cárdenas, que al terminar la guerra ostenta el grado de Teniente, que más tarde específicamente en 1923 fue nombrado nuevamente Administrador de la Aduana de Matanzas.

El Gobierno Español cesó su dominación en Matanzas el primero de enero de 1899, que con el cambio la Aduana siguió su constante bregar defendiendo los intereses de los gobernantes de turno.

Al instaurarse la Seudo-república, las Aduana de nuestro país, cambiaron de dueños, pasando desde 1898, de las manos de los españoles a las manos de los intervencionistas yanquis.

De más está decir, lo que esto representó no solo para la Aduana, sino también para todo nuestro pueblo en general que a partir de esa época comenzó a sufrir las consecuencias de los desmanes de los gringos y a padecer de los males en que nos veíamos sumidos con la presencia en todas las esferas de la vida del vecino indeseable.

El gobierno de Mac Kinley, mediante sus representantes, rebaja las tarifas aduanales a los productos norteamericanos que entran a nuestro país, sin que se hagan modificaciones a los derechos arancelarios pagados por los productos cubanos al entrar a los EEUU.

El gobierno interventor en Cuba, sustituye las leyes reales y la ordenanzas que regían el funcionamiento de las Aduanas en nuestro país por las nuevas ordenanzas de la Aduana dictadas en los EEUU por orden N° 173 del 22.06.1901, la cuales fueron publicadas días después en idioma inglés por la Gaceta Oficial de Cuba.

Entre otras cosas en estas ordenanzas se disponía la división de las Aduana en dos clases:

- Primera Clase: El Puerto de La Habana.
- Segunda Clase: Los restantes puertos del país, incluyendo el de Matanzas.

En las ordenanzas también se disponía que al frente de cada Aduana, debiera estar un Jefe Administrador conjuntamente con un Inspector General del Puerto.

En marzo de 1902, se conoce que la Aduana era ya una sección del Ministerio de Hacienda, de acuerdo a lo dispuesto por la orden N° 142 del gobierno intervencionista de los EEUU; pero el 27 de junio de 1993, por el Decreto Ley N° 23 se suprime a nivel nacional estas secciones y se crea la Dirección General de Aduanas.

En 1899 al pasar la Aduana Yumurina de las manos Ibéricas a las Norteamericanas fue designado para ocupar el cargo de Administrador de la misma el Sr. Juan Carbó y Molina que fue sustituido por el General Manuel Rodríguez Fuentes, otro de los “Generales y Doctores”⁽⁹⁾ que al decir de Carlos Loveira acapararon la política y los cargos públicos en la República mediatizada.

Este General fue sustituido por Isidoro Palacio y Fortún quien a su vez fue desplazado por Juan González Novo.

Resulta interesante comprobar como cada cambio de gabinete presidencial se otorgaba nuevas prebendas y funcionarios venales eran sustituidos por otros de peor ralea con el fin de continuar con el juego de la corrupción político-administrativa en que estuvo sumida Cuba hasta el 1º de enero de 1959.

Estado demostrativo del movimiento de recaudación de la Aduana Matanzas durante el espacio de tiempo entre julio de 1905 a junio 1922.⁽¹⁰⁾

Años	Recaudación	Años	Recaudación
1905	\$ 851 078,54	1914	\$ 737 130, 53 (- 239 602, 28)
1906	\$ 737 291 ,52 (- 113 787,02)	1915	\$ 949 834, 42 (+ 212 703, 88)
1907	\$ 806 464, 81 (+ 69 163,29)	1916	\$ 1 082 022, 35 (+ 132 187, 93)
1908	\$ 732 540, 30 (- 73 914, 51)	1917	\$ 895 299, 93 (- 186, 722, 42.)
1909	\$ 960 300,46 (+ 227 850, 16)	1918	\$ 853 326, 75 (- 41 973, 18)
1910	\$ 976 104,99 (+ 15 714, 47)	1919	\$ 1 720 382, 12 (+ 867 055, 37)
1911	\$ 843 012,24 (- 233 092, 69)	1920	\$ 2 911 234, 20 (+ 1 190 852, 08)
1912	\$ 1 540 784, 16 (+ 211 771,92)	1921	\$ 721 587, 03 (- 2 189 647, 17)
1913	\$ 976 732, 81 (- 78 051, 35)	1922*	\$ 805 038, 74 (- 83 457, 71)

*significa que es hasta julio del 1923.

En estos años, la Aduana Matancera, conocida como administración de Aduanas, se encontraba ubicada en un edificio situado en la calle Pavía 5 entre Milanés y Contreras.

Vale la pena señalar que el mencionado edificio, era conocido como el de Obras Públicas, fue destruido para ser remplazado por otro edificio, construcción más moderna, pero esto al igual que muchos otros programas y promesas de los entonces gobernantes, solo quedó plasmado en el papel y la obra nunca vio la luz, ya que los politiqueros de turno en aquella época, se apropiaban del presupuesto que se había asignado para tal construcción, quedando el área desde entonces convertida en un solar yermo hasta después del Triunfo de la

Revolución el 1º de enero de 1959, el cual posteriormente fue acondicionado y convertido en lo que era el Cabaret Antillano.

Ingresos aduaneros de Matanzas comparados con los obtenidos por todas las Aduana de la República en el último quinquenio:

AÑO	RENTAS DE ADUANA	
	TOTALES	MATANZAS
1936	37 333 564	466 846
1937	40 589 975	469 667
1938	35 036 996	257 526
1939	33 800 678	278 718
1940	36 484 589	254 043

Con relación al tema es conveniente reseñar que, desde comienzo de su obra gubernativa, el Dr. Santiago Alvarez, Gobernador Provincial, acometió - de acuerdo con la cámara de comercio y las fuerzas vivas matanceras- una fuerte campaña destinada a lograr que los importadores locales hicieran las importaciones de sus mercancías directamente por el Puerto de Matanzas y no por La Habana como venía sucediendo, lógicamente tal medida repercutió, inmediatamente en los ingresos aduaneros de Matanzas, como puede comprobarse si se analizan las últimas recaudaciones, especialmente durante el año 1941 que logró recaudar en los primeros 11 meses \$ 221 588,13.

De estos años, los documentos conservados son pocos, pero se debe recordar que esta época, la corrupción, el soborno y los negocios sucios no eran reflejados en documentos oficiales y la Aduana como institución en esa época, respondía solo a los intereses de la clase pudiente, que era la minoría rica, despreciable y déspota que explotaba al pueblo cubano con el apoyo de los norteamericanos interventores.

Para que esto se comprenda mejor, basta decir que los funcionarios de Aduana en esa época, respondían a una etapa anterior al Triunfo de la Revolución, devengaban un salario muy bajo, pero mantenían un alto estándar de vida, debido a que en la mayoría de los casos, dichos funcionarios eran contrabandistas y este negocio reportaba fabulosas ganancias.

El 19 de octubre de 1927 fue promulgado un nuevo arancel con dos tarifas, este arancel fue confeccionado en base al sistema Belga y se mantuvo vigente hasta el 24 de febrero de 1958.

Por la situación y sus condiciones naturales del Puerto de Matanzas tenía un fácil acceso debido a su amplia boca de tres millas de ancho aproximadamente, con profundos canales que permitían la entrada y maniobra de los buques. Matanzas poseía una zona franca la cual constituía un importante centro de exportación de mercancías, convirtiéndose en política de expansión económica no solo provincial sino además nacional, con este objetivo brindaba facilidades a las oficinas consulares de distintos países e instituciones bancarias. Estaban representadas además las empresas industriales de mayor importancia de aquella época tanto nacionales como extranjeras.

La Zona Franca Matancera fue creada por el decreto presidencial 490 del 14 de septiembre de 1934 y publicada en la gaceta oficial el día 15 de septiembre de este año, contaba con diferentes fábricas:

- Una fábrica de bombones administrada por Felipe Dulzaides.
- Una fábrica de Pilas.
- Una fábrica de medias.
- Un depósito de perfume donde la materia prima entraba por el aeropuerto de la Habana y luego en la zona franca se reembazaba para enviar al extranjero.

Con fecha 1º de abril de 1950, se presentó ante el tribunal de cuenta de la Hacienda, una declaración jurada de los bienes de la Aduana de la ciudad de Matanzas, conociéndose entonces que dicha institución en esta ciudad tenía una plantilla oficial de 37 trabajadores y que había un total de 34 plazas cubiertas.

Desde 1901 hasta 1953, las inversiones en lo que a la Aduana se refiere prácticamente fueron nulas, ya que lo poco que se invirtió, fue dedicado a muebles y equipos de oficina.

Administradores de la Aduana Matanzas de 1899 a 1965

- | | |
|------------------------------|------|
| ✓ Juan Carbó y Molina. | 1899 |
| ✓ General Manuel Rodríguez. | 1899 |
| ✓ Isidro Palacio y Fortún. | |
| ✓ Juan González Novo. | |
| ✓ Osvaldo R. Goa. | 1923 |
| ✓ Nombre ilegible (Quintana) | 1933 |
| ✓ Laureano López. | 1946 |
| ✓ Isidro Valdés. | 1952 |
| ✓ Baire Díaz. | 1959 |

- ✓ José M. Rodríguez Acosta. 1960
- ✓ Casimiro Rodríguez 1962
- ✓ Amado Enrique Rivas. 1965

Con el triunfo revolucionario de enero de 1959, hizo posible que la Aduana Matanzas pasará como otra institución a manos del pueblo trabajador, la Aduana Matanzas, como cada uno de los organismos oficiales que existían en nuestro país no era más que un representante aliado a la burguesía que defendía ciegamente sus intereses para ayudar al capital a ceñir aun más sus garras sobre nuestro territorio y la Aduana de matanzas no fue la excepción.

En Matanzas, la comisión interventora estuvo formada por el Dr. Laudelino H. González, Félix Ponce y Argelio Martínez; del trabajo realizado por esta comisión para la reorganización y continuación de las labores en la ciudad de Matanzas, quedó designado como administrador provincial el compañero Baire Díaz Gutiérrez; que sustituía en ese momento a Isidro Valdés Astolfi; el cual hizo entrega mediante un acta, la cual firmaron los miembros de la comisión a las 10:00 horas del día 13 de Enero de 1959, en el local que entonces ocupaba la Aduana en esos momentos en la calle Versalles # 43 entre Riech y Navia en Versalles.

El estado de cuentas N° 343 del Industrial BANK (Sucursal Matanzas), a nombre de la Aduana Matanzas, presentaba en esa fecha un saldo de \$ 71 965,07 MN.

Lugar de ubicación de la Aduana Matanzas. (Siglo XVII-1965)

1. Casa de los Regidores.	Siglo XVII
2. Batería el Morrillo	Siglo XVIII
3. Palacio de Justicia.	Siglo XVIII (a finales)
4. Edificio a la entrada al Muelle Real.	Siglo XX
5. Calle Pavía entre milanés y Contreras. (Edificio de Obras Públicas)	Año 1935
6. Calle Versalles N° 43 entre Navia y Riech. Versalles.	Año 1953
7. Paseo Martí esquina Glorieta.	Año 1963
8. Instalaciones del Muelle "José L. Dubrocq.	Año 1965

La Aduana Socialista nació el 5 de febrero de 1963 con la promulgación de la Ley 1092 de Procedimiento Aduana, ya que fue éste el primer cuerpo legal en materia aduanera dictado con posterioridad a la

proclamación del carácter socialista de la Revolución Cubana y primera ley en establecer la función fundamental de las Aduanas Socialistas, la función económica como parte del sistema de control sobre el monopolio estatal del comercio exterior.

La Ley N° 1092 del Procedimiento Aduanal, y el Decreto 3278, Reglamento de la Ley de Procedimiento Aduanal, ambas de fecha 5 de febrero de 1963, publicadas en la Gaceta Oficial del 22 de febrero de 1963, tuvieron como aspecto novedoso ajustar las disposiciones a las necesidades del comercio socialista.

Es precisamente la fecha 5 de febrero de 1963 la que se tomó como base para decretar el “carácter socialista” de nuestra Institución.

CONCLUSIONES

- La Aduana, institución de la que existen noticias desde la antigüedad, fue preocupación de las autoridades colonialistas de la Isla de Cuba desde los inicios de la colonización.
- En el caso matancero existen referencias a la aduana desde las primeras delimitaciones del plan fundacional de la ciudad.
- Aun sin tener nuestro puerto habilitado para comercial ya existían edificaciones destinadas a controlar el comercio, por lo que la aduana existe desde la época colonial y ha llegado a nuestros días, esta institución está vinculada a todo el devenir histórico matancero.
- El presente trabajo es el resultado de un primer acercamiento a la historia de la aduana en matanzas, aun quedan aspectos por profundizar en tan importante institución para la historia de la localidad.

CITAS Y REFERENCIAS:

1. Antiguo testamento. Libro Génesis. Capítulo 43. Versículos 11 y 12 Santa Biblia. Sociedades Bíblicas de América Latina. Revisión 1960.
2. Aristóteles (384-322 a.de J.C.). Filósofo Griego. Obra citada Política. Editorial, país y año ilegibles por rotura del ejemplar.
3. Matanzas, Biografía de una Provincia. Capítulo IV. Pág.39. d.C. Francisco J. Ponte. Academia de la Historia de Cuba. La Habana. 1959.
4. Pedro Antonio Alfonso. Memoria de un Matancero. Imprenta de Marsal. Matanzas. 1854. Capítulo III. Párrafo 3º Pág.26.
5. Documento 2 Legajo 1 Fondo Archivo Histórico de Matanzas.
6. Ley 4º N°5 Libro 8 Octubre 1812.
7. La Aurora de Matanzas (1829-1831) I Época.
8. Historia del Municipio de Matanzas(TomoI) del Museo Palacio de Junco 1993. P.236.
9. Carlos Loveira. Generales y Doctores. de. Huracán. La Habana. 1978.
10. Matanzas Contemporáneas. Guía Provincial 1942.

GEOGRAFIA DE LA BAHIA.

El Puerto de Matanzas, zona donde ha operado a través de los años, la Aduana de nuestra provincia, está enclavada en la costa norte de Cuba, en los 23° 02' 50" norte y el 8° 37" oeste,

Es una Bahía del tipo abierta de aproximadamente 5 millas de largo, por 3 millas de ancho, con dos canales o pasos libres.

Su profundidad aproximada es de 100 pies cerca de la costa y más de 600 pies en sus canales o pasos libres,

Tiene habilitados cinco fondeaderos, 4 para buques de gran tonelaje y el quinto para embarcaciones de poca eslora.

Su límite oficial lo constituye el primer muelle (del mar hacia la tierra) llamado Muelle de la Texas (actualmente fuera de servicio)

