

## Artículo

**Azúcar y progreso material en la provincia de La Habana. (1900-1930).**

DrC. Alejandro García Álvarez.

Departamento de Historia. Universidad de La Habana.

**Resumen:**

Este artículo destaca algunas cuestiones relacionadas con el crecimiento y modernización de la industria cubana del azúcar en la antigua provincia de La Habana, durante las tres primeras décadas del siglo XX. Las fundamentales manifestaciones del desarrollo azucarero cubano de aquella época tuvieron lugar en la zona este del país, abarcando partes de la provincia de Las Villas o Santa Clara, y la totalidad de las de Camagüey y Oriente. Allí los inversores del azúcar encontraron condiciones muy favorables para el establecimiento de verdaderos enclaves agro-industriales, la construcción de ferrocarriles privados y la apertura de puertos.

**Palabras claves:** producción azucarera, zonas azucareras, agro-industria, mercados internacionales del azúcar.

**Abstract:**

This article highlights some issues related to the growth and modernization of the Cuban sugar industry in the former province of Havana, during the first three decades of the 20th century. The fundamental manifestations of the Cuban sugar development of that time took place in the eastern part of the country, encompassing parts of the province of Las Villas or Santa Clara, and totally those of Camagüey and the eastern part of Cuba. There, the sugar investors found very favorable conditions for the establishment of real agro-industrial enclaves, the construction of private railroads and the opening of ports.

**Keywords:** sugar production, sugar zones, agro-industry, international sugar markets.

**Introducción**

Al finalizar la Guerra de Independencia (1895-1898) en Cuba se inició una pronta recuperación económica que en poco más de un cuarto de siglo hizo crecer la producción azucarera desde uno hasta cinco millones de Tm., además de elevar la capacidad instalada en dicha industria hasta los casi diez millones de toneladas, potencialidad que se mantuvo hasta el inicio del siglo XXI.<sup>1</sup> Aquel proceso de crecimiento se produjo en toda la isla, mediante la expansión física de los cultivos de caña y la construcción de nuevos centrales, particularmente en las provincias centro-orientales. Como resultado de esta dinámica el epicentro azucarero del país se desplazó desde las tradicionales provincias productoras situadas en el Occidente, hacia el Centro y el Oriente, zonas que

---

<sup>1</sup> Esta capacidad industrial se mantuvo hasta el inicio del proceso de “redimensionamiento” de que fue objeto esta industria por parte del estado cubano a partir del año 2002, el cual significó el desmantelamiento de casi noventa unidades agro-industriales azucareras en todo el país. Zanetti, O. *Esplendor y decadencia del azúcar en Las Antillas Hispánicas*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2012, p. 437.

finalmente se convertirían en proveedoras de más del 60% del dulce elaborado en el país.<sup>2</sup> Las nuevas zonas incorporadas al evento azucarero del siglo XX resultaron propicias para el establecimiento de grandes empresas, mayormente de capitales norteamericanos, las cuales pudieron adquirir sin dificultad grandes extensiones de tierra, instalar ferrocarriles y abrir nuevos puertos para el embarque de los frutos. Sin embargo, el crecimiento de la producción también fue logrado en las antiguas zonas azucareras del Occidente de la isla. Durante aquellos años, en las tradicionales áreas productoras de Pinar del Río, La Habana, Matanzas y Santa Clara se mantuvieron en producción numerosos centrales antiguos que estaban asentados en propiedades agrarias subdivididas, pero que a la vez disponían de facilidades para utilizar decenas de kilómetros de vías férreas públicas y privadas, y además disponer de abundante fuerza de trabajo gracias a la elevada tasa de población residente en estas provincias.

### **Analogías y diferencias regionales en el proceso azucarero cubano del siglo XX.**

El primer tercio del siglo XX tuvo una especial relevancia para la industria cubana del dulce, no solo por la celeridad que caracterizó el crecimiento productivo logrado en aquel conjunto de años, sino también por la imagen de progreso material que dicha agro-industria impuso en casi todo el país. El crecimiento fue muy visible y casi paradigmático en las provincias situadas en la región centro-oriental de la Isla,<sup>3</sup> En ellas el desarrollo de esta agroindustria se materializó mediante la incorporación de decenas de miles de hectáreas de tierra a la producción de la gramínea; se instalaron modernas plantas industriales generalmente fomentadas por capitales extranjeros; fueron urbanizados numerosos espacios rurales; se tendieron cientos de kilómetros de vías férreas de uso industrial, y además se abrieron nuevos puertos destinados a los embarques de azúcar. Pero dicho proceso se comportó de manera distinta en aquellos otros lugares donde cañaverales e ingenios habían estado presentes desde siglos anteriores. En las zonas azucareras del occidente cubano, habían sido cumplimentadas anteriores etapas de crecimiento y de modernización que se materializaron en avances tales como la aplicación del vapor a la maquinaria de los ingenios, la introducción del ferrocarril para el transporte del azúcar y la caña; la sustitución de la fuerza de trabajo esclava por trabajadores asalariados y labradores independientes; además de haber comenzado la sustitución de los viejos ingenios por fábricas de superior tecnología y más eficientes sistemas de gestión. Se trata del fenómeno conocido en la historia azucarera de Cuba como “proceso de centralización de la industria azucarera”.<sup>4</sup>

Las condiciones de Cuba a inicios del siglo XX favorecieron la continuidad del proceso de modernización de esta agro-industria. En la nueva etapa fue modificada la práctica anterior que había estado basada en un tipo de gestión administrativa única, centralizada, a la cual quedaban totalmente subordinadas las actividades correspondientes tanto al sector industrial como al agrícola de cada unidad productora. En sustitución de la anterior forma de gestión, en los centrales

---

<sup>2</sup> En el año de 1900, Camagüey y Oriente juntas aportaban el 17% del azúcar producido en Cuba, mientras que el Occidente lo hacía con casi el 83%. La situación en 1930 había variado considerablemente: mientras Occidente producía alrededor del 40% de las zafras, Oriente y Camagüey contribuían con cerca del 60%. Moreno Friginals, M. *El ingenio*. La Habana, Editorial de ciencias Sociales, 1978, t. III, cuadro V, pp. 60-61.

<sup>3</sup> Se trata fundamentalmente de las antiguas provincias de Camagüey y Oriente, aunque también debe ser incluido también el segmento más oriental de Las Villas o Santa Clara.

<sup>4</sup> Este proceso condujo a la centralización de la producción industrial en fábricas de mayor capacidad que comprendían en una sola unidad administrativa los sectores fabril y agrícola. Ver: Iglesias García, F. *Del ingenio al central*, Universidad de Puerto Rico, 1998, Balboa, I. *Los brazos necesarios*. Valencia, Biblioteca de Historia Social, 2000.

del Occidente se impuso la concentración horizontal de la producción y de la propiedad sobre fábricas y tierras, estableciéndose al mismo tiempo la separación administrativa entre las actividades industriales y las agrícolas, hasta quedar estas últimas en manos de colonos productores de caña, tanto en calidad de arrendatarios como de propietarios de la tierra.

### **Comportamiento y detalles en el particular caso de La Habana.**

Según la división político-administrativa vigente en Cuba durante la primera mitad del siglo XX, la Habana era la provincia de menor extensión territorial en el país y a la vez la que contaba con una mayor tasa de población, cualidad relacionada con el hecho de que la ciudad-capital y puerto estaban asentados en su territorio<sup>5</sup>. El ejercicio de las actividades portuarias y mercantiles en territorio habanero favoreció el desarrollo de una *elite* mercantil con abundantes recursos monetarios aplicables a inversiones en otros sectores de la actividad económica, tales como la agro-industria del azúcar, los transportes y la banca.

Al comenzar el siglo XX la provincia de La Habana<sup>6</sup> mostraba claras diferencias con respecto a las provincias situadas en la región centro-oriental de la isla. Sus características eran el resultado de su particular historia. En tiempos de la república neo-colonial (1902-1960), su base territorial era la menos extensa del país. La mayor parte de los espacios agrícolas fértiles y mejor comunicados habían estado ocupados desde épocas pretéritas por actividades productivas relacionadas directamente con el cultivo de la caña y la producción de azúcar, aunque sus tierras también solían ser aprovechadas para otros cultivos. En su territorio estaba asentada la capital de la isla además de otros conglomerados poblacionales de diversa importancia económica y demográfica. Por otra parte, desde 1837 en La Habana se había configurado una densa red de caminos de hierro que servía de constante apoyo a las actividades azucareras, no solo en la transportación del producto terminado hasta el puerto, sino también para el abastecimiento de caña y la coordinación entre las operaciones agrícolas e industriales propias del sector

Durante los treinta años que transcurrieron entre 1900 y 1929, la producción cubana del dulce experimentó un imparable crecimiento que colocó a la isla entre los mayores productores de dulce y en el principal exportador a nivel internacional. Al mismo tiempo, se ha considerado que los centrales cubanos de aquella época estaban entre los más modernos y de mayor capacidad del Mundo.<sup>7</sup> Durante estos mismos años se establecieron enclaves azucareros de gran extensión territorial y elevada capacidad industrial en las provincias centro-orientales del país, lugares donde también fueron construidas vías férreas y abrieron nuevos puertos exportadores. En el transcurso de aquel tiempo, aquellas provincias situadas al Este de la isla pasaron desde una posición modesta como productoras hasta convertirse en zonas determinantes para la formación del monto total de las zafras. Durante aquel mismo tiempo, las antiguas provincias productoras de azúcar como La Habana, Matanzas y Santa Clara, vieron disminuir progresivamente su participación proporcional

---

<sup>5</sup> La división político-administrativa de la isla de Cuba en seis provincias se estableció en el año de 1878, manteniendo su vigencia hasta la década de los setenta del pasado siglo XX. Según la misma, La Habana disponía 8 221 kilómetros cuadrados de superficie; de estos, más de 3 000 pertenecían a Isla de Pinos (hoy Isla de la Juventud). En 1907 su densidad poblacional era de 65,4 habitantes x Km<sup>2</sup>; en 1919 había ascendido a 84,8, y en 1931 alcanzó la tasa de 119,7 ha. X Km<sup>2</sup>. Losada, A. F, *Cuba: población y economía entre la Independencia y la Revolución*. Universidad de Vigo, 1999, cuadro I, p. 32.

<sup>6</sup> En el año 2011 dicho espacio geográfico fue ampliado y dividido en tres provincias, nombradas La Habana, Mayabeque y Artemisa.

<sup>7</sup> Dye, A. *Cuban Sugar in the Age of Mass Production*. Stanford, Stanford University Press, pp. 75-76.

en las zafras. La provincia de La Habana redujo su contribución a las zafras, desde el 10.22% en el año de 1901, hasta un 7.55% al finalizar la tercera década del siglo.<sup>8</sup> No obstante la decreciente tendencia mostrada por este indicador relativo, el total de azúcar producido por cada una de las provincias del Occidente se mantuvo siempre en ascenso, tal y como ocurría en el resto de la isla. Prueba de ello es que durante aquellos tres decenios La Habana multiplicó por dos veces y media su producción del dulce, además de incrementar el nivel de producción por central. En la tabla siguiente aparecen las cifras absolutas disponibles, así como los números relativos elaborados por El Autor en relación con estas particularidades.

El número total de unidades que en la provincia conservaron sus potencialidades agro-industriales o que fueron rehabilitadas fue de diecinueve en la zafra de 1905-1906.<sup>9</sup> Según la información disponible, dichos centrales produjeron en esa campaña un monto total de de 179 218 Tm de azúcar<sup>10</sup>. Del conjunto de unidades en activo, solo siete lograron producir más de 10 000 Tm. en la mencionada cosecha. En tan temprana fecha todavía no se aprecian indicios de un proceso de concentración en la propiedad o en la producción azucarera de la provincia. En aquel año en La Habana produjo el 14,23% de todo el azúcar del país. (*Según Moreno el 13.58%*).<sup>11</sup>

**Tabla I. Producción de azúcar en la provincia de la habana en relación con el total del país,**

Años	Producción País	Producción Prov.	%	Prod. x central
1905/06	1 259 350	179 218	14,23	8 146
1917/18	3 598 489	415 887	11,55	18 903
1923/24	4 256 847	384 873	9,04	21 381
1928/29	5 352 585	399 777	7,46	33 314

**y producción media por central. 1905/06, 1917/18, 1923/24 y 1928/29.**

**Fuentes:** elaboración propia a partir de: Cuba. Secretaría de Hacienda. Estadística General. *Industria Azucarera y sus derivados 1905-1912*. La Habana, 1913, (parte II, provincia de La Habana); Cuba. Secretaría de Agricultura, Comercio y Trabajo. Dirección de Comercio e Industria. Negociado de Estadística. *Memoria de la zafra azucarera*. (Zafras de 1917-1918, 1923-1924, 1928-1929). La Habana, Rambla y Bouza; Moreno Fraginalls, M., *El ingenio*. La habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1978, Tomo III, cuadro I, pp. 38-39 y Santamaría, A. *Sin azúcar no hay país*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Universidad de Sevilla, 2001, apéndice V, p. 419.

<sup>8</sup> Moreno Fraginalls, M. *El ingenio*, Tomo III, cuadro V, pp. 61-62. Se aclara que los datos obtenidos por El Autor a partir de las fuentes utilizadas no se corresponden exactamente por los ofrecidos por Moreno en *El Ingenio*, aunque las diferencias son mínimas.

<sup>9</sup> República de Cuba. Secretaría de Hacienda. *Industria azucarera y sus derivados. 1905-1912*. La Habana, 1913, (parte II, Provincia de La Habana. Zafra de 1905-1906).

<sup>10</sup> Cálculos realizados a partir de: República de Cuba. Secretaría de hacienda. *Industria Azucarera y sus Derivados*. Estadística General. Zafra 1905-1906. Según los datos mostrados por M. Moreno en *El Ingenio* (tomo III, cuadros I y V), el monto de la zafra de ese año fue de 171 019 Tm.

<sup>11</sup> Datos de elaboración propia a partir de la información suministrada por: República de Cuba. Secretaría de Hacienda, *Industria azucarera y sus derivados*, Estadística General, (II, La Habana, Zafra 1905-1906.)

La Primera guerra mundial fue un evento que trastornó completamente los mercados internacionales del azúcar incrementando su demanda a nivel mundial.<sup>12</sup> Dicha situación sirvió de estímulo para el crecimiento de la industria cubana del dulce, cuya producción se elevó a más de tres millones y medio de toneladas métricas en el año de 1918. Según los números ofrecidos por la Secretaría de Hacienda de la República de Cuba, el dulce aportado por la provincia de La Habana a la campaña de 1917-1918 se incrementó, aunque solo alcanzó a representar el 11,55% del azúcar producido nacionalmente. (según Moreno el 10.32%). Entre 1919 y 1920 se produjo un alza repentina en los precios del azúcar<sup>13</sup>; pero a partir de diciembre de este último año, la principal industria nacional debió afrontar una situación plagada de dificultades financieras como consecuencia directa de la caída de los precios y la especulación generada por productores y banqueros.

Como resultado de ello la mayor parte de las empresas se endeudaron; debiendo optar por paralizar sus labores o pasar sus activos a sociedades mercantiles que dispusieran de mayores recursos de capital con los cuales afrontar el financiamiento de las zafras. En tales circunstancias, se introdujo en la provincia de La Habana una nueva y poderosa empresa que aceleró el proceso de concentración por el que transitaba la industria local del crudo. Se trata de la chocolatera norteamericana Hershey Corporation, que desde el año de 1916 había emprendió la creación de una gran base operativa al nordeste de esta provincia. Sus primeros pasos se habían dirigido a la compra de un viejo central, seguido por la construcción de varios kilómetros de vías férreas al Nordeste de la provincia.<sup>14</sup> Poco después erigiría el moderno central *Hershey*. La puesta en producción de esta nueva fábrica significó un importante paso en el proceso de concentración y centralización de la producción y los capitales en el sector azucarero de la provincia, ya que el accionar de esta empresa no se limitó a la operación de este nuevo y potente central o a la construcción de su refinería adjunta, sino que también pasaron a su propiedad los viejos centrales *Lotería*, que fue demolido de inmediato, y el *Nuestra Señora del Carmen*, que apenas cuatro años después sería paralizado definitivamente. A principio de los veinte la corporación Hershey añadió a su vasto complejo azucarero otros dos centrales, estos en plena capacidad productiva: el *San Antonio* y el *Rosario*.

De este modo, en la zafra de 1923-1924, y durante el breve lapso de dos años en que los precios del dulce se reanimaron, el monto de azúcar producido por las tres grandes entidades propietarias de la provincia alcanzó el 60.83% del total elaborado en dicho territorio. Transcurridas las dos primeras décadas del siglo XX, y como resultado del comportamiento de los mercados a partir del cese de la Primera guerra mundial, volvió a presentarse una situación de inestabilidad que incidió directamente sobre la principal industria del país. Casi al término de la década de los veinte, precisamente en la zafra de 1928 a 1929, ya solo quedaban en La Habana doce centrales en producción, ocho de los cuales pertenecían a uno u otro de los tres grupos empresariales más poderosos de la provincia. En aquel año dichos grupos llegaron a elaborar el 86.54 % de todo el dulce producido en territorio habanero.

<sup>12</sup> Para un interesante análisis de esta situación, ver: Cuban American Sugar Refinng Co. *Annual Report*. December 31, 1919, p. 7.

<sup>13</sup> El precio promedio del azúcar ascendió desde \$0.0506 por libra hasta los \$0.1195. Guerra Sánchez, R. *Azúcar y población de Las Antillas*. La Habana, (quinta edición) Editorial Lex, 1961. Apéndice No. 3, p. 289.

<sup>14</sup> Zanetti Lecuona, O. y A. García Álvarez, *Caminos para el azúcar*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987, pp. 255-256 y *Cuba Importadora e Industrial*, noviembre de 1937, p. 50.

**Tabla II.** Fechas de fundación y períodos de actividad de los centrales habaneros en las zafras de 1905/1906 y 1928/1929, consignando situación en que se encontraban al finalizar dicha etapa.

NOMBRES DE LOS CENTRALES	FECHAS DE FUNDACIÓN	PERÍODOS DE ACTIVIDAD	SITUACIÓN DE CADA CENTRAL.
Amistad	1796	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Averoff	¿	1906-1910	Desactivado en 1910
El Jobo	1833	1906-1920	Desactivado en 1920
Fajardo o San José	1802	1906-1924	<i>Cese temporal (1924)</i>
Fortuna	1873	1916-1918	Desactivado en 1920
Gómez Mena	1850	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Güira	¿	1917-1925	Desactivado en 1925
Habana o Lucía	¿	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Hershey	1919	1920-1930	<i>Continuó activo</i>
La Julia	1872	1906-1924	Desactivado en 1926
Lotería	1863	1906-1918	Desactivado en 1919
Mercedita	1863	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Nombre de Dios	¿	1906-1924	Desactivado en 1925
N. Sra. Del Carmen	1870	1906-1924	Desactivado en 1925
Nueva Paz	1905	1906-1924	Desactivado en 1928
Santa Rita	¿	1906-1908	Desactivado en 1910
San José	¿	1906-1908	Desactivado en 1911
Occidente	1916	1916-1930	<i>Cese temporal(1925)</i>
Portugalete	1862	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Providencia	1796	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Quijano	1890	1906-1918	Desactivado en 1919
Rosario	1851	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
San Agustín	¿	1906-1918	Desactivado en 1919
San Antonio	1880	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Santa Rita	¿	1906-1910	Desactivado en 1911
S. Trinidad o Josefita	1873	1906-1930	<i>Continuó activo</i>
Toledo	1738	1906-1930	<i>Continuó activo</i>

**Fuentes:** elaboración propia, a partir de las siguientes publicaciones: República de Cuba. Secretaría de Hacienda. *Industria Azucarera y sus Derivados. Estadística General.* (Zafros de 1905-1912) República de Cuba. Secretaría de Agricultura, Comercio y Trabajo. Dirección de Comercio e Industria, Negociado de Estadística. *Memoria de la Zafra (de 1917-1918, 1923 a 1924 y 1928 a 1929).* La Habana, Imprenta y Papelería de Rambla y Bouza, 1924 y 1929. *Portfolio Azucarero. Industria Azucarera de Cuba 1912-1914.* La Habana, La Moderna Poesía. Pedrosa Puertas. R., *Sin azúcar....* Jiménez Soler, G., *Las empresas en Cuba. 1958.* La Habana, Ediciones Mercié, 2002. (3 tomos).

Como se puede apreciar en tabla II, el proceso de concentración de la producción y la propiedad que tenía lugar en la provincia durante el primer tercio del siglo XX redujo considerablemente el número de unidades fabriles existentes en La Habana. El resultado final de dicho proceso muestra la realidad siguiente: de un total de 27 centrales que de manera eventual o permanentemente habían estado activos en este territorio entre los años de 1906 y 1930, solo doce se mantuvieron en condiciones de producir, mientras que más de la mitad, trece en total, fueron suprimidos definitivamente como unidades productoras.

A continuación, y para complementar la información contenida en las tablas precedentes, se ha reunido otro grupo de datos. En la tabla III se muestra de forma sintética el comportamiento seguido por este proceso en La Habana, tomando como base el azúcar aportado por las grandes entidades propietarias de más de un central. En el mismo se muestra la participación proporcional de cada uno de los tres principales grupos durante la etapa estudiada. En la zafra de 1928-1929, el 21,16% de la producción local del dulce correspondió al grupo Aspuru; al de Gómez Mena el 32,61%, y al Hershey el 32,76%. Los restantes cuatro centrales independientes que se mantuvieron activos en territorio habanero durante aquella zafra solo lograron elaborar el 13,46% de lo producido en toda la provincia.<sup>15</sup> Como un detalle adicional sobre esta cuestión, puede añadirse que las tres entidades habaneras propietarias de más de un central también disfrutaron de una significativa posición con respecto a la producción nacional del dulce. En este sentido, cabe señalar que durante en el año de 1925 la azucarera Gómez Mena había ocupado el noveno lugar entre las firmas productoras del país, con un aporte del 3,1% del total nacional, mientras que el grupo familiar Aspuru tenía el décimo segundo, con un 2,1%. Por otra parte, Hershey ocupaba la décimo quinta posición entre las productoras, con un aporte del 1,6% al total nacional.<sup>16</sup>

**Tabla III. Contribución proporcional de los grupos azucareros fundamentales de la habana, durante las zafros de 1905-1906. 1917-1918. 1923-1924 y 1928-1929. (expresado en números relativos).**

Grupos empresariales y centrales	Zafra 1905-1906 (%)	Zafra 1917-1918 (%)	Zafra 1923-1924 (%)	Zafra 1928-1929 (%)
Aspuru	9,38	17,22	22,92	21,16
Cuba Cane	-	12,15	7,56	-

<sup>15</sup> Cuba. Secretaría de Agricultura, Comercio y Trabajo. Dirección de Comercio e Industria. Negociado de Estadística. *Industria Azucarera. Zafros de 1923-1924 y 1927-1928.* La Habana, Imprenta de Rambla y Bouza, 1924 y 1928

<sup>16</sup> Ver Santamaría, A. *Sin azúcar no hay país.* CSIC y Universidad de Sevilla, 2001, cuadro VI.4, p. 443.

Fdez. de Castro	4,81	2,81	-	-
Gómez Mena	9,09	25,71	12,10	32,61
Hershey	-	-	25,83	32,76
Aporte total de grupos principales	23,29	57,99	68,14	86,54

**Fuentes:** elaboración propia con las mismas fuentes de las tablas I y II.

El proceso descrito conllevó el fortalecimiento de la capacidad industrial y financiera de tres principales compañías o grupos empresariales dedicados a la elaboración de azúcares en la provincia de La Habana. Además de la ampliación de las áreas agrícolas de sus respectivos centrales, dicho proceso condujo a la modernización de las fábricas y sus equipamientos complementarios. Las ampliaciones de las áreas territoriales generalmente fueron realizadas a partir de la compra de las unidades menos eficientes por parte las empresas más poderosas. Esto permitió la incorporación de plantaciones adicionales para el abastecimiento de caña a los centrales que se mantuvieron activos, y a la vez la paralización de varias fábricas por decisión de los nuevos propietarios. Las transferencias de propiedad también comprendieron la integración de nuevos tramos ferroviarios a los circuitos abastecedores de materia prima. Por consiguiente, el proceso de concentración de la propiedad y la producción se extendió con mucha fuerza también al sector agrícola.

Durante la etapa capitalista en Cuba, el abastecimiento de caña a las fábricas era simultáneamente garantizado por labradores asentados en tierras propias; los llamados “colonos independientes”, y además por los que laboraban en tierras arrendadas al central: los colonos dependientes conocidos como “colonos del central”. En el caso de la provincia de La Habana, las cuotas de caña asignadas a los proveedores dependientes, es decir, los asentados en tierras propiedad de los centrales, llegaron a representar en la zafra de 1926-1927 el 86.03% del total; lo cual prueba que las empresas azucareras establecidas en la provincia lograron un gran control sobre el abastecimiento de cañas, basándose en la progresiva adquisición de tierras y en el desmantelamiento de centrales. En el caso de La Habana, es interesante destacar el grado en que las fábricas instaladas en esta provincia eran dueñas de las tierras que les abastecían de materia prima, situación solo superada por la provincia de Camagüey, un territorio totalmente diferenciado del de La Habana, principalmente a causa de presencia de grandes latifundios y una tasa muy baja de población rural.<sup>17</sup>

### **Progreso material generado por el azúcar en el territorio.**

Como se ha visto, durante el primer tercio del siglo XX la industria habanera del azúcar creció, multiplicando dos y media veces el monto de su producción total. Este crecimiento estuvo apoyado en un proceso de concentración basado en la supremacía económica de ciertas empresas y en la modernización o instalación de fábricas más eficientes. A falta de espacios vírgenes y despoblados aptos para el establecimiento de nuevos enclaves productivos como los que estuvieron disponibles en la región centro-oriental de la isla, la industria habanera quedó encerrada en su saturado espacio territorial, y por ello debió transitar por una etapa de reacomodo de intereses y desactivación de unidades que condujo gradualmente a la modernización y al aumento en la capacidad agro-industrial de los centrales que se mantuvieron activos. No obstante el interés de

<sup>17</sup> García Álvarez, A. “La tríada azucarera se orienta a la producción en masa”, en: *Travesía. Revista de Historia Económica y Social*. (Núm. 9) Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, 2007, pp. 147-148.



las cifras los detalles que han sido ofrecidos en los epígrafes anteriores, a continuación serán mostrados otros aspectos de interés relacionados con dicho proceso. Entre estos se propone la identificación de los puntos de convergencia entre el desarrollo de la agro-industria del azúcar y el progreso material y social de la provincia; especialmente en cuanto a la introducción de tecnologías de avanzada en las plantas industriales y en la transportación de la materia prima; así como en la coordinación entre los sectores agrícola e industrial, aportes todos ellos que estuvieron encaminados al logro de una mayor eficiencia en la aplicación de las técnicas de procesamiento continuo propias de las economías de escala. Algunas de estas innovaciones contribuyeron decisivamente no solo al progreso y modernización de la actividad económica más importante de la isla, sino que algunas de ellas trascendieron a otros planos de la vida social. Es precisamente en este sentido que el empleo del ferrocarril y la introducción de la energía eléctrica deben ser considerados como elementos de trascendencia, tanto para la historia cubana del azúcar como para conocer otros aspectos del progreso material y la modernización del país durante aquellos años. También se precisa tener en cuenta la introducción de nuevas prácticas constructivas en la instalación o en la remodelación de las viejas fábricas. Entre estas prácticas estuvo el empleo de estructuras metálicas y recubrimientos también metálicos o de materiales incombustibles, que fueron aplicados en sustitución de las viejas construcciones de piedra, mampostería, madera y tejas de barro que caracterizaron a muchos de los ingenios y centrales cubanos instalados en el siglo XIX, así como otros aportes constructivos que contribuyeron a cambiar la fisonomía del paisaje rural cubano en los territorios que fueron modernizadas bajo el influjo de la industria del azúcar.

En las primeras décadas del siglo XX, la más antigua función desempeñada por el camino de hierro - la de trasladar el producto terminado hacia los puertos de embarque-, continuó efectuándose sin alteraciones. A ello se unió después el acarreo de materia prima desde las fincas cañeras hasta las plantas industriales. Sin embargo, en la primera mitad del siglo XX, y en el particular caso de la provincia de La Habana, ambas actividades estuvieron mediadas por el monopolio que ejercía la inglesa *United Raylways of Havana* sobre su territorio y puerto, mediante la operación de empresas ferroviarias de servicio público. A causa de ello, los centrales asentados en esta provincia habitualmente se vieron obligados a conectar sus ramales industriales con las vías de servicio público existentes, ya que sin esas conexiones resultaba imposible cumplimentar de manera adecuada la transportación del producto terminado al puerto, así como una parte de la materia prima hasta las fábricas. En un inicio esta situación había favorecido a los colonos independientes, ya que la propiedad de la tierra les permitía vender libremente sus cosechas y trasladarlas mediante el ferrocarril público a los centrales que ofrecieran mejores precios por ellas, fue a causa de esta particular situación que los mecanismos defensivos de las empresas azucareras se dirigieron en todo momento a la compra de tierras y a la ampliación de sus ramales ferroviarios privados. Resulta interesante conocer que a pesar de la abundancia de líneas de servicio público que ya existían en esta provincia, el inventario de vías férreas industriales o privadas llegó a alcanzar en 1924 la cifra de 616 Kms. de extensión<sup>18</sup> Esto significa que los centrales asentados en esta provincia siguieron configurando una malla de ramales individuales de extensión diversa

<sup>18</sup> *Port-folio Azucarero. Industria Azucarera de Cuba 1912-1914*. La Habana, La Moderna Poesía, 1914 y Santamaría, A. *Sin azúcar no hay país. La industria azucarera y la economía cubana. (1919-1939)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla, 2001, pp. 420-421. Sin embargo, *Problemas de la Nueva Cuba* (N.Y. Foreign Policy Ass. 1935) ofrece una cifra de solo 372 kms. de vías privadas para el año de 1932. Ver. P.476.

destinada a conectar las áreas agrícolas de cada complejo agro-industrial con sus correspondientes fábricas y, en algunos casos, también con otras instalaciones industriales de un mismo propietario.

Además del indudable crecimiento ferroviario, también durante las primeras décadas del siglo avanzó la aplicación de la energía eléctrica a la industria y a las poblaciones cercanas a los centrales. Su difusión se realizó de manera escalonada, favoreciendo inicialmente el alumbrado interno de las fábricas, continuando después con algunos pasos en la elaboración industrial del azúcar, para finalmente también ser aplicada a los ferrocarriles. De ese modo, este notable resultado de la segunda revolución industrial llegó a convertirse no solo en una manifestación de progreso material para dicho sector de la economía, sino que también constituyó un emblema de modernidad para el conjunto de la población habanera. Como se sabe, el uso de la electricidad fue introducido en la isla muy tempranamente, empleándose en el alumbrado de calles y viviendas, y poco después en el transporte urbano de pasajeros<sup>19</sup> Desde finales del siglo XIX dicha energía comenzó a utilizarse en la industria del azúcar, en sustitución de las antiguas plantas de gas que solían alimentar el alumbrado interno de los locales fabriles y habitacionales de cada central. La introducción de generadores eléctricos, de vapor, o de gasolina en las fábricas, contribuyó inicialmente a mejorar la visibilidad de los obreros durante las horas de trabajo nocturno; pero gradualmente dicho beneficio se hizo extensivo al poblado azucarero situado en el entorno de cada instalación fabril. En 1906 fue inaugurado el servicio de trenes eléctricos desde La Habana a Guanajay, una zona azucarera situada al Oeste de La Capital. Apenas un año después comenzó a prestar servicios otra empresa de ferrocarriles eléctricos hasta el valle de Güines, principal polo azucarero de la provincia.<sup>20</sup> Más adelante, la posibilidad de convertir en energía eléctrica la combustión de los residuos generados por la molienda de caña dotó a los centrales de la capacidad de disponer de una fuerza motriz más limpia, eficiente y barata, que además podía ser transmitida a las poblaciones más cercanas. El resultado fue que a mediados de la década de los veinte los centrales azucareros cubanos estuvieron en condiciones de producir casi tanta energía eléctrica como las plantas instaladas en las ciudades para usos domésticos y públicos. En aquella misma década, el complejo de centrales que operaba la Hershey Corporation en La Habana puso en explotación una red eléctrica capaz de suministrar energía a un gran central y su correspondiente red ferroviaria de extensión media, además de brindar servicios de electricidad a nueve poblaciones que se encontraban próximas a sus vías y también alimentar durante algunos años la catenaria de los tranvías que circulaban en la cercana ciudad de Matanzas.<sup>21</sup> Pero la posibilidad de aplicar esta importante innovación tecnológica estuvo siempre en dependencia de la capacidad de cada empresa para realizar inversiones de capital fijo destinadas a la adquisición del equipamiento industrial idóneo, o de los componentes requeridos para la instalación de dicha tecnología. Basado en las ventajas que tales inversiones podían aportar al funcionamiento de cada central, el proceso de electrificación parcial de la industria habanera del azúcar se desarrolló en íntima asociación con la búsqueda de una mayor eficiencia industrial, sobre todo a partir de que comenzaron a

---

<sup>19</sup> Se ha afirmado que en 1889 la ciudad de Cárdenas, Matanzas tuvo la primera planta para servir electricidad a las viviendas y alumbrado público que existió en Cuba. Ver: “Compañía de Electricidad de Cárdenas”, en: *Magazine de La Lucha. Matanzas*, 1920, (s.p.). Este mismo servicio se inauguró en La Habana al año siguiente, mientras que el tranvía eléctrico lo hizo en esta misma ciudad en 1900. En Santiago de Cuba, los tranvías comenzaron a circular a partir de 1908.

<sup>20</sup> Villaroel Castro, J M, “Los trenes eléctricos en Cuba”, en: *Trocha 1435. Los ferrocarriles en Cuba*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2009, pp. 184-185.

<sup>21</sup> *Ibid.* 197 y 200.

presentarse las dificultades y regulaciones que afectaron a dicha industria durante los últimos años de la década del veinte.<sup>22</sup> Pero en el particular caso de La Habana, el uso de la electricidad vinculado al desarrollo azucarero no se limitó al marco específico de la planta industrial sino que también se aplicó al suministro de energía a la tracción de los nuevos ferrocarriles cañeros y azucareros que fueron instalados en aquella misma década. Este hecho constituyó una manifestación muy acorde con los tiempos modernos que vivió la isla mientras esta se mantuvo en la ola de progreso generada por la fundamental actividad agro-industrial del país.<sup>23</sup> Algunos detalles de esta particular experiencia aparecen expuestos a continuación.

Como se ha explicado, desde el año de 1916 la Hershey Corporation comenzó la instalación de un vasto complejo agro-industrial en el nordeste de la provincia de La Habana. Los componentes principales del mencionado complejo fueron rápidamente erigidos o adquiridos; entre ellos la construcción de un pueblo modelo con más de doscientas viviendas, muy similar a otros creados por la mayor parte de las compañías azucareras norteamericanas que se establecieron en otros lugares de la isla en aquella época<sup>24</sup>. Como complemento del complejo de centrales y del moderno *sugar town* creado por Hershey, fue instalada una red ferroviaria inicialmente servida por locomotoras de vapor. Los servicios prestados por este ferrocarril llegaron a comprender territorios correspondientes a las provincias de La Habana y Matanzas, en un intento de abarcar la totalidad de los espacios agrícolas que abastecían a los cuatro centrales que dicha compañía operaba simultáneamente en zonas del centro y el nordeste habanero.<sup>25</sup> En 1922 dicha red fue electrificada y completada mediante la puesta en servicio de una vía principal destinada a la transportación de cañas, pasajeros y carga. La mencionada vía principal tuvo como objetivo prioritario el comunicar aquel complejo de centrales desde su centro administrativo en el central *Hershey* y los puertos de La Habana y de Matanzas, dando así cumplimiento a la función de conducir los azúcares producidos en los centrales de su propiedad hacia ambos puertos, además de prestar un inestimable servicio público desde los innumerables paraderos y caseríos situados en la vía principal.<sup>26</sup> Esta manifestación de progreso material tuvo una particular importancia no solo por lo que la misma significó para la modernización de la industria productora del dulce en esta provincia, sino también para la población residente en una amplia zona situada en el cuadrante nororiental de la misma. En este sentido, tanto la vía principal como sus ramales incorporaron un aliento de progreso a toda la zona mediante la prestación del moderno servicio de transporte a una población que hasta entonces había carecido de medios eficientes para comunicarse con los centros económicos y administrativos del resto de la provincia.

<sup>22</sup> En este sentido debe tenerse en cuenta entre otros, la elevación de los derechos arancelarios al azúcar cubano por parte de EE.UU. en 1922; y las leyes restrictivas conocidas como Ley Tarafa de 1923 y Ley Verdeja implementada en 1926.

<sup>23</sup> Como antecedente relacionado con la aplicación de la electricidad a los ferrocarriles en La Habana, debe mencionarse el establecimiento de la *Havana Central*, en 1907, con sus ramales a Guanajay y Güines, lugares de especial importancia para la industria del azúcar. Sin embargo, en este caso se trataba de una compañía destinada al servicio público de pasajeros, vinculada en su origen con las empresas de la electricidad y tranvías de La Capital. Zanetti O. y A. García, *Caminos para el azúcar*, pp. 238-239.

<sup>24</sup> Louis A. Pérez Jr. hace una descripción detallada del Pueblo Modelo de Hershey y también de poblados similares edificados por las grandes empresas azucareras. Ver: *Ser cubano. Identidad, nacionalidad y cultura*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2006, pp. 308-314.

<sup>25</sup> Se trata de los centrales *Nuestra Señora del Carmen* (demolido en 1925), *Hershey* (construido en 1919), *Rosario* (adquirido en 1920) y *San Antonio* (adquirido en 1925).

<sup>26</sup> Zanetti, O. y A. García, *Caminos para el azúcar*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1987, pp. 255-256.

## Conclusiones

Este artículo destaca algunas cuestiones relacionadas con el crecimiento y modernización de la industria cubana del azúcar en la antigua provincia de La Habana, durante las tres primeras décadas del siglo XX. Las fundamentales manifestaciones del desarrollo azucarero cubano de aquella época tuvieron lugar de la zona Este del país, abarcando partes de la provincia de Las Villas o Santa Clara, y totalmente las de Camagüey y Oriente. Allí los inversores del azúcar encontraron condiciones muy favorables para el establecimiento de verdaderos enclaves agro-industriales, la construcción de ferrocarriles privados y la apertura de puertos. Sin embargo, en las cuatro provincias situadas al Occidente de la isla, las condiciones para la expansión azucarera fueron diferentes. En el caso de La Habana, la primera característica diferencial es que dicho crecimiento estuvo basado en un activo proceso de concentración de la producción y la propiedad, tanto agraria como industrial. Este proceso condujo al predominio de tres grandes empresas azucareras sobre el resto de los productores asentados en la provincia. Siguiendo su implacable lógica económica, la gran escala de la producción se impuso en esta provincia mediante el aumento en la capacidad de un número menor de unidades en activo; la modernización o re-fundación de algunas que ya existían en el territorio, y la paralización definitiva de más de una docena de ellas. Esto comprendió el desmantelamiento de los centrales menos eficientes o dependientes de empresas con menores recursos de capital, cuyas tierras pasaron a integrar las propiedades de las empresas más poderosas. La segunda característica consistió en la reactivación de un conjunto de espacios casi abandonados por la actividad azucarera desde el siglo anterior, y su incorporación a la más moderna industria del azúcar del siglo XX. La tercera característica diferencial está relacionada con la tecnología del transporte. Como único caso en Cuba, en La Habana se aplicó la energía eléctrica a la tracción de los ferrocarriles tanto azucareros como cañeros. Desde la primera década del siglo, y sobre todo a partir del establecimiento de la norteamericana Hershey Corporation en este territorio, se llegó a configurar una red generadora de energía que llevó el uso de la electricidad y el servicio ferroviario a un conjunto de poblaciones aledañas a la red, sirviendo también al campesinado disperso que habitaba en las tierras del nordeste habanero.

## Bibliografía

- Balboa, I. *Los brazos necesarios*. Valencia, Biblioteca de Historia Social, 2000.
- Dye, A. *Cuban Sugar in the Age of Mass Production*. Stanford, Stanford University Press, pp. 75-76.
- García Álvarez, A. (2007), "La tríada azucarera se orienta a la producción en masa", en: *Travesía. Revista de Historia Económica y Social*. (Núm. 9) Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, pp. 147-148.
- Guerra Sánchez, R. *Azúcar y población de Las Antillas*. La Habana, (quinta edición) Editorial Lex, 1961. Apéndice No. 3, p. 289.
- Iglesias García, F., (1998), *Del ingenio al central*, Universidad de Puerto Rico.
- Jiménez Soler, G., *Las empresas en Cuba. 1958*. La Habana, Ediciones Mercié, 2002. (3 tomos).
- Louis A. Pérez Jr, (2006), *Ser cubano. Identidad, nacionalidad y cultura*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, pp. 308-314.

Losada, A. F, *Cuba: población y economía entre la Independencia y la Revolución*. Universidad de Vigo, 1999, cuadro I, p. 32.

Moreno Friginals, M. *El ingenio*. La Habana, Editorial de ciencias Sociales, 1978, t. III, cuadro V, pp. 60-61.

Santamaría, A., (2001), *Sin azúcar no hay país. La industria azucarera y la economía cubana. (1919-1939)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla.

Zanetti, O. y A. García, (1987), *Caminos para el azúcar*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, pp. 255-256.

Zanetti, O. *Esplendor y decadencia del azúcar en las Antillas Hispanas*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2012, p. 437.

Villaroel Castro, JM, “Los trenes eléctricos en Cuba”, en: *Trocha 1435. Los ferrocarriles en Cuba*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2009, pp. 184-185.

VV. AA. (1914), *Portafolio Azucarero. Industria Azucarera de Cuba 1912-1914*. La Habana, La Moderna Poesía.