

Cuba: la tríada azucarera se orienta a la producción en masa

Alejandro García Álvarez

UNIVERSIDAD DE LA HABANA
alegarcia@cubarte.cult.cu

Resumen:

Desde su inicio en Cuba, el ferrocarril abarató el costo de transportación del azúcar hasta los puertos de embarque. Pasado el tiempo, los trenes facilitaron el traslado de la caña desde las plantaciones hasta las centrales o *ingenios*. Esta última función favoreció la incorporación de un nuevo factor en la estructura social del agro cubano: el *colono*. La acción coordinada entre hacendados, ferrocarriles y colonos se convirtió en la pieza clave del desarrollo azucarero de Cuba en el siglo XX.

Palabras clave: colono - hacendado - ferrocarril privado - caña de administración - trasbordador.

Abstract:

From the beginning in Cuba, the railroad reduced the costs of transportation of the sugar to the ports of shipment. Time later, the trains facilitated the transfer of the cane from the plantations even the sugar mills o *ingenios*. This last function stimulated the introduction of a new factor in the social structure of the Cuban agriculture: the *colono*. The action coordinate between sugar mill owners (hacendados), railroads and sugar cane farmers (colonos) became the key piece of the Cuba sugar development in the XX Century.

Key words: sugar cane farmer - mill owner - private railroad - administration cane - travel crane.

La temprana introducción de los caminos de hierro en Cuba (1837) constituyó un aporte fundamental para el abaratamiento del transporte de azúcar hasta los puertos de embarque. Con ello se hizo más competitiva su colocación en el mercado, al tiempo que fue favorecida la ampliación de las áreas territoriales especializadas en la misma. La importante reducción de los costes contribuyó también a la preservación el sistema de explotación basado en el trabajo esclavo durante varias décadas más. Transcurridos cuarenta años y colocado el sistema de producción establecido en la isla ante la inminente supresión de la esclavitud, quedaron planteados dos retos impostergables para la capacidad gestora de los hacendados azucareros; ellos fueron: la necesidad de sustituir la fuerza de trabajo esclava en la agricultura, y la adopción de la gran escala en la producción sobre la base de normas más acordes con las exigencias de un mercado en franco proceso de modernización y expansión. El esfuerzo por solucionar simultáneamente ambos problemas definió los contornos del proceso de concentración que tuvo lugar en la industria cubana del dulce a partir del final de la década de los setenta del siglo XIX. Dicho proceso contó con la incorporación de un nuevo ente social en el campo: el colono, y con el empleo del ferrocarril en el ámbito mismo de la producción (el conocido en Cuba como ferrocarril privado o industrial). La combinación de los tres factores involucrados en este proceso: hacendado, colono y ferrocarril, quedaron unidos en un particular proceso socio—económico y tecnológico, que llegó a configurar en la práctica un sistema que con el tiempo serviría de base para la reglamentación de las relaciones sociales y económicas entre unos y otros. El presente trabajo se propone analizar las claves fundamentales para la mejor comprensión del mencionado proceso en Cuba.

LA TRACCIÓN A VAPOR TIENDE LA MANO AL TRANSPORTE DE AZÚCAR

Hablando sobre la industria azucarera cubana de las primeras décadas del siglo XIX, un reconocido historiador de la Isla ha afirmado en una primera versión de su fundamental obra sobre este tema, que más que la tecnología del vapor aplicada directamente a la fábrica de azúcar, fue la introducción de dicha técnica en el transporte de cargas lo que permitió a las plantaciones de La Mayor de Las Antillas, no sólo una mayor rentabilidad sino también su posterior expansión física.¹

Por constituir el azúcar una carga sumamente pesada, la agroindustria del dulce había requerido tradicionalmente la asignación de cuantiosos recursos en animales de tracción, pastos, carretas y personal adiestrado con el fin de garanti-

¹ Cf. M. Moreno Friginals, en la considerada como una primera versión de su clásica obra del mismo título. *El ingenio*, La Habana, Comisión Cubana de la UNESCO, 1964, p. 72, en esta obra se afirma que "el ferrocarril y no la máquina de vapor aplicada al trapiche, es el primer elemento de la revolución industrial que trastorna completamente las condiciones cubanas de producción".

zar la transportación del producto terminado, especialmente desde las décadas finales del siglo XVIII y hasta la introducción del ferrocarril en la Isla. Sobre la base del mencionado conjunto de recursos, el flujo de las cargas se había realizado habitualmente con mucha lentitud, *a paso de buey*, con lo cual también las distancias a recorrer estuvieron hasta cierto punto limitadas a causa de los costos que podía acarrear una mayor extensión de los caminos a recorrer entre los ingenios azucareros y los puertos de embarque. Para el mantenimiento de dicho trasiego se requería, además, la habilitación de lugares intermedios para el reposo, alimentación o reposición de animales y personas, reparación de carretas, etc. En este sentido, las plantaciones próximas a las costas o cercanas a los ríos con facilidades para la navegación pudieron disponer de algunas ventajas para mediante el empleo de la navegación de cabotaje, llevar a cabo sus embarques hacia los escasos puertos que habían sido previamente autorizados para la exportación.

El ahorro que en su momento de introducción supuso el empleo del ferrocarril para la transportación de azúcar fue estimado por diferentes entidades y personalidades de la época basándose en fórmulas nunca esclarecidas y probablemente exageradas. Sin embargo, tomando como base el flete pagado por una caja de azúcar desde la llanura de Güines hasta La Habana, puede admitirse sin dificultad que el costo de transportación realizado mediante carretas y bueyes podía suponer un gasto tres o cuatro veces mayor que el originado por su traslado mediante el camino de hierro.²

La posibilidad de que una tecnología del transporte tan moderna, económica y rápida pudiera ser utilizada como un medio fundamental para hacer más barata la colocación de dicha mercancía en los puertos constituyó un rotundo logro, indiscutible para dicha industria. Por otra parte, la operación de los ferrocarriles produjo beneficios adicionales generados por el transporte de otros productos también destinados a la exportación, tales como el café y el tabaco, así como también de aquellos destinados al consumo doméstico y al abastecimiento de los buques que arribaban, permanecían o partían de los puertos autorizados para el ejercicio del comercio internacional. Del mismo modo, es imposible desconocer la importancia que tuvo el transporte de retorno, es decir, desde los puertos hacia las plantaciones. Con el apoyo de dicha tecnología se hizo más viable el traslado de maquinaria, madera, alimentos y otros insumos requeridos para la construcción, modernización y funcionamiento de los ingenios azucareros. A partir del ferrocarril la distancia dejó de ser un obstáculo para la extensión física de la plantación azucarera.

Unido al desarrollo de las zonas azucareras de la región occidental de la Isla y algunas muy puntuales del Oriente, el ferrocarril cubano extendió sus efectos beneficiosos siguiendo el camino del azúcar, compensando hasta el límite de lo po-

² Zanetti, O. y A. García, *Caminos para el azúcar*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987, pp. 107-108. Aquí se exponen varios criterios y cifras que sirven para dar apoyo esta afirmación.

sible los efectos depresivos que sobre los precios del dulce podía ocasionar a largo plazo la competencia originada por la concurrencia al mercado de su homólogo europeo.³ Pero la tecnología del vapor aplicada al transporte ferroviario se convirtió no sólo en un auxiliar definitivo para el abaratamiento de los costos del azúcar, sino que también sirvió para dar continuidad al sistema de explotación que era utilizado para producirla en el territorio de La Mayor de Las Antillas. Después de 1837 creció la producción azucarera en Cuba, y al compás marcado por ella lo hizo también la esclavitud del africano y la semiesclavitud del asiático y el yucateco hasta llegar a un límite en que se hizo imposible la preservación de un sistema de producción basado en la cautividad de la fuerza de trabajo, tanto a causa del encarecimiento paulatino del precio de los esclavos como por el rechazo que a nivel internacional llegó a concertarse sobre el comercio de esclavos y su utilización como fuerza de trabajo cautiva.

UN NUEVO ENFOQUE SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DE LA PLANTACIÓN AZUCARERA

Las presiones ejercidas sobre España con relación al mantenimiento de la esclavitud en Cuba y Puerto Rico fueron ejercidas principalmente desde el exterior, mediante un conjunto de acciones políticas combinadas con las actividades del movimiento abolicionista europeo. Ellas desempeñaron un importante papel en el proceso de abolición de la esclavitud en Cuba. Pero las claves para el conocimiento de tal problema no pueden identificarse sólo a partir de la simple descripción de dichas acciones, sino elaborando una explicación que esclarezca la forma en que influyeron sobre dicho proceso en Cuba.⁴

No obstante las presiones que habían sido ejercidas por Inglaterra como nación líder respecto a la supresión de la trata negrera y después con respecto a la abolición de la esclavitud, ambas actividades continuaron casi imperturbables en Cuba después de la firma de los tratados con Inglaterra en 1817 y 1835. A partir de dichos convenios sólo cambió la naturaleza de la trata, al pasar ésta de la condición de legal a la de ilegal y, por consiguiente, sujeta al derecho de inspección, persecución y decomiso de la mercancía humana por parte de los enemigos del indigno comercio. Las acciones de vigilancia y persecución por parte de Inglaterra tuvieron un efecto de dudosa efectividad. Como la demanda de azúcar en los mercados internacionales continuó en ascenso, la producción cubana se

³ En términos generales el precio del azúcar descendió en un promedio de 3 centavos de dólar por Lb. entre 1837 y 1867. (Cálculos elaborados por J. Pérez de la Riva, a partir de los datos suministrados por N. Deer en *History of Sugar*). Cf. Pérez de la Riva, J. *El barracón y otros ensayos*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, p.19.

⁴ M.C. Barcia, en *Burguesía esclavista y abolición*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987, analiza tanto los factores externos como los internos de tal proceso en Cuba.

mantuvo estimulada por la posibilidad de disponer de tierras abundantes en la isla, un clima adecuado y la facilidad de obtener fuerza de trabajo segura y cautiva, no obstante la fiscalización ejercida desde el extranjero. Sólo que el negocio de la trata se hizo más caro y arriesgado, por lo que los precios se mantuvieron en constante ascenso, especialmente entre las décadas de los 40 y 70, duplicándose y hasta triplicándose.⁵

Abolida la esclavitud en las antiguas Trece Colonias Inglesas de Norteamérica desde 1865, desapareció del imaginario de los hacendados cubanos el paradigma esclavista que habían mostrado los estados sureños del territorio de La Unión Americana. En su lugar quedó conformada una visión nueva de aquella realidad, la de una república cuya esencia capitalista moderna conllevaba la utilización del salario como forma universal para la explotación de la fuerza de trabajo. No obstante, en Cuba se había impuesto desde décadas anteriores un nuevo enfoque, no sólo para la supervivencia de la plantación azucarera, sino también para su desarrollo en el futuro. Además de la incorporación de nuevos artilugios industriales, también debían introducirse innovaciones en la esfera laboral, contando con el empleo de trabajadores formalmente libres, pero controlados y explotados de manera similar a la de los esclavos. Se emplearon como opciones para la sustitución de los africanos y criollos esclavizados los llamados "colonos", procedentes de Yucatán (mayas) y asiáticos (chinos) importados.⁶ Sin embargo, no faltaron otros ensayos verdaderamente pioneros basados en fórmulas que implicaban el asentamiento de familias blancas que garantizaran el suministro de caña durante las zafras.⁷ Esta última variante quedó mucho más ajustada al concepto de colono reconocido posteriormente por la historiografía cubana como un componente básico del agro cubano y, además, representante legítimo de la nacionalidad.

De manera un tanto eventual en un inicio, y después sistemáticamente, los hacendados del último cuarto del siglo XIX se plantearon una modernización en

⁵ Ibid. Anexo N° 9, p.176.

⁶ Entre 1847 y 1874, año este último en que ya había cesado totalmente la importación de africanos en Cuba y suprimida la esclavitud en Puerto Rico, se importaron en Cuba 2000 yucatecos (mayas) y 142 000 chinos. Cf Strade, P. "Los colonos yucatecos como sustitutos de los esclavos negros", en *Cuba, la Perla de Las Antillas*, (C. Naranjo Orovio y T. Mallo, editores). Aranjuez, Doce Calles, 1994, pp. 93-107; A. García Álvarez, "Traficantes en el Golfo", en revista *Historia Social* N° 17, Otoño 1993, pp. 33-46, y Pérez de la Riva. J. "Demografía de los coolíes chinos", en *El barracón y otros ensayos*, op. cit.

⁷ Quizás el intento más antiguo fue el ensayado por el conocido hacendado Pedro Diago, quien en 1857 asentó doce familias en 36 caballerías de tierra (500 ha), de las cuales 17 (240 ha) estaban sembradas de caña. Las doce familias aportaban 91 trabajadores, pero el sistema fracasó a causa de lo costoso de la explotación y los bajos precios pagados por la caña, en una época en que los rendimientos industriales eran muy bajos. Cf Le Riverend, J. *Historia Económica de Cuba*, La Habana, Ed. Pueblo y Educación, 1971, p. 167 y Barcia. M. C. op. cit., 1987, p. 77.

la agroindustria del azúcar que no descansaba solamente en la introducción de nuevos aparatos y tecnologías capaces de aumentar la producción, el rendimiento o la pureza del azúcar, sino también en otras fórmula para la explotación de la fuerza de trabajo. Era una realidad para una industria que se encontraba en constante crecimiento el hecho de que ante cada posibilidad de incrementar el volumen del producto debía responderse con la incorporación de más brazos en el campo, pero sin que esto conllevara necesariamente el incremento de los costos por unidad de producción. Como el proceso de abolición de la esclavitud en Cuba se extendió desde 1871 hasta 1886, estos y algunos de los subsiguientes fueron años decisivos para los hacendados desde el punto de vista de la reorganización de la fundamental agroindustria del país. La entrega de tierras a productores agrícolas por parte de los hacendados se hizo cada vez más frecuente. La misma era cedida mediante diferentes variantes de contratos orales o escritos que implicaban tanto la siembra, cultivo y cosecha de la caña de azúcar, como su entrega al central en calidad de producto mercantil en un momento preciso y a precios previamente convenidos. Esta variante de solución llegó a convertirse en un hecho cotidiano ya desde principios de los años ochenta. En busca de una solución estable para el sector agrícola de la industria, los hacendados llevaron a cabo entonces un proceso de parcelación constante de las tierras de los antiguos ingenios con el fin de crear fincas productoras de menor extensión entregándolas a diferentes personas en calidad de arrendatarios, o siguiendo otras variantes para posesión transitoria de la tierra. El órgano de expresión de los hacendados, *La Revista de Agricultura*, se hizo eco de las peculiaridades de este proceso desde 1879.⁸ Apenas dos años antes, todavía un 13,8% de la población cubana era esclava, pero desde entonces se trataba de tener garantizada la fuerza de trabajo de relevo en las plantaciones a partir del trabajo libre. Las fuentes para el suministro de mano de obra barata y masiva ya no podían encontrarse en el África Ecuatorial, la lejana China o la muy próxima península de Yucatán. Las nuevas fuentes sólo podían potencialmente estar en la propia Isla de Cuba; en algunas partes de la Europa rural empobrecida, o en la posibilidad de conservar de alguna manera a los antiguos esclavos en el ámbito de las plantaciones.⁹

Paralelamente, un sector de la antigua burguesía agraria propietaria de esclavos, el de menos recursos de capital, no pudo disponer de las condiciones financieras necesarias para hacer frente a las inversiones requeridas por la modernización y ampliación de la capacidad de sus antiguos ingenios, o bien no dispuso del numerario suficiente para emprender en su totalidad el ciclo productivo del azúcar sobre la base del trabajo asalariado. A estos propietarios de tierras sólo les fue posible, para mantener sus tierras en explotación, limitarse exclusivamente a

⁸ *Revista de Agricultura*, La Habana, Año I, Abril 20 de 1879.

⁹ Scott, R. *La emancipación de los esclavos en Cuba: la transición al trabajo libre. 1860-1899*, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 255. Barcia, M.C. "La esclavitud en Cuba. Caracterización de su desarrollo, en Palazón, S. y C. Saíz *La ilusión de un imperio: las relaciones hispano-cubanas en el siglo XIX*, Universidad de Alicante, 1998.

la producción de caña, desligándose totalmente de la fase industrial. Esto constituyó una manifestación más del proceso de división del trabajo en dos sectores, el industrial y el agrícola, los cuales anteriormente se habían mantenido unidos a partir de un solo centro de decisión, cuando tanto la propiedad del ingenio como la de las tierras y los esclavos pertenecían a un mismo propietario. Para aquellos antiguos hacendados convertidos ahora en colonos, la división del trabajo implicó una pérdida del status social de “hacendado” para devenir finalmente en “colono”. A partir de esta realidad en rápida transformación surgió y se estabilizó en el agro cubano un nuevo componente socio-económico que mantendría su vigencia desde las décadas finales del lo siglo XIX hasta abarcar la totalidad del siglo XX: el colono azucarero.

Entre las posibilidades de subsistencia del productor de caña y la introducción de innovaciones técnicas en la industria se estableció una interacción constante que se expresó en la relación entre el colono y el hacendado. El mayor rendimiento industrial en azúcar fue favorecido por la introducción de nuevas tecnologías, lo que permitió el incremento de los precios que podían ser pagados a los colonos por sus cañas. Esto trajo como resultado el que se pusieran en evidencia las diferencias de dichos precios, según el grado de tecnificación alcanzado en las plantas situadas en una zona u otra del país. De esta manera, el acceso a los beneficios indirectos de la técnica por parte de los colonos y la consolidación de este sector como componente de la producción azucarera resultaron favorecidos gracias a la gestión modernizadora de los hacendados.¹⁰ Dicha realidad abrió el camino para que algunos hacendados propietarios de ingenios de tecnología obsoleta optaran finalmente por vincularse como productores de caña a aquellos centrales próximos que estaban en capacidad de lograr un mayor nivel de extracción de jugos y sacarosa a partir de una misma cantidad de materia prima.¹¹

Durante la década de los ochenta quedó ya replanteado el futuro de la organización agroindustrial azucarera de Cuba. Sus características quedaron establecidas con claridad en cuatro direcciones distintas que podrían ser resumidas de manera muy simple: a) producción de azúcar sin esclavos, o lo que es lo mismo, presencia de productores individuales de caña de azúcar y empleo del trabajo asalariado; b) diferenciación entre los sectores agrícola e industrial (*colono* y *hacendado*); c) aplicación de técnicas de procesamiento continuo y producción

¹⁰ Las diferencias en los pagos fueron notables, según señalara la *Revista de Agricultura*. “Se lamentan los colonos de Sagua que se les da 3,5 o 4 pesos por cada 100 arrobas de caña, cuando en Matanzas y Cárdenas [...] dan al colono 5,5”. También afirmaría el mismo órgano de difusión “[...] están en enhorabuena: estos aparatos les han de abrir nuevos horizontes, pues les podrán pagar hasta 6 pesos por cada arroba de caña”. *Revista de Agricultura*, números del 27 de enero de 1889 (Año XI) y 3 de febrero del mismo año.

¹¹ Nuevamente la *Revista de Agricultura* se hizo eco del asunto: “[...] en Matanzas muchos ingenios no muelen pues este año han vendido su caña a los centrales que poseen aparatos mejorados” (Ibid).

en masa, y d) participación más estrecha del ferrocarril en las labores propias de la industria del azúcar.

OTRA VEZ EL FERROCARRIL COMO SOPORTE DEL AZÚCAR

El aumento en la capacidad productiva de los centrales demandó la constante incorporación de áreas de cultivo cada vez más distantes de las plantas industriales. En las tradicionales regiones azucareras del Occidente de la isla, donde estaba la mayor parte de las instalaciones industriales de este tipo y también donde la tierra estaba más subdividida, el ferrocarril había desempeñado desde 1837 una función de gran importancia para el establecimiento de vínculos estables entre las unidades productoras y el comercio portuario vinculado a los mercados internacionales. La reiteración del esquema ingenio/ferrocarril/puerto de embarque se había consolidado durante medio siglo y a la vez había favorecido el desarrollo de las ciudades portuarias cubanas y con ello los grupos oligárquicos locales.¹² Pero el cada vez mayor volumen de caña que debía ser trasladado desde las áreas agrícolas más alejadas, unido a la rapidez y grado de organización que requería dicho flujo, dieron origen una nueva necesidad que debía resolverse a partir de nuevas facilidades en el transporte terrestre. A la tradicional función externa que había desempeñado y desempeñaba el camino de hierro con respecto al traslado del producto ya terminado, se unió otra: la del transporte de la materia prima desde las zonas de cultivo hasta la planta industrial. Desde finales de la década de los setenta dicho problema había sido afrontado por los hacendados a modesta escala mediante el empleo de pequeños ferrocarriles de vía estrecha, los llamados ferrocarriles portátiles. Durante la zafra de 1879, se afirma, 118 ingenios cubanos habían utilizado este medio para el transporte de sus cañas.¹³

Durante la década de los ochenta el problema alcanzó a tener un carácter mucho más apremiante; la solución del ferrocarril portátil ya no alcanzaba a satisfacer en toda su extensión la necesidad de transportación masiva de las cosechas. Por esta razón se hizo necesario el contar con la incorporación de los servicios del ferrocarril público como un auxiliar de la producción. Prácticamente desde que fue concebido el primer proyecto de central azucarera, el del "San Joaquín", su propietario, el conde F.F. Ibáñez, se dirigió a la administración del Ferrocarril de Matanzas para solicitar una flotilla fija de carros para la transportación de cañas. Dos años después, en 1882, otras empresas ferroviarias se incorporarían también a este servicio.¹⁴

En 1885 el acarreo de cañas mediante el ferrocarril de servicio público ya superaba los diez millones de arrobas, pero todavía en aquel año era solamente

¹² Sobre esta cuestión, Cf. García Alvarez, A. *La gran burguesía comercial en Cuba. 1899-1920*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1990.

¹³ *Revista de Agricultura*, Año I, N° 8. Agosto 3 de 1879, p. 211.

¹⁴ Zanetti, O, y A. García. op. cit., p. 150.

prestado por tres compañías ferroviarias de las provincias de La Habana y Matanzas. Apenas dos años después este proceso de integración del camino de hierro al transporte de las cosechas se impuso en las principales regiones azucareras de la isla.¹⁵ Sin embargo, las empresas ferroviarias llegaron a considerar este tipo de servicio como más perjudicial que favorable a su funcionamiento, fundamentalmente a causa de la distracción de los medios de transporte que originaban, y también por las dificultades que creaba este servicio para la organización del tráfico ferroviario. Pero había un móvil fundamental para la realización interesada de estas prestaciones, especialmente en las zonas atendidas por varias empresas de ferrocarriles: éste era la posibilidad de obtener contratos para la transportación de azúcares con los distintos ingenios y centrales, lo que constituía la fundamental fuente de ingreso de dichas empresas. A partir de este entramado de intereses mutuos se fue creando un tejido casi imposible de deshacer. Así se instrumentaron diferentes tipos de compromisos que fueron propuestos y aceptados por cada una de las partes involucradas. Quizás una de las variantes de contrato que llegó a alcanzar mayor trascendencia fue la que solían adoptar de mutuo acuerdo los hacendados individuales con las empresas ferroviarias, a fin de llevar a cabo la construcción de ramales ferroviarios privados, y para la venta de equipos de tracción y arrastre a las azucareras por parte de las compañías de caminos de hierro. A la firma de este tipo de acuerdos se unió también el frecuente otorgamiento de permisos para garantizar la circulación de locomotoras y carros de servicio privado por las vías de servicio público, cosa que finalmente hicieron las entidades ferroviarias para que los centrales pudieran trasladar sus cañas sin dificultad.

AJUSTES Y DESAJUSTES DE LA RELACIÓN ENTRE COLONOS Y HACENDADOS

Los grandes hitos en la producción de azúcar de finales del siglo XIX, los correspondientes a 1890 y 1894, años en que se produjo más de un millón de toneladas del dulce, se realizaron con una participación de colonos correspondiente a una proporción de entre el 35 y el 40% de la producción de caña.¹⁶ Terminada la guerra de Independencia y establecido el Tratado de Reciprocidad de Cuba con EE.UU., los centrales continuaron incrementando su capacidad de producción contando con la incorporación de pequeños agricultores que se sin-

¹⁵ Ibid. P. 151. Ver también A. García Álvarez. "Simbiosis ferroviario-azucarera en Cuba", en *Revista de la Asociación de Técnicos Azucareros de Cuba (ATAC)*, La Habana, Julio-Agosto de 1987, N° 4, p. 49.

¹⁶ Jenks, L.H., *Nuestra colonia de cuba*, La Habana, Edición Revolucionaria, 1966, p. 65.

tieron estimulados por las ventajas comparativas que ofrecía la caña de azúcar con respecto a cualquier otro cultivo.¹⁷

Puede afirmarse que desde la década final del siglo XIX ya se había generalizado el empleo del sistema de colonos, pudiendo contarse con ejemplos como los de la tradicional zona azucarera del valle de Güines, una de las más antiguas del país, donde la totalidad de los centrales utilizaban colonos en un grado más o menos considerable. Sin embargo, la utilización de los colonos en el sector agrícola no evitaba en modo alguno la necesidad de usar fuerza de trabajo contratada para el corte de caña y otras tareas agrícolas temporeras, cuestión para la cual debían los hacendados disponer del numerario disponible con el fin de afrontar el pago de salarios. La posibilidad de asentar braceros seleccionados para convertirlos en colonos era una opción para la cual se requería solo una inversión inicial pequeña que podía quedar compensada con la solución del problema del abastecimiento de materia prima a plazo más o menos largo. Para esta opción los centrales poseían tierras disponibles que podían parcelar, a la vez que mediante la tienda de raya del central otorgar un crédito pagadero con la propia caña cultivada y entregada a un plazo fijo, cuestiones ambas de imprescindible negociación en todos los contratos.

No obstante las dificultades que en casos de incumplimiento de los compromisos verbales o los contratos privados pudieran haber surgido en la práctica de las relaciones entre colonos y hacendados, este sistema terminó por imponerse como una solución ajustada a la naturaleza del proceso de concentración azucarera que le dio origen y a cuyo desarrollo contribuyó de manera notable.

Aunque en sus inicios los convenios para la explotación de colonias de caña pudieron ser concertados entre los interesados en calidad de "pacto de caballeros", como una relación totalmente informal, la vinculación entre el hacendado y el colono se realizó habitualmente mediante contrato escrito, como una transacción de naturaleza puramente mercantil. En el mismo quedaban plasmadas las aspiraciones y necesidades de cada una de las partes, sin descontar el objetivo último de obtener ganancias de muy diversa cuantía y modo. Para el hacendado el problema era garantizar la recepción de una cantidad determinada de arrobas de la caña cortada y limpia en el momento preciso y a un precio pactado de antemano. Para el agricultor pequeño se trataba generalmente de una forma de subsistir, la mejor posible, pero en el caso de los productores mayores dichas transacciones respondían, al igual que en caso de los hacendados, al móvil de cualquier empresa de tipo capitalista, la obtención de ganancia sujeta a las normas reconocidas por el uso y la costumbre o por la legislación vigente, según el caso y época. En dichos contratos solían prevalecer tres puntos esenciales: uno de ellos referido al uso de la tierra y sus condiciones (arriendo, propiedad, cesión, etc.); otro de los puntos, el más importante en este tipo de contrato, tenía que ver

¹⁷ A este proceso se han referido, tanto Iglesias, F. *Del ingenio al central*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1978; Le Riverend, Julio, op. cit. y *Revista de Agricultura* (números de septiembre 8 de 1889, y marzo 27, mayo 8 y junio 8 de 1992).

con las cepas de caña. Estas podían existir previamente al contrato, o ser sembradas de nuevo y, desde luego, atendidas, cortadas y entregadas en tiempo y forma al central. Finalmente, el tercer punto se refería específicamente a esta última cuestión, es decir a la cantidad, calidad, precio, momento y lugar de entrega de la caña.

En la medida en que un colono, o grupos de colonos con tierras propias, estaban asentados en lugares próximos a un central determinado, se impuso como casi única opción para los primeros la venta de la caña a dicho central. Sin embargo, cuando el fenómeno de la centralización se fue generalizando y las tierras de las colonias quedaban equidistantes de dos o más centrales, se hizo cada vez más necesario para los hacendados la concertación de compromisos escritos con los colonos.

En estos casos, con el propósito de garantizar el concurso de los mismos en las zafras de cada año y también de evitar que en un mercado regido por la oferta y la demanda, los precios de la caña pudieran incrementarse de un caso a otro, con el consiguiente encarecimiento de los costos de producción.

Fue precisamente en la situación anteriormente mencionada en que la tecnología del ferrocarril incrementó su participación dentro del proceso de concentración industrial y favoreció el establecimiento de vínculos más estrechos entre el colono y el hacendado. De una eventual solución para el acarreo de cañas al central en pequeña escala, tal y como lo había sido el ferrocarril portátil, se pasó posteriormente a la utilización del servicio público de las empresas ferrocarrileras que operaban en el Occidente del país. A partir del establecimiento de acuerdos entre los hacendados y las empresas del ferrocarril con el fin de asegurar los servicios y la construcción de ramales, los centrales comenzaron la estructuración de sus pequeñas circuitos ferroviarios de uso interno, casi siempre conectados al ferrocarril de servicio público.

Pero en la última década del siglo XIX el ferrocarril quedó integrado definitivamente al ciclo productivo del azúcar, permitiendo el ensanchamiento ilimitado de los cañaverales y con ello el crecimiento de la capacidad industrial de las fábricas, dando así impulso al proceso de concentración azucarera. De este modo el eficaz medio de transporte se convirtió en un valioso auxiliar para la formación de la gran plantación azucarera capitalista, típica de la industria azucarera cubana de la primera mitad del siglo siguiente. Al terminar la centuria se reconocía la existencia de 93 circuitos privados en la isla, de los cuales 56 disponían de sus propias locomotoras. La extensión total de las vías privadas o industriales habían alcanzado hasta entonces la cifra de 1.394 kilómetros, apenas 500 menos que el total a que ascendían las del servicio público.¹⁸ Sin embargo, la importancia del camino de hierro no radicaba exclusivamente en el aspecto cuantitativo relacionado con la extensión de sus líneas; ni en su reconocida doble función para la economía del país: es decir, las relacionadas con la función mercantil-azucarera y

¹⁸ García Álvarez, A. "Simbiosis ferroviario-azucarera en Cuba". En Revista ATAC, op. cit., p. 50.

también con la industrial-cañera. Su trascendencia se hizo sentir también con especial peso en la organización del espacio de aquellas zonas servidas por el insustituible medio de transporte. La urdimbre trazada por la combinación de vías correspondientes al ferrocarril de servicio público con las del ferrocarril privado o industrial no solo dibujó un paisaje de progreso y actividad agroindustrial en el campo cubano, sino que también estructuró un vasto conjunto de circuitos integrados a una red de comunicaciones terrestres muy favorable a la circulación de mercancías y personas entre las zonas interiores y los puertos, contribuyendo al mismo tiempo al desarrollo de un modo de poblamiento que tuvo como eje el central y su correspondiente *batey*.¹⁹

NORMANDO LAS RELACIONES

La propia naturaleza y empleo generalizado de los contratos entre colonos y hacendados determinó tempranamente la adopción de modalidades a una formalización mayor de los compromisos entre las partes. La época de los pactos de caballeros y el contrato privado fue prontamente superada con la adopción de una exigencia: la de que los contratos se realizaran mediante escritura pública y sujetos a los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

La variedad y el número de las cláusulas contenidas en los contratos incluían los aspectos más frecuentes como lo eran los referidos a la siembra y cuidado de las cepas, entrega del producto en tiempo y forma, financiamiento, entrega de tierras y los precios; pero también podían referirse a la construcción por parte del hacendado de una casa para el colono, barracón para el alojamiento de los macheteros u otras instalaciones. También solían ser incluidas algunas cláusulas relacionadas con cuestiones tales como roturas en la maquinaria del central, quema de las cañas y los procedimientos que se adoptarían ante cada una de las eventualidades que pudieran ser previstas. Finalmente, la posibilidad de ser renovado el contrato en caso de que ambas partes quedaran satisfechas con su cumplimiento también podía ser objeto de cláusulas específicas.²⁰

En la mayoría de los casos el colono quedaba comprometido durante varios años a la venta obligada de la caña cosechada al central con el cual firmaba el contrato. Pero también estaba obligado a dar facilidades para que circularan por la finca las cañas procedentes de otras colonias, bien mediante la concesión de serventías o pasos de carretas, como facilitando la construcción de ramales para el paso gratuito y exclusivo de la línea de ferrocarril propiedad del central.²¹

¹⁹ En Cuba se llama *batey* a cualquier conjunto de viviendas agrupadas en zonas rurales, con servicios básicos o no. Dicho vocablo proviene de las antiguas culturas de origen aruaco que poblaron originalmente las islas del Caribe.

²⁰ "Contrato entre Juan López, administrador del ingenio *Intrépido*, de Matanzas, y José Garavilla, firmado en 1883". Archivo Privado del Autor.

²¹ Iglesias, F. *Del ingenio al central*, Río Piedras, Universidad de Puerto Rico, 1898, p. 124.

El problema de la relación hacendado-colono en cuanto al uso de la tierra era una cuestión que podía ser enfocada mediante un amplio abanico de posibilidades. Cabía la posibilidad de que ésta pudiera ser entregada en forma de montes o sabanas que debían ser talados y roturados por el propio colono, pero en otros casos podía tratarse de tierras ya sembradas y en producción. No siempre la tierra era entregada por el hacendado mediante el pago de una renta o un compromiso de venta de cañas a un precio determinado y en un momento preciso. La tierra también podía pertenecer en propiedad al propio colono, en cuyo caso también variaba la naturaleza del compromiso contraído.²²

Finalmente, el contrato llegó a ser considerado como una garantía para el mejor funcionamiento de la relación entre el productor de la materia prima y el industrial fabricante de azúcar crudo. En su contenido llegó a quedar definida con precisión la naturaleza de dicha relación mercantil y con ello lo que podía definir exactamente el concepto de colono "como un agricultor emprendedor cuyo vínculo legal con el central es una relación mercantil".²³ Esta definición tan extraordinariamente sintética define la esencia de dicha relación, haciendo una abstracción de cualquier otra particularidad o detalle que pueda matizarla. De este modo el cultivo de la caña de azúcar y su venta al central mediante convenio entre las partes define la naturaleza de la relación. Cualquier otra fórmula no se ajustaría con precisión a tal concepto. Por ello es que la siembra de caña por un agricultor no lo califica necesariamente como colono si el objetivo de la misma no es finalmente venderla al central para fabricar azúcar.

A partir de la existencia de su aspecto esencial, la venta de la caña, en la relación contractual entre el hacendado y el colono pueden encontrarse otros elementos de naturaleza diversa. Algunos de estos elementos tienen que ver, sobre todo, con las relaciones entre el colono y la tierra, es decir, con el productor de caña visto como propietario, arrendatario u otras variantes de tenencia. Otros se refieren a la relación entre el colono y el capital refaccionista; el colono y el central, desde el punto de vista de la molienda y el pago de la caña, y, finalmente, con la relación entre el colono y la fuerza de trabajo, como una cuestión vinculada al trabajo directo del colono o al pago de salarios a braceros contratados.²⁴

La formalización de esta relación mediante contrato público contribuyó a la estandarización de los mismos y dio estabilidad a dichas relaciones. Pero al mismo tiempo favoreció de algún modo la identificación de los puntos más controvertidos y con ello a la defensa de los intereses de cada una de las partes.

Adelantándose a otras zonas azucareras más desarrolladas y en evidente distanciamiento con respecto a la agrupación de propietarios de ingenios y centrales (la Asociación de Hacendados), ya en la década de los años noventa se hicieron los primeros intentos locales por parte de los colonos de las regiones de Manzani-

²² Ibid. En esta obra aparecen muchas de las opciones que sobre la cuestión de la tierra podían presentarse en los contratos. Ver p. 124-125.

²³ Foreign Policy Association, *Problemas de la Nueva Cuba*. New York, 1935, p. 299.

²⁴ Celorio, B. *La Refacción*, La Habana, Librería Cervantes, 1922, p. 39.

llo y Bayamo con el fin de unificar el precio a pagar por la caña y obtener otros arreglos favorables al sector. El planteamiento básico de aquellos colonos rechazaba la fijación de los precios a pagar por las cañas a partir del grado de tecnificación de la industria y de sus posibilidades para la extracción de los jugos y la sacarosa. El pionero "gremio de colonos" de aquellas localidades del Oriente de Cuba defendió en su momento, como exigencia básica, el pago de la caña a partir exclusivamente de su peso en arrobas.²⁵

UNA AZUCARERA CONVERTIDA EN REPÚBLICA

Terminada la guerra de Independencia de Cuba con la intervención del ejército y la armada de los EE.UU., comenzó una nueva etapa en la historia de la Nación Cubana. Entre 1899 y 1902 se estableció una administración norteamericana en isla, entre cuyos objetivos centrales estuvieron la reorganización de la administración pública y la creación de las bases jurídicas necesarias para el funcionamiento más eficiente del sistema de dependencia neocolonial. Con la Enmienda Platt agregada a la Constitución Cubana de 1901 y la concertación, en 1903, de los tratados de reciprocidad comercial y para el arriendo de bases navales, quedó definitivamente fijado el rumbo de la nueva república. A partir de entonces quedaron removidos los obstáculos que la dependencia colonial había interpuesto al libre desarrollo de las fuerzas productivas en la isla, particularmente a las relaciones mercantiles y financieras de Cuba con Norteamérica.

Como consecuencia de la guerra los campos cubanos habían quedado parcialmente arrasados, siendo también afectadas un gran número de instalaciones industriales azucareras, especialmente aquellas que no habían contado con la protección del ejército español o de guarniciones sostenidas por los propios hacendados.

Las colonias de caña habían sufrido afectaciones considerables. Algunas provincias, como Pinar del Río, habían perdido el 100% de la caña sembrada; otras más del 90%, mientras que la de La Habana logró recuperar prontamente su capacidad de producción.²⁶

En la misma medida en que los centrales lograron alcanzar éxitos en su recuperación, también se incrementó la aplicación de la fórmula del colonato para el abastecimiento de la materia prima. Por otra parte, el perfeccionamiento de las técnicas de procesamiento continuo, propio de la gran escala productiva, requería la participación masiva y organizada de los agricultores, especialmente en un país donde el monto de la población no estaba en correspondencia con las necesidades de fuerza de trabajo organizada que la expansión de la agroindustria del dulce requería (sobre todo en las zonas donde comenzaba la apertura de nuevos

²⁵ *Revista de Agricultura*, Año XII, Agosto 24 de 1890.

²⁶ Cuba, Gobernador Militar, *Civil Report 1899-1900*, La Habana, (s.e.) 1901, t. 7, pp. 159. 209. 238. 276 y 289.

frentes azucareros). Hasta los años de la Primera Guerra Mundial en la antigua provincia de Oriente, y después de esta fecha en la de Camagüey, fueron erigidos los más grandes centrales azucareros del país y, probablemente, los del mundo de aquella época. En estas zonas de baja densidad poblacional el asentamiento de un colonato que garantizara el suministro de cañas a los grandes centrales era una empresa sumamente costosa y llena de dificultades. Sin embargo, la ininterrumpida inmigración de españoles facilitó en alguna medida el establecimiento de colonos en zonas de poca población, especialmente en las fomentadas por capitales hispano-cubanos.²⁷

El éxito de la gran producción azucarera del siglo XX en Cuba demostró la eficiencia del sistema de colonos vinculado a la producción en gran escala, pero esto no significó en modo alguno la adopción del sistema para la totalidad del abastecimiento de cañas. Por el contrario, los grandes centrales, especialmente los de Camagüey y Oriente, mantuvieron bajo su administración directa una parte importante de sus plantaciones, utilizando para ello la fuerza de trabajo asalariada, generalmente importada de forma temporera, con el fin de ser aplicada básicamente en las operaciones masivas de corte, alza y estiba propias de los meses de zafra.²⁸

Con el desarrollo de la gran producción capitalista del siglo XX, y con ello la concentración de grandes extensiones de tierra en manos de las empresas azucareras, el proceso de desposesión del campesinado cubano se intensificó, determinando su proletarianización a mediano plazo. Ellos aportaron su fuerza de trabajo como asalariados, unidos a los inmigrantes temporeros y, en el mejor de los casos se convirtieron en colonos que laboraban en las tierras del central mediante contratos que garantizaban su mejor control; eran los llamados colonos del central. No obstante, un número considerable de propietarios o arrendatarios de tierras ajenas al central pudieron también vincularse al negocio de la caña, como una variante de colonos dotados de cierto grado de independencia con respecto al uso de la tierra, los llamados colonos independientes o libres. Por otra parte, las empresas azucareras no solo fomentaron la siembra de cañas bajo la administración directa del central, sino que también otorgaron contratos de colonos a propietarios importantes y a personalidades vinculadas a la política o la administración pública.

Como resultado de esta situación, hacia 1914 había en Cuba más de 300.000 ha. de tierra cultivada por colonos controlados o dependientes, y 225.000 ha. en

²⁷ Alvarez Estévez, R. *Azúcar y emigración. 1900-1940*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1.988, pp. 20-25.

²⁸ Puede aceptarse que el empleo de la fórmula conocida como "cañas de administración" no obedeció exactamente al hecho de que así la materia prima resultara más barata al central, sino a la falta de campesinado en algunas de las zonas en que se encontraban instalados los mayores centrales de Cuba. Ver: Guerra, R. *La industria azucarera de Cuba*, pp. 100-101. Para una demostración de lo contrario, ver: *La United Fruit. Un caso del dominio imperialista en Cuba*.

manos de colonos libres o independientes.²⁹ Doce años después, el comportamiento de la producción de caña en el país por provincias se comportaba de la manera siguiente:

Cuotas de caña asignadas a los colonos dependientes e independientes, por provincias cubanas, durante la zafra de 1926 a 1927, expresada en porcientos (%).

Provincia	Cuota de colonos del central (dependientes)	Cuota de colonos independientes.
Pinar del Río	71,71	28,24
La Habana	86,03	13,92
Matanzas	68,63	31,37
Santa Clara	71,47	28,53
Camagüey	96,09	3,91
Oriente	75,28	24,72
TOTAL	76,18	23,82

Fuente: Cuba. Secretaría de Agricultura, Industria y Comercio. *Memorias de la Zafra*. La Habana, 1926-1927.

En la anterior tabla puede apreciarse que al terminar la fase de expansión del azúcar en Cuba (1926-1927), más de las tres cuartas partes de las cuotas de caña asignadas a colonos por los centrales correspondían a los llamados “colonos del centra”l, mientras que menos de la cuarta parte debía ser suministrada por “colonos independientes”. También se aprecia que la mayor tasa de participación de los independientes correspondía a Matanzas, una de las zonas, junto a Santa Clara, donde la propiedad estaba más fraccionada y a la vez servida por una complicada y diversa red ferroviaria que permitía opciones diversas a los colonos independientes. El caso particular de La Habana, también antigua región azucarera, registra diferencias. Ello puede obedecer al hecho de que en el norte y centro de dicha provincias se establecieron dos empresas azucareras propietarias de más de un central azucarero, que a la vez fueron consideradas entre los mayores terratenientes del país.

Un carácter completamente diferenciado se registra en el caso de la provincia de Camagüey, la última en experimentar la gran expansión azucarera del siglo XX en Cuba. Sus grandes plantaciones, erigidas en zonas despobladas, debieron centralizar el flujo de cañas desde sus enormes áreas propias hasta las potentes fábricas sin que pudiera contarse con otras opciones importantes para el abastecimiento de la materia prima. El que había sido tradicional destino ganadero del territorio camagüeyano fue finalmente interferido por la irrupción del azúcar en sus extensos llanos a partir de la compra-venta de grandes fincas despobladas. A

²⁹ Secretaría de Agricultura, Comercio y Trabajo de Cuba, *Portfolio Azucarero*, La Habana, La Moderna Poesía, 1914.

causa de esta particular situación la contribución de los colonos independientes a las zafras en dicha provincia resultó sumamente baja.

OTRAS DIFERENCIAS ENTRE LOS COLONOS

El conocimiento sobre el colonato azucarero de Cuba puede ser abordado desde múltiples aspectos. Desde una óptica diversa pueden reconocerse matices que permiten su diferenciación y clasificación en grupos. Tanto el problema de la posesión de la tierra, como el grado de compromiso con la empresa consumidora de materia prima, constituyen algunos de ellos. Otras realidades aparecen reflejadas de distinta manera en los contratos en que se especifica la forma en que deben ser asumidos por ambas partes los compromisos. Sin embargo, uno de los elementos de mayor peso para el análisis de este importante sector del agro en Cuba, desde todos los puntos de vista, es la composición misma del colonato teniendo en cuenta la cantidad de arrobas de caña producida individualmente por los distintos componentes del sector. Una diferenciación efectuada sobre esta base descansa necesariamente en su aspecto cuantitativo. Sin embargo, su importancia lo hacen trascender hacia otras esferas de la realidad, tales como la social, la política o la cultural. Más que la cantidad de tierra, resulta más adecuada la clasificación del colonato a partir de la cuantía de su cuota o compromiso productivo para la entrega de cañas. Ésto permite una categorización más objetiva del sector y, sobre todo, su diferenciación en grupos desde el punto de vista del lugar que ocupa cada uno en la propia industria y en el conjunto de la sociedad cubana.

La propia historia de la procedencia del sector social de los colonos nos ofrece algunos elementos para comprender en principio la existencia de al menos dos grupos diferenciados por la magnitud de su producción de caña.

Desde el propio siglo XIX la tierra heredada por familias criollas o españolas que en algún momento dedicaron parte de las mismas al cultivo de cañas con destino al abastecimiento de sus propios ingenios, y en muchos casos también a la ganadería, cambiaron el aprovechamiento económico de las mismas al aplicar algunas hectáreas a la producción de caña en gran escala, una vez que se había iniciado el proceso de concentración azucarera en la isla. Comenzado el siglo XX y tomando en cuenta el mejoramiento de las condiciones del mercado para el azúcar cubano, muchas de estas propiedades fueron incorporadas gradualmente a la agricultura cañera. En este sentido las ventajas comparativas de dicha producción con respecto a otros cultivos resultó ser un factor de estímulo que contribuyó finalmente a la consolidación de este grupo propietario dentro del sector.

Se ha señalado también que las pagas recibidas por los oficiales de mayor graduación que se licenciaron del Ejército Libertador de Cuba al finalizar la Guerra de Independencia fueron lo suficientemente altas como para adquirir tierras que estaban muy devaluadas a causa de situación de pobreza en que se encontraba el país. A esto se agrega también el hecho de que dichos oficiales se convir-

tieron de inmediato en personalidades que de algún modo participaban en la administración pública y en el poder civil, para formar más tarde todo un sector de la sociedad cubana de la República conocido como "clase política". Con agudo sentido práctico los hacendados negociaron la asignación de cuotas de caña a estas personalidades nacionales, regionales o locales con el fin de obtener su apoyo para la solución de los problemas que pudieran surgir con relación a los distintos niveles del poder.³⁰

La participación directa en la vida política también constituyó un factor de enriquecimiento en Cuba. Por consiguiente, una parte del sector profesional de la política también logró vincularse como colono a la producción de azúcar, especialmente en los momentos de mayor alza en los precios.

Sobre la base de algunos de estos orígenes, aunque también de algunos otros, como los del comercio y la usura, se consolidó el grupo de los grandes colonos de la isla. Según la categorización establecida por la reguladora *Ley de Coordinación Azucarera* de 1937, se consideraban grandes colonos aquellos productores agrícolas de caña de azúcar que tenían asignada una cuota de molida por zafra, mantenida establemente por encima de las 500.000 arrobas.

A diferencia de los grandes colonos, el sector de los colonos pequeños y medios estuvo internamente muy estratificado a causa de la enorme diferencia que podía haber entre un colono que podía vender más de medio millón de arrobas de caña y uno que apenas podía entregar 5.000 o 10.000 arrobas. La gran masa de pequeños colonos provenía generalmente de propietarios o arrendatarios de pequeñas parcelas, dependientes o no del central, pero que por su modesta producción debían laborar personalmente en el cultivo, corte y alza, y hasta en el traslado de la caña hasta el enlace ferroviario o los molinos del central. La insuficiencia de sus ingresos a causa de su baja cuota de cañas y extensión de sus fincas los obligaba con frecuencia a trabajar como asalariados en otras colonias. Se considera que este grupo representaba más del 72% del colonato cubano.³¹

A diferencia del anterior grupo de pequeños colonos, los productores de algo más de 100.000 arrobas y hasta las 500.000, necesariamente debían depender del trabajo asalariado de braceros suministrados por el central o contratados por los propios colonos. Por consiguiente, ellos podían ser considerados como un sector pequeño burgués o como parte del empresariado rural medio.

UN GRAN SALTO EN EL DESARROLLO FERROVIARIO

La construcción del ferrocarril central desde el centro de la isla hasta el extremo oriental del país fue sin duda la principal gran obra realizada durante la primera intervención norteamericana. Aunque su objetivo fue la incorporación del

³⁰ Ibarra, J., *Partidos políticos y clases sociales. 1898-1921*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1992, p. 95-100.

³¹ Ibid. p. 119

enorme espacio centro-oriental del país a la circulación de mercancías por la vía terrestre, el esquema colonizador que se propuso inicialmente pronto fue complementado con variantes en favor de los servicios al transporte azucarero. De esta manera el transporte de azúcar desde las nuevas zonas de fomento hacia los puertos habilitados en ambas costas debió responder al ritmo seguido por el crecimiento de la producción misma. A sólo una década de inaugurada la República, Cuba ya contaba con cerca de 1.000 nuevos kilómetros de vías de servicio público.³²

La construcción de nuevas unidades azucareras en la zona centro-oriental de la isla, en vísperas de la primera guerra mundial, estimuló la construcción de más caminos de hierro con el propósito siempre definido de servir a la transportación de azúcares. Esta vez la prometidora zona Norte de la antigua provincia de Camagüey fue el lugar elegido para el fomento de algunos de los más poderosos centrales azucareros del país. Los enlaces, cruceros, estaciones, talleres y patios ferroviarios que fueron construidos por entonces en aquellos lugares reeditaron un fenómeno anterior al sentar las bases del crecimiento y poblamiento de regiones enteras que habían carecido de significación económica y demográfica hasta el inicio del siglo XX.

De este modo los ferrocarriles de servicio público continuaron ganando en extensión y lograron cumplimentar eficazmente sus funciones en el transporte de carga general y pasajeros a lo largo de la isla, aunque sin renunciar a las funciones azucareras que habían determinado el surgimiento de los trazados pioneros. Este fue especialmente el caso correspondiente al Ferrocarril del Norte de Cuba, en Camagüey.

No obstante el acelerado ritmo de construcción dirigido a la extensión de las paralelas de todos estos ferrocarriles públicos durante las primeras dos décadas del siglo, es evidente que éste ritmo fue superado por el crecimiento de las vías del servicio privado o industrial. Sin embargo, los grandes centrales que se construyeron en los dilatados espacios poco poblados y muy mal comunicados de Camagüey y Oriente estuvieron potencialmente condenados a quedar, en muchos casos, marginados de los servicios del ferrocarril público. Sus problemas de comunicación terrestre solo podían resolverse eficazmente mediante la construcción de extensos ramales de enlace con las vías de servicio público que facilitarían la comunicación con las escasas y alejadas ciudades portuarias de aquellas regiones. Con vistas a lograr una mejor organización del espacio por parte de los grandes centrales azucareros se impuso como solución alternativa la creación de los ya indispensables circuitos ferroviarios que facilitarían no solo el flujo de la materia prima desde zonas distantes a veces a más de un centenar de kilómetros, sino también la construcción de una vía adicional, lo más corta posible, que garantizara el acceso directo a las costas, para con ello facilitar el embarque directo del producto terminado. Cada nuevo central trató de lograr el acceso rápido a los campos de caña por alejados que estuviesen y, a la vez, garantizar la entrega di-

³² Zanetti, O y A. García, *op. cit.*, p. 221

recta del azúcar a los buques mercantes mediante la construcción y habilitación de puertos privados. De este modo el gran central estuvo destinado a convertirse en una unidad productiva agroindustrial, poblacional y a la vez de servicios ferroviarios y portuarios, con un elevado grado de autonomía en relación con los antiguos ingenios y también con respecto a los centrales de finales del siglo XIX.

En 1915 las redes correspondientes tanto a los ferrocarriles públicos como a los privados tenían una extensión similar. Estos últimos contaban en aquel año con 5.510 kms.de vías, de las cuales 1.393 kms eran de vía ancha o estándar y 3 117 de anchura menor. Sus equipos de arrastre ascendían a 15 161 unidades, mientras que el parque tractivo sumaba un total de 486 locomotoras. Es de destacar que, a causa de ser las únicas vías férreas disponibles en determinadas zonas del país, estos ferrocarriles privados prestaban servicios públicos de transporte en 403 kms. de sus propias vías.³³

Al favorecer el proceso de expansión del azúcar en Cuba, la Primera Guerra Mundial también contribuyó a la profundización del papel de los ferrocarriles privados o industriales en el contexto de la economía cubana, impulsando su crecimiento y permitiendo un máximo grado de desarrollo y autonomía en el marco de las relaciones de dependencia prevalecientes en Cuba. Terminada la Guerra Mundial e iniciada la etapa deflacionaria de los años veinte, los circuitos correspondientes a los ferrocarriles industriales azucareros llegaron a contar con un monto superior a los 9.000 kms de vías, casi el duplo de los de servicio público.

El gran auge de los ferrocarriles fue un complemento indispensable para el proceso que tuvo lugar en la industria cubana del azúcar. El desarrollo de los ferrocarriles y, en particular el de los circuitos o redes industriales, creó una especie de malla dentro de la cual quedó definitivamente atrapado el productor de caña en sus vínculos mercantiles y financieros con el central. Así se fortaleció el sistema de relaciones que integraría sólidamente la tríada de factores sobre la cual estuvo sustentada la producción fundamental de la mayor de las islas del Caribe, la durante algún tiempo conocida como "Azucarera del Mundo".

³³ García Álvarez, A. op. cit., p. 50.