

# Cuando Su Majestad el Azúcar arribó

al Nororiente cubano...

**Rafael Ángel Cárdenas Tauler**

Profesor titular Universidad de Holguín Oscar Lucero Moya, Cuba  
rcardenas@fh.uho.edu.cu

## Resumo

*La irrupción de la modernidad en Cuba avanzó de la mano de la industria azucarera desde los albores del siglo XIX y ese proceso experimentó su mayor impulso en el XX. Esta sinergia prevaleció inicialmente en las regiones occidentales de la Isla, favorecidas por factores históricos cuyas ventajas les habían sido secularmente negadas a sus homólogas centro-orientales. No fue hasta el comienzo del segundo siglo mencionado en que estas últimas experimentaron el efecto modernizador de la industrialización azucarera en su plenitud. El carácter específico de estas regiones y la naturaleza distinta de este segundo impulso modernizador, implicaron que el proceso de modernización estructural de base azucarera adoptara rasgos inéditos hasta entonces, y la región de Holguín no constituiría una excepción. En ella, la localidad de Gibara, bajo la égida del capital comercial hispánico, había desarrollado la economía de plantación azucarera y monopolizado los efectos de la modernidad durante el siglo XIX. En las dos primeras décadas del siguiente siglo, ese proceso se expandió por toda la región impulsado por el capital financiero estadounidense y el capital doméstico. El fomento del monocultivo azucarero incitó la proletarianización de la fuerza de trabajo, la apropiación latifundiaría de la tierra, el despliegue de la infraestructura de transporte y comunicaciones, la importación de tecnologías, la expansión del mercado interno y la consolidación de los vínculos regionales con los mercados nacional y mundial.*

## Abstract

*Cuba's arrival into modernity progressed together with the sugar industry starting at the dawn of the XIXth century and accelerating in the XXth. The rise of sugar began on the Island's western regions, favored by historical factors whose benefits had been traditionally denied to the central-eastern provinces. It was not until the beginning of the last century when the latter fully experienced the modernizing effect of sugar industrialization. The specific character and the different nature of this second modernizing surge, implied that the sugar-based modernizing process should adopt traits unheard-of prior to that moment, and the Holguin region would not be an exception. Within the region, Gibara, run by Spanish commercial capital, had developed a sugar plantation economy that monopolized the effects of modernity during the XIXth century. During the two first decades of the next century, that process, encouraged by American and domestic financial capital, branched throughout the region. The development of the sugar monoculture was accompanied by impoverishment of labor, the appropriation of land by the big estates owners, the development of the transport and communications infrastructure, the importation of technologies, the enlargement of the internal market, and the strengthening of the region's ties with the national and world markets.*

## 1. ¿Una modernidad con los colores cubanos?

**E**l problema de conceptualizar la modernidad reviste no poca complejidad, hecho atribuible a que su definición es tan variada como lo son las perspectivas ideológicas e historiográficas desde las cuales se le interpreta. No obstante, en los medios científicos y académicos internacionales prevalece el enfoque proclive a presentar la civilización moderna como un trasunto de la eurooccidental y a identificarla con el capitalismo, la sociedad laica, el progreso científico, el régimen político parlamentario, las ideas democráticas, el maquinismo industrial y la construcción de imperios coloniales y neocoloniales.

En este sentido, resulta especialmente sugestiva la reflexión de Acanda (2007), quien considera que a la modernidad le son inherentes, como nexos esenciales, el protagonismo del mercado en la estructuración de las relaciones sociales, la construcción de los vínculos interpersonales según el modelo de las relaciones económicas, el predominio de las relaciones contractuales interindividuales como instrumento de dominación capitalista y desacralización del orden feudal, y la instrumentalización del concepto de democracia en tanto entramado normativo e institucional por medio del cual el poder limitado se deposita en agentes de la burguesía.

En lo concerniente a nuestra propia experiencia histórica en ese terreno tan versátil, considero manifiestamente acertados los criterios de Fragnals (1978) e Ibarra (2008). El primero demostró que en Cuba la economía plantacionista, en su despegue y desenvolvimiento, configuraría el complejo económico-social del azúcar constituido por las fuerzas productivas, las relaciones de producción y las manifestaciones superestructurales que componen, en conjunto, el universo

azucarero; en tanto que el segundo argumentaba que Cuba accedió a la modernización por la avenida de la economía de plantación azucarera, fenómeno que consiste esencialmente en un sistema productivo fundamentado en la exacción de plusvalía que integra las fases de cultivo, procesamiento industrial y comercialización de una materia prima agrícola, y cuyo producto está destinado al mercado mundial con el propósito de obtener ganancias capitalistas, lo cual diferenciaría irremisiblemente a la hacienda azucarera de la señorial en la declinación del siglo XVIII y a lo largo de la siguiente centuria.

El cónclave historiográfico cubano-estadounidense (Guerra, 1925 y 1940; White, 1954; Jenks, 1962; Ely, 1964; Pino-Santos, 1972 y 1984; Le Riverend, 1974; Zanetti y García, 1976 y 1987; Fragnals, 1978; Ibarra, 2008; Iglesias, 1999; Sedeño, 2003; Zanetti, 2006, 2009 y 2012; Rodríguez, 2007) dedicado a escudriñar en los procesos socioeconómicos que pautaron nuestra evolución histórica, concurrió en la construcción de una exégesis según la cual la dinámica del complejo económico-social del azúcar concitó la modernización de la estructura económica insular, en una sinergia cuyo movimiento progresivo se reflejaría en los grados de elaboración del azúcar, las dimensiones de la reproducción ampliada de las unidades agro-industriales, la construcción de la infraestructura ferroviaria y portuaria, la naturaleza de los vínculos con el mercado mundial en general y el norteamericano en particular, las formas de exacción de la plusvalía, y los desplazamientos en las estructuras socioclasista y demográfica.

Oscar Zanetti Lecuona (2006) aportaría otro hito en la conceptualización de una modernidad con los colores cubanos cuando se refirió a la vertebración de un paradigma de modernización insular que transitaría desde su forma colonial del siglo XIX a una neocolonial en el

siguiente siglo, en un proceso cuyo contenido estaría determinado por el discurrir de la industria azucarera a través de diversos contextos histórico-concretos. La modernización de signo colonial contribuyó a profundizar la heterogeneidad estructural en el sistema regional cubano, por cuanto restringió su movimiento expansivo a las regiones habanero-matancera y las costeras villareñas de Trinidad, Cienfuegos, Sagua la Grande y Remedios, en tanto que su avance hacia las regiones centro-orientales resultó contenida por la solidez de sus relaciones de propiedad agrarias precapitalistas. Por otra parte, el sistema de explotación rentista aplicado por la metrópoli española admitió y favoreció un espacio para el desarrollo de la burguesía criolla occidental y no se interesó particularmente en la generalización de la experiencia plantacionista azucarera en la colonia. En la República burguesa, por el contrario, la recomposición del orden oligárquico hispano-cubano-estadounidense bajo la tutela oficial de EE. UU., favoreció la ubicuidad del monocultivo azucarero en la división interregional cubana del trabajo, y en los marcos de este sistema la hegemonía del capital financiero estadounidense sobre los principales medios de producción y circulación coartaría la factibilidad del desarrollo de un capitalismo de estirpe nacional.

Estas generalizaciones, sin embargo, no pueden soslayar una premisa histórica sobre la que llamara la atención Juan Pérez de la Riva (1968) cuando expuso su teoría sobre la yuxtaposición de las Cubas A y B, diferenciadas por las particularidades de sus desarrollos histórico-concretos, en el proceso formativo regional cubano; circunstancia que impondría la diversidad en la evolución socioeconómica, sociocultural e ideopolítica de las diferentes unidades que componen el sistema regional cubano. Y es precisamente esta cuestión nodal la que explica las particularidades del proceso de modernización estruc-

tural de base azucarera en la región histórica de Holguín.

Dicha región constituye el ángulo nororiental de Cuba y se extiende, de Norte a Sur, entre el Atlántico y el río Cauto, y de Este a Oeste, entre las bahías de Banes y Nipe y la línea divisoria con Las Tunas. En tanto región histórica está integrada por las localidades de Holguín, Banes, Puerto Padre y Gibara, siendo la primera la más significativa en lo que concierne a capacidad superficial, demografía y riquezas naturales bajo explotación y con potencial para estarlo. A la región holguinera le correspondió ser uno de los espacios geohistóricos determinantes en la historia económica insular por sus recursos naturales, económicos y laborales.

El abordaje primigenio del mencionado proceso en el Nororiente insular se debe a autores de la llamada historiografía nacional (Zanetti y García et al, 1976) y de la academia suroriental (Figarola, 1976), pero estos limitaron sus objetos de estudio al accionar de la United Fruit Company y su impacto multifacético en las comunidades bajo su control desde Banes hasta Mayarí. En lo que respecta a la historiografía local, el tema se mantuvo silenciado hasta la culminación de la tesis de doctorado (2010) del autor del presente artículo y su posterior publicación como libro por una editora holguinera en el 2014. El estudio en cuestión está dedicado al análisis sucinto de las particularidades que revistió ese proceso de trascendental significado para nuestra historia económica, y este trabajo se propone acometer una presentación sucinta de las mismas.

Finalmente, antes de desarrollar mi exposición, quisiera compartir con mis posibles lectores dos ideas que recorrerán transversalmente el texto: si la noción de “milagro económico”, tan en boga en nuestros días, tuviera connotaciones ajenas al mito, entonces, tal vez, pudiera con-

ceptuarse como tal la experiencia socio-histórica vivida por la población del Nororiente insular en el transcurso y como efecto del proceso de industrialización azucarera que tuvo lugar en esta región entre 1899 y 1920; y fue también una demostración fehaciente de cómo el Progreso y la Penuria pueden hermanarse en la Modernidad...

## **2. Gibara: zona de refugio de la modernidad en el Nororiente insular durante el siglo XIX**

La inmersión de la región de Holguín en el proceso de modernización estructural de base azucarera experimentado por la Isla desde el ocaso del siglo XVIII, se produjo en dos etapas: una temprana, ubicada en la segunda mitad del siglo XIX, y otra tardía, enmarcada en el período que se extiende entre 1899 y 1920.

La evolución de la zona de Gibara hacia su transformación en el polo azucarero de la región nororiental de Cuba en el siglo XIX, experimentó un poderoso impulso a partir de las estrategias metropolitanas hispánicas dirigidas a crear un puesto fortificado en su litoral para protegerlo de las incursiones enemigas desde el exterior, combatir el contrabando a través del mismo, y fomentar la agricultura y el comercio en éste y el hinterland. Estos imperativos políticos se concretaron en la fundación de la Villa de Gibara en 1817, la autorización concedida a su puerto, junto a otros ocho de la Isla, para practicar el libre comercio según la Real Cédula del 10 de febrero de 1818, la habilitación de su puerto el 14 de abril de 1826, y la radicación en el mismo desde 1829 del Distrito de Marina de ese nombre, administrado por el Ayudante de Marina y Capitán quien ejercería su autoridad aduanera desde la bahía de Nipe hasta Punta de Mangle. Como efecto, dicha zona obtuvo un elevado grado de autonomía económica y político-administrativa en los marcos de la hegemonía de la ciudad ca-

becera de Holguín.

Los capitales hispánicos y británicos ocuparon una posición prominente en la consolidación del puerto de Gibara como eje del mercantilismo regional decimonónico, por cuanto el mismo operó hasta mediados del siglo XIX como nexo entre los comerciantes de las colonias caribeñas de Las Bahamas y Saint Thomas, por una parte, y los mercados del Oriente cubano, Puerto Rico y Santo Domingo, por la otra. Fue a partir de 1854, una vez establecido el comercio de cabotaje, que La Habana comenzaría a surtir de productos importados a la región utilizando para ello la dársena gibareña.

Una parte importante de los capitales acumulados por esta vía fueron canalizados hacia el fomento de una economía de plantación azucarera en el área rural gibareña. En 1866, aquella estaba representada por cinco ingenios que operaban con máquinas de vapor y 26 trapiches movidos por la fuerza de sus boyadas. Las fincas azucareras, en general, se caracterizaban entonces por el bajo aprovechamiento de su tierra, el empleo del tren jamaiquino en la elaboración del dulce, la incapacidad del monocultivo cañero para desarraigar la economía pecuaria, la explotación de pequeñas dotaciones de esclavos y las producciones y la percepción de utilidades de escasas magnitudes. Ocho de estas unidades agro-industriales exportaban sus elaboraciones a través del puerto de Gibara tras un recorrido en carretas y por el río de ese nombre, en tanto que las demás se limitaban a surtir de raspadura al mercado interno.

La guerra de independencia de 1868-1878 dilató aún más la grieta originada entre las zonas holguinera y gibareña a raíz del advenimiento de la economía de plantación azucarera en esta última. La Villa de Gibara se transformó en la segunda plaza fortificada de Cuba con la participa-

ción decisiva del capital comercial español, y la zona en general devino en baluarte regional del integristismo en tanto que la de Holguín se señalaba como uno de los focos de la rebelión. Tal dualidad implicaba que a la dimensión económica de la polarización en las relaciones holguinero-gibareñas, se agregaría en lo sucesivo la política.

Esta circunstancia le valió a esa zona que las autoridades coloniales le dispensaran especiales favores expresados, por una parte, en su reconocimiento como jurisdicción en 1872, y por otra en la preservación de su monopolio regional sobre la producción y exportación del dulce y sus derivados mediante exenciones tributarias y franquicias arancelarias para su proceso de transición del ingenio al central azucarero, en tanto se negaban a admitir similares concesiones para las sociedades extrarregionales que aspiraban a invertir en el fomento del monocultivo cañero en las tierras en torno a la bahía de Nipe en 1878 y 1880.

Entre 1878 y 1895, a través del puerto de Gibara se exportaron tabaco torcido, en rama y picado, azúcar mascabado y centrifugado, aguardiente, miel de purga, café, yarey y productos de la apicultura hacia EE. UU., España y otros siete países europeos; y se importaban alimentos procesados, manufacturas, herramientas y combustible desde España, Inglaterra y Puerto Rico. Este flujo mercantil fue monopolizado por las seis mayores casas comerciales hispanas radicadas en la villa y la Empresa de Vapores de las Antillas y Transportes Militares Sobrinos de Herrera.

Las dinámicas azucarera y mercantil no podían menos que repercutir en la infraestructura de transporte y comunicaciones. El 27 de diciembre de 1881, el Gobernador General de la Isla hizo la concesión para la construcción y apertura al uso público del Ferrocarril de Gibara-Holguín a una

empresa en la que fungían como accionistas las principales sociedades mercantiles hispano-gibareñas, y ese medio de transporte mecanizado estaría operativo a partir de 1893 con la finalidad de facilitar el acceso de la villa al mayor mercado regional, y de trasladar hacia el puerto las producciones agrícolas obtenidas entre ambos destinos. En 1895, las líneas telegráficas de la jurisdicción gibareña se bifurcaban desde su villa rectora hacia la ciudad de Holguín, Fray Benito (predio del central Santa Lucía, el más importante del Nororiente insular), Uñas y Auras, comprendiendo en este último recorrido al área de actividad de las demás unidades agro-industriales.

Como reflejo de este fenómeno de relativa bonanza, la población de Gibara, que descendiera sostenidamente entre 1823 y 1846, experimentaría un crecimiento del 232,3 % entre 1858 (6 702 habitantes) y 1882 (22 268).

Sin embargo, la expansión de la economía de plantación azucarera resultó contenida en el perímetro gibareño. El arraigo en el agro del hinterland —superior en área, recursos naturales y demografía— de relaciones de producción precapitalistas sustentadas en el sistema de haciendas comuneras y la ganadería extensiva, negaría espacios a la agricultura comercial en gran escala. A este escenario rural le eran consustanciales la inmovilidad y la improductividad de la propiedad rústica, la descapitalización de las actividades económicas, el pobre desarrollo de las relaciones de cambio, la inexistencia de una fuerza de trabajo susceptible de explotación asalariada y la ausencia de una red ferroviaria y portuaria. El status de la hacienda ganadera patriarcal como base del poder económico y político de la oligarquía terrateniente criolla, y la inoperancia de los instrumentos jurídicos proyectados hacia una reforma consensual del régimen de tierras vigente, confirieron estabilidad y permanencia a esta problemática situación.

La cabal comprensión de la magnitud del estrago de la guerra revolucionaria de 1895-1898 en la región holguinera, impone primeramente una visión panorámica de sus secuelas. Al término de la contienda, la cantidad de tierra cultivada (1 833,85 caballerías) equivalía al 59,5 % de la de 1895 (3 084,05 caballerías), y al 8 % del área total (23 021,12 caballerías) de sus 5 584 fincas rústicas. A fines de 1899, únicamente se habían localizado 791 cabezas de ganado mayor en el Término Municipal de Holguín, y en el siguiente año esa cantidad engrosaría tan sólo en otras 262. Las implicaciones de esta violenta coyuntura para la estructura socio-clasista holguinera y el futuro de la región en general quedaban completamente a la vista: había sido devastada la base económica agropecuaria de los terratenientes ganaderos que hegemonizaban en el hinterland, se aceleró la depauperación del pequeño campesinado, y la riqueza residual fue transferida a las manos del capital comercial de Gibara y Holguín, escenario este que contenía en potencia la posibilidad de expansión irrestricta de la industria azucarera bajo el control de la burguesía doméstica local.

### **3. 1900-1920: dos décadas decisivas en la historia económica holguinera**

Con los factores de carácter regional anteriormente expuestos confluirían otros de dimensiones nacionales — la promulgación de la ley de deslinde de las haciendas, hatos y corrales y la ley de los ferrocarriles de 1902, y las de inmigración y colonización de 1906, 1913 y 1917, destinadas a favorecer la explotación irrestricta de las riquezas naturales de la Isla por los capitales doméstico y estadounidense— para incitar el proceso de industrialización azucarera que engolfó a la región holguinera entre 1899 y 1920. Dicho proceso implicó que la producción y exportación de azúcar, una materia prima agrícola industrial-

mente procesada, se convirtiera en el nexo fundamental de Holguín con el mercado mundial y dentro de la división nacional del trabajo, y ello significaría, paralelamente, su inmersión en el sistema económico monoprodutor, monoexportador, pluriimportador y dependiente del mercado estadounidense consustancial a dicho nexo.

La industrialización azucarera del Nororiente insular procedería en dos momentos: el primero, situado entre 1901 y 1912, y el segundo entre 1915 y 1919. La necesidad de esta periodización se justifica por el hecho de que, pese a compartir un contenido común (el proceso de modernización estructural de base azucarera regional), ambos momentos se diferenciarían formalmente por los intereses clasistas dominantes en uno y otro: el primero llevaría la impronta de las estrategias corporativas del capital financiero estadounidense, y el segundo sería la temporada de cosecha del capital doméstico holguinero.

El período de 1901 a 1912 se definiría por la construcción de grandes unidades agro-industriales por compañías azucareras gestionadas por el capital financiero estadounidense: los centrales "Chaparra" (1901) y "Delicias" (1910) fundados por The Cuban American Sugar Company en Puerto Padre, "Manatí" (1911) y "Jobabo" (1912) en Las Tunas por The Manati Sugar Company y The Cuba Railroad Company respectivamente, y "Boston" en Banes (1901) y "Preston" (1903) en Mayarí por United Fruit Company?, que aprovecharon para afianzarse en vastos espacios del litoral la devastación causada por la última guerra independentista y el problemático deslinde de las haciendas comuneras. El destino del central pionero de la región, el Santa Lucía, fluiría en la misma dirección pues en 1907 fue adquirido por The Santa Lucia Sugar Company, sociedad anónima con su capital accionista controlado por representantes del capital financiero norteamericano ? aún cuando mantuvieron a la sucesi-

ón cubana de su fundador español Rafael Lucas Sánchez Gil en la Junta Directiva?

Las compañías azucareras estadounidenses desplegaron estrategias corporativas similares en su esencia, que previeron y lograron la expansión incesante, la tecnificación intensiva, y el control indisputable de las fuerzas productivas y la infraestructura de transporte y comunicaciones terrestre y marítima implicadas en las fases agrícola, industrial y mercantil de la producción azucarera. Esta experiencia acarreo asimismo la modelación del entorno geográfico, socioeconómico y político-administrativo, de sus unidades agro-industriales. De ese ejercicio monopolístico se derivaron relaciones de sometimiento de los campesinos, jornaleros, colonos, comerciantes y órganos locales de gobierno situados en la esfera de influencia de los centrales, respecto a los intereses de estos últimos.

El período de 1915-1919 de la industrialización azucarera regional se identificaría por el empeño inversionista aunado del capital comercial y ganadero hispano-cubano y en menor proporción del financiero norteamericano, en el fomento de centrales en los espacios meridionales y orientales de Holguín ?los centrales “Cupey” (1915), “Marcané” (1915), “Rey” (1916), “Canarias” (1917), “Tacajó” (1917) “Cacocum” (1918) y “Báguanos” (1919), fundados respectivamente por The Cupey Sugar Company, Andrés Duany, Compañía Azucarera Central Rey, Compañía Azucarera Central Canarias, Tacajó Sugar Corporation, Compañía Azucarera Central Cacocum y Compañía Azucarera de Báguanos?, una empresa atrevida pero factible si se tiene en cuenta que el capital doméstico no haría más que cosechar los beneficios de su hegemonía sobre la mayor parte de la propiedad agraria del hinterland, el trayecto del Ferrocarril Central construido por la empresa estadounidense The Cuba Company (luego The Cuba Railroad Company),

la emergencia del puerto de Antilla sobre la bahía de Nipe y la espléndida coyuntura azucarera deparada por la primera conflagración mundial.

Sin embargo, estas unidades agroindustriales adolecerían de insuficiente capacidad de capitalización, y se verían asimismo obligadas a desarrollar sus operaciones en tierras deslindadas y ocupadas por hacendados ganaderos, alta clase media y comerciantes hispano-cubanos así como por terratenientes estadounidenses y canadienses, quienes compartían un interés común en participar de las ganancias azucareras. Estas premisas generaron una intensa concurrencia por las fuentes de financiamiento y la tierra, a la que le fueron inherentes las siguientes dinámicas:

a) El acceso de las compañías azucareras a una tierra previamente ocupada por las clases hegemónicas locales excluyó la coacción e impuso el compromiso como forma de interacción, del que se derivaría la conciliación de sus intereses económicos materializada en los contratos de compraventa y arriendo.

b) Las compañías azucareras dependerían de los intereses de The Cuba Railroad Company y de los propietarios a través de cuyas fincas tendrían sus ramales ferroviarios, para el movimiento de sus producciones e insumos.

c) La financiación de la industria azucarera constituiría una empresa conjunta del capital comercial y ganadero hispano-cubano de la región, el capital financiero norteamericano y la banca canadiense-hispano-cubana.

d) Las compañías azucareras, privadas del control sobre el capital, la tierra y la infraestructura ferroviaria, fundarían sus relaciones con los terratenientes en general y sus colonos en particular en estrategias flexibles, definidas por las significativas concesiones realizadas a estos en

materia de derechos y obligaciones.

Esta compleja trama forzaría a los centrales de la zona de Holguín a distribuir considerables proporciones de sus utilidades, lo que afectaría la magnitud de sus tasas de ganancias y su capacidad para la acumulación de capital y la reproducción ampliada, circunstancia que les impediría trascender su calidad de unidades agro-industriales menores.

La industrialización azucarera desató cambios estructurales en la dirección de la modernización. Una de las legislaciones impuestas por las autoridades de la primera intervención norteamericana que tuvo mayor impacto socioeconómico, fue la aplicación de la Orden Militar no. 62 del 5 de marzo de 1902 o Ley de División y Deslinde de Haciendas, Hatos y Corrales, que se tradujo en la región holguinera y las zonas aldeañas y satélites de Las Tunas y Mayarí en la demolición de 45 haciendas comuneras con una capacidad superficial ascendente a 32 324 caballerías en 35 de ellas y valoradas en 57 938 pesos de posesión en las otras diez<sup>1</sup>. Menos del 60 % de los 7 539 condueños originalmente reportados fueron reconocidos como propietarios legítimos, y de estos 363 (poco más de la décima parte) se apoderaron de casi la mitad de la tierra deslindada, en tanto que nueve empresas extranjeras (siete estadounidenses, una británica y una alemana) hacían otro tanto con el 35,7 % , lo que dejaría al campesinado pequeño y medio confinado en el 14,7 % restante, atenazado entre las grandes propiedades que controlaban los accesos a las fuentes de agua, los caminos y las vías férreas.

En la práctica, esta ley obraría en el Nororiente cubano como una reforma agraria de carácter burgués que posibilitaría, sincrónicamente: el despliegue del latifundio azucarero aún cuando preservando amplios espacios para la práctica de la ganadería intensiva; la transferencia de la

parte leonina de la propiedad agraria al capital doméstico y a las compañías azucareras estadounidenses; y el aceleramiento de la proletarianización del pequeño campesinado, lo que a su vez generaría el ejército de desocupados de reserva requerido por la reproducción ampliada de la industria azucarera y las producciones primarias alternativas representadas por la ganadería, el cultivo de frutos menores, la minería y las explotaciones forestales.

Amerita en este punto una atención especial por su impacto nefasto en la sociedad moderna holguinera, la gravedad de la depauperación campesina en la región y las zonas de Mayarí y Las Tunas, fenómeno que se expresa en el hecho de que el número de los desocupados en el grupo etéreo de 18 años y mayores, aún cuando descendió de 20 305 a 15 189 entre 1899 y 1907, se remontaba a 71 090 en 1919; lo cual implica que las proporciones de desempleados por ocupados en alguna actividad económica fluctuarían entre uno por uno y uno por tres.

La segunda pragmática del período de ocupación militar estadounidense que trascendería en la historia social cubana sería la Orden Militar no. 34 del 7 de marzo de 1902 o Ley de Ferrocarriles la cual, en el contexto holguinero, resultó determinante para la construcción de su infraestructura ferroviaria, pues los ramales de los diferentes centrales convergieron para articularse con las vías del Ferrocarril Central en su trayecto por la región desde su línea divisoria oriental con Las Tunas hasta su frontera meridional con Palma Soriano. Uno de sus ramales lo vincularía con la ciudad de Holguín a la altura del poblado de Cacocum, lo cual realizaría el significado socioeconómico y político-administrativo de esa urbe a escalas regional, provincial y nacional. Por su parte, la empresa del Ferrocarril Holguín-Gibara, luchando por mantenerse en la concurrencia por el mercado del transporte de cargas y

pasajes, tendió un ramal que lo uniría con el ferrocarril de The Cuban American Sugar Company en Puerto Padre.

Paralelamente y siempre en función del fomento del monocultivo azucarero, fueron potenciados los puertos de Vita (Gibara), Puerto Padre, Banes y Mayarí, y emergieron los de Manatí, Cayo Juan Claro o Carúpano (Puerto Padre) y Antilla. Estas dinámicas, tomadas en conjunto, configurarían la infraestructura ferroviaria y portuaria regional, devenida en componente axial para la vertebración y operatividad de la estructura económica redimensionada.

Los elementos anteriores, asociados al crecimiento demográfico - 73 347 habitantes en 1899 y 187 650 en 1919 para un crecimiento relativo de 155,83 %, imputable ante todo a la reproducción vegetativa de la población rural y en menores proporciones a las inmigraciones hispánica, antillana y de otras procedencias -, convergieron en la expansión de las relaciones mercantiles. Se constituyeron 441 sociedades mercantiles, 3 388 comercios pequeños y medianos y 320 talleres manufactureros. Abrieron sus operaciones 16 bancos y firmas aseguradoras con capital predominantemente español, seguido en orden de importancia por el canadiense, el cubano y el estadounidense. El comercio de cabotaje se especializaba en la exportación de productos agrícolas ?ganado, frutos menores y madera?, y la importación de alimentos procesados y bienes de consumo duradero. Una red de 18 casas consignatarias españolas, cubanas, británicas y norteamericanas, se ocupaba del trasiego mercantil entre diez puertos y siete embarcaderos holguineros por una parte y los puertos de Manatí, Santiago de Cuba, Sagua de Tánamo, Baracoa, Guantánamo, Nuevitas, Caibarién, Cárdenas, Matanzas y La Habana por la otra.

El abastecimiento mayorista y minorista de

las mercancías se consumiría a través de 584 tiendas mixtas, 1 391 bodegas, 1 258 tiendas de víveres y frutos del país, 148 carnicerías y los mataderos de las municipalidades. En el espacio económico azucarero y la ciudad de Holguín, la numerosa población flotante generó 110 hospedajes de diversa índole y 395 fondas, cantinas y establecimientos análogos. En 1899, por cada seis habitantes ocupados en algún tipo de actividad económica, uno lo estaba en el comercio, el transporte y las manufacturas; 20 años más tarde esa proporción era ya de tres por uno.

Empero, el proceso evolutivo de las relaciones mercantiles se desplegó inficionado por factores adversos que conllevaron la disolución, venta o embargo para enjugar deudas hipotecarias de 536 sociedades y comercios de todo tipo entre 1900 y 1920, cifra equivalente aproximadamente a la séptima parte de los negocios abiertos en ese período. Entre esos factores estuvieron presentes:

- a) Las altas tasas de interés del crédito comercial y refaccionista, fluctuantes entre el 12 % y el 25 %, fenómeno imputable a la gran demanda de capitales generada por el proceso modernizador de base azucarera y la insuficiente oferta del mismo.
- b) La depresión de la demanda solvente provocada por la depauperación del pequeño campesinado y la incapacidad de los sectores secundario y terciario de la economía para absorber la desocupación.
- c) La imposición de registros mercantiles y el sistema tributario como parte del proceso de institucionalización, la represión policial contra los vendedores ambulantes, las deficiencias de los caminos vecinales, y el predominio del vehículo de tracción animal en el hinterland, elementos que deprimían la concurrencia del pequeño comercio en los mercados urbanos y rurales.

d) El control ejercido por las compañías azucareras norteamericanas a través de sus departamentos comerciales y el pago en vales y fichas a sus trabajadores, sobre el mercado de las comunidades bajo su influencia.

e) Los constantes actos vandálicos contra los establecimientos comerciales en el campo, y la inexistencia o degradación de las fuerzas del orden público en los barrios rurales y urbanos, fenómenos agudizados durante el mandato del general José Miguel Gómez entre 1909 y 1913.

El proceso de urbanización también experimentó un poderoso impulso como efecto de la industrialización azucarera, el desarrollo del mercado interno, la construcción de la infraestructura ferroviaria y portuaria, y el movimiento migratorio del campesinado enajenado de sus tierras y proletariado hacia las ciudades. La población urbana se elevó de 13 881 a 32 658 individuos entre 1899 y 1907 para un crecimiento del 135,3 %, alcanzando en los doce años siguientes la cantidad de 54 834, lo que significó en 1919 un incremento del 67,9 % respecto a 1907.

Sin embargo, no debe sobrevalorarse la dimensión urbanística de la industrialización azucarera de la región. Su población rural de 59 466 habitantes en 1899 equivalía al 81 % de la población total; en 1907 esas proporciones eran de 76 612 y 70,1 %; y en 1919 de 132 816 y 70,7 %. Por tanto, la industria azucarera no introdujo cambios radicales en la correlación de los segmentos rural y urbano de la población, y este fenómeno es atribuible a que la mayor parte de la fuerza de trabajo empleada por ella se concentraba en faenas agrícolas estacionales, a la imposición de legislaciones que contuvieron en las áreas periféricas de los centros urbanos a los campesinos desplazados, a la existencia de un vasto espacio de producciones primarias alternativas, y al superior crecimiento vegetativo de la población

rural.

El contenido clasista del proceso de urbanización regional es discernible en las políticas administrativas implementadas por los ayuntamientos. Los movimientos migratorios internos resultaron contenidos en los anillos perimétricos de las ciudades, lo que condujo a la formación de amplios espacios suburbanos proclives a extenderse a cuenta de las áreas rurales, proveedores de fuerza de trabajo asalariada y focos de marginalidad. Las obras y los servicios públicos recibieron atención prioritaria en los centros nodales (las urbes de Holguín, Gibara, Puerto Padre, Banes y Antilla) y aquellas concentraciones poblacionales que aportaban más recaudaciones tributarias a los presupuestos de las municipalidades (las poblaciones ubicadas en las inmediaciones de los centrales, ferrocarriles y puertos) y desechaban extensos parajes agrícolas con sus habitantes dispersos y aislados.

Esas prácticas institucionales acarrearán secuelas sociales dramáticas. Se tornó un fenómeno habitual el déficit de caminos, puentes, cementerios, escuelas, alumbrado público, registros pecuario y civil, servicio de correo y fuerzas del orden en los barrios rurales. En la esfera de la instrucción pública, si en 1899 la inasistencia a las escuelas de la población infantil menor de diez años de edad ascendía al 95% en tanto que el índice de analfabetismo equivalía al 77,1% de la población en el grupo etéreo de diez años y mayores, en 1919 ambos indicadores solo se habían reducido en 5,6% y la cuarta parte respectivamente. Finalmente, pese a la erradicación de pandemias particularmente letales, el paludismo continuaría extendiéndose en coexistencia con episodios de tifoidea y tracoma.

El impacto de la modernización estructural de base azucarera en la estructura económica de la región de Holguín generó cuatro niveles de con-

tradiciones: entre las demandas del complejo económico-social del azúcar y las potencialidades de la región natural; entre la economía tradicional heredada y las dinámicas modernizadoras; entre el acervo económico y cultural de las clases hegemónicas locales y los retos implícitos en la modernización estructural; y entre los intereses del capital doméstico y los del foráneo. Estas recibieron soluciones asimétricas en los disímiles escenarios naturales y estructurales de la región, fenómeno que entrañaría la configuración de espacios singularizados por las formas específicas de manifestarse el movimiento modernizador, aquí denominados polos de desarrollo socio-económico.

El polo de Gibara, aglutinado en torno a su bahía, se singularizó por la decadencia de su estructura económica a raíz de la expansión de la industria azucarera por la región, la habilitación de los puertos de Banes, Antilla y Puerto Padre, la construcción del Ferrocarril Central, y las condiciones geográficas adversas de su bahía para la admisión de buques de gran calado; eventos estos que confluyeron en la ruptura de su monopolio regional sobre la producción azucarera y los vínculos con el mercado mundial, la emigración del capital comercial español hacia otros rubros redituables en los demás polos y la disolución del grupo de poder político y económico representado por el mismo durante el siglo anterior. Este escenario se agravó aún más con el desmembramiento paulatino de su área de influencia tradicional en la costa norte a manos del capital financiero estadounidense, el cual se apropió del central Santa Lucía (Santa Lucía Sugar Company), los terrenos colindantes con Puerto Padre (The Cuban American Sugar Company), la localidad de Banes (United Fruit Company) y el suministro electroenergético de Gibara (The Electric Light and Power Company, subsidiaria de la segunda compañía mencionada).

En el polo de Holguín, considerado aquí como el hinterland regional, el capital comercial y ganadero hispano-cubano concentró en su poder la propiedad rústica a raíz del deslinde de las haciendas comuneras, y ello le permitió protagonizar la fundación de unidades agro-industriales, desarrollar un espacio de producciones primarias alternativas, contener la expansión de las compañías azucareras estadounidenses desde el litoral hacia el interior y controlar el mercado local. Su nivel de dependencia del capital financiero estadounidense se limitó al movimiento mercantil y azucarero a través de la infraestructura ferroviaria y portuaria operada por The Cuba Railroad Company. Este polo devino en el centro nodal regional del movimiento mercantil interno, el crecimiento demográfico, la urbanización y la institucionalidad.

En el polo de Banes-Antilla-Mayarí, configurado en los contornos de las bahías de Banes y Nipe, el modelo latifundiarista absolutista de la United Fruit Company incitó el repliegue del capital doméstico desplazado del mercado y del campesinado enajenado de la tierra hacia el triángulo Tacajó-Bijarú-Barajagua-Antilla, donde el primero protagonizaría el fomento del monocultivo azucarero y las relaciones mercantiles, aprovechando el incremento de la fuerza de trabajo y la demanda de bienes de consumo generado por el segundo. El puerto de Antilla, concebido por The Cuba Company como eslabón de engarce entre el Ferrocarril Central y el Atlántico, trascendió como uno de los más importantes del país a partir de su movimiento mercantil en general y sus exportaciones azucareras en particular. El control de The Cuba Railroad Company sobre la infraestructura ferroviaria y portuaria en este triángulo le permitió hegemonizar sus dinámicas pero utilizando métodos más flexibles que estimularían el movimiento mercantil.

En el polo de Puerto Padre-Las Tunas, mate-

rializado en torno a la bahía del primer nombre y la de Manatí en el Norte y el trayecto del Ferrocarril Central en el Sur, el capital financiero estadounidense explotó su control sobre las principales unidades agro-industriales, la infraestructura ferroviaria y portuaria y significativas áreas del mercado interno, para canalizar la iniciativa de las clases hegemónicas locales hacia el sistema de colonato azucarero, subordinándolas estrechamente a sus intereses corporativos.

#### 4. Conclusiones

Las particularidades del proceso de modernización estructural de base azucarera en el Nororiente cubano durante la segunda mitad del siglo XIX y las dos primeras décadas del siguiente, pudieran sintetizarse en los siguientes puntos:

En el siglo XIX, la economía de plantación azucarera floreció en Gibara promovida por el capital comercial hispánico, en tanto que en Occidente el protagonismo en esta dinámica correspondió a los hacendados criollos con financiamiento de los comerciantes-banqueros hispánicos. El ferrocarril, sin embargo, surgió tardíamente y disociado de la industria azucarera pues su propósito era asegurar el flujo mercantil y de pasaje entre las urbes gibareña y holguinera. Entretanto, la clase terrateniente ganadera holguinera, a diferencia de sus homólogos occidentales que transitaron desde la economía pecuaria a la plantacionista alentados por la favorable coyuntura que se les ofrecía para acceder al mercado internacional azucarero, se convertiría en una rémora para la implantación de cualquier forma de agricultura comercial.

La guerra de independencia de 1895-1898 destruyó la base económica de los hacendados cubanos devenidos en fuerza retardataria de la modernidad, en tanto propiciaba la consolidación económica de los “tratantes en carnes” de la ciudad de Holguín, y preservaba en lo esencial la

riqueza del capital comercial hispano-gibareño, ambas fuerzas potencialmente aptas para asumir las tareas modernizadoras.

La industrialización azucarera se desplazó desde el litoral hacia el hinterland, dejando el primero en poder del capital financiero estadounidense y preservando extensas áreas del segundo en poder del capital doméstico. Este desarrolló primeramente los rubros ganadero, de la agricultura comercial no azucarera, explotaciones mineras y madereras y el comercio minorista y mayorista como vías de acumulación de capitales, antes de lanzarse a la empresa azucarera. Para ese entonces contaba además con los beneficios agregados de una ramificada infraestructura ferroviaria y portuaria, y una coyuntura especialmente ventajosa en el mercado internacional azucarero. Sin embargo, la hegemonía absoluta del capital financiero estadounidense sobre sus latifundios azucareros y la necesidad del capital doméstico de compartir las ganancias del azúcar con sus colonos, los bancos y la empresa ferroviaria pública en poder del capital accionista estadounidense, fijó las diferencias entre aquel y este, manteniéndolos en posiciones diametralmente opuestas a favor de las primeras en términos de producción, productividad y utilidades netas.

El monocultivo azucarero no estranguló del todo a las producciones primarias alternativas. Estas dispusieron de capital, tierra, fuerza de trabajo, mercados interno y externo e infraestructura de transporte para su reproducción ampliada.

En los marcos del proceso de modernización estructural de base azucarera de la región, la asimetría de escenarios económicos y naturales engendró dinámicas disímiles entre sus localidades: Gibara sucumbiría en un relativo marasmo socio-económico, Holguín florecería como centro nodal de las actividades mercantiles, la economía agropecuaria no azucarera, la institucio-

nalidad y el crecimiento demográfico, la franja litoral desde Banes hasta Mayarí testimoniaría el debate entre el capital azucarero y ferrocarrilero estadounidense y el capital doméstico por el control sobre la misma, y el extenso territorio que comprende Puerto Padre y Las Tunas cayó bajo la hegemonía del capital azucarero estadounidense, convirtiéndose su homólogo hispano-cubano en un apéndice supeditado a sus intereses.

## **Bibliografía:**

Acanda González, Jorge Luis: Traducir a Gramsci, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2007.

Cárdenas Tauler, Rafael: La ruta holguinera hacia el capitalismo, Editorial La Mezquita, Holguín, 2014.

Ely, Roland T.: Cuando reinaba Su Majestad el Azúcar. Estudio histórico-sociológico de una tragedia latinoamericana: el monocultivo en Cuba. Origen y evolución del proceso, Imagen Contemporánea, La Habana, 2001.

García Rodríguez, Mercedes: Entre haciendas y plantaciones. Orígenes de la manufactura azucarera en La Habana, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2007.

González Sedeño, Modesto: Último escalón alcanzado por la plantación comercial azucarera esclavista (1827-1886), Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2003.

Guerra, Ramiro: La industria azucarera de Cuba. Estudio descriptivo, Editora Cultural S. A., La Habana, 1940.

\_\_\_\_\_ : Azúcar y población en las Antillas, Editora Ciencias Sociales, La Habana, 1975.

Ibarra Cuesta, Jorge: Marx y los historiadores ante la hacienda y la plantación esclavistas, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2008.

Iglesias, Fe: Del ingenio al central, Editora Ciencias Sociales, La Habana, 1999.

James Figarola, Ariel: Banes. Imperialismo y nación en una plantación azucarera, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1976.

Jenks, Leland: Nuestra colonia de Cuba, Editorial Palestra, Buenos Aires, s/f.

Le Riverend, Julio: Historia económica de Cuba, Editora Revolucionaria, La Habana, 1974.

Moreno Friginals, Manuel: El ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1978.

Pérez de la Riva, Francisco: Origen y régimen de la propiedad territorial en Cuba, Imprenta El Siglo, La Habana, 1946.

Pérez de la Riva, Juan: Una isla con dos historias, en Revista Cuba Internacional, número especial, La Habana, 1968.

Pino-Santos, Oscar: Cuba. Historia y economía, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1984.

\_\_\_\_\_ : El asalto a Cuba por la oligarquía financiera yanqui, Editorial Félix Varela, La Habana, 2007.

White, Byron: Azúcar amargo. Un estudio de la economía cubana, Publicación Cultural S. A., La Habana, 1954.

Zanetti Lecuona, Oscar: La República: notas sobre economía y sociedad, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2006.

Zanetti Lecuona, Oscar: Economía azucarera cubana. Estudios históricos. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2009.

Zanetti Lecuona, Oscar: Esplendor y decadencia del azúcar en Las Antillas hispánicas. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2012.

Zanetti Lecuona, Oscar, Alejandro García et al: United Fruit Company: un caso del dominio imperialista en Cuba, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1976.

\_\_\_\_\_ : Caminos para el azúcar, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1987.

