

*La savia del Imperio. Azúcar, comercio y relación colonial en Cuba.**

Luis Miguel García Mora

Instituto de Cultura, Fundación MAPFRE

Antonio Santamaría García

Área de Cultura Científica e Instituto de Historia, CSIC

Resumen: En la tercera década del siglo XIX, el imperio americano español se había visto reducido a las islas de Cuba y Puerto Rico. A partir de ese momento, el azúcar constituyó la *savia* de un imperio que, si bien estaba articulado de un modo muy diferente al de otras potencias europeas, resultaba sumamente congruente con sus condiciones específicas. El artículo tiene dos partes. En la primera, a partir del libro *Los ingenios*, se analiza el funcionamiento de la industria azucarera cubana en un momento en que los productores de la Gran Antilla eran los principales abastecedores del mercado mundial y con la riqueza generada sufragaban el mantenimiento del imperio colonial. En la segunda, se estudian las relaciones comerciales, el debate y la política establecida en torno a ellas, pues éstas fueron la clave para el mantenimiento del dominio español en la isla y la fuente de extracción de renta colonial que lo justificaba.

Palabras clave: Azúcar, comercio, integración, relaciones comerciales, Cuba.

Abstract: In the third decade of the 19th century, the Spanish American Empire had been reduced to the islands of Cuba and Puerto Rico. From that moment on, sugar constituted the *sap* of an empire, which although it was not built in the same way as those of other European powers, it was nevertheless very consistent with its own specific conditions. The first part of this paper, based upon the book *Los Ingenios*, analyses the workings of the Cuban sugar industry at a time when the producers of this island were the main suppliers of the global market, defraying the maintenance of the colonial empire with the wealth obtained. The second part examines the trade relations, the debates and the policies surrounding them. These trade relations were both the key to the maintenance of Spanish power on the island and the source of the colonial income that justified it.

Key words: Sugar, trade, integration, trade relations, Cuba.

* Agradecemos los comentarios y sugerencias de Bartolomé Yun, así como la colaboración prestada por Ana Crespo, María Dolores González-Ripoll e Inés Roldán de Montaud, del Instituto de Historia del CSIC, Alejandro de la Fuente, de la Universidad de Pittsburg y Christopher Schmidt-Nowara de la Universidad de Fordham, Nueva York. Este trabajo se realiza en el marco del proyecto financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia, HUM2006-00908/HIST.



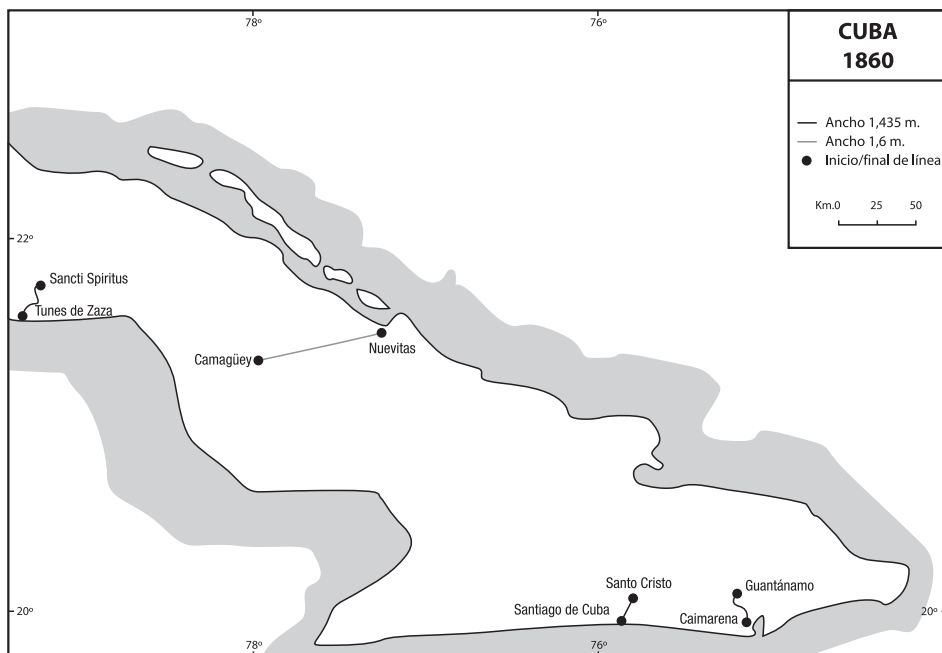
FUENTE: *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos*.

Entre 1775 y 1824 el dominio imperial europeo experimentó una fase de contracción¹. Con la independencia de Estados Unidos, Brasil y la mayor parte de los territorios americanos españoles se cerraba una fase que se había iniciado en el siglo XVI. Nunca habían sido tan exigüos los espacios controlados por las potencias europeas y todo parecía indicar que con la consolidación de la revolución industrial y la expansión del capitalismo se entraba en una fase de descolonización. Se abogaba más por un imperialismo informal, que asegurase la colocación de los productos europeos en distintos mercados, que por un rígido control político de extensos espacios que originaba gastos y obligaba a realizar inversiones y, por tanto, disminuían la rentabilidad².

La realidad imperial decimonónica tuvo dos fases. Una primera de 1815 a 1873 caracterizada por librecambio y un crecimiento lento de las colonias. Una segunda, de 1873 a 1914, donde las consecuencias económicas de la Gran Depresión condujeron a un viraje proteccionista y a un auge del imperialismo:

¹ ABERNETHY, David B.: *The Dynamics of Global Dominance. European Overseas Empires, 1415-1980*, New Haven, Yale University Press, 2000, pp. 64-80.

² O'BRIEN, Patrick K. y PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (eds.): *The Costs and Benefits of European Imperialism*, *Revista de Historia Económica*, XVI/1 (1998).



FUENTE: *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos*.

en 1914, las potencias europeas controlaban el 85% del orbe³. Por ello, como afirma Hernández Sandoica, no hubo a lo largo del siglo XIX una política contraria al colonialismo, sino más bien una oposición a un modelo mercantilista que chirriaba con el auge del capitalismo liberal y que tuvo que modificarse no sólo económica, sino también política (otorgando cierta participación en los asuntos públicos a las elites coloniales) y socialmente (renunciando al trabajo esclavo). Mientras que el viejo imperio español se pudo adaptar y sobrevivir en la primera fase, sucumbió a fines de siglo frente al imperialismo norteamericano⁴.

³ Ver FIELDHOUSE, David K.: *Los imperios coloniales desde el siglo XVIII*, Madrid, Siglo XXI, 1987, p. 126.

⁴ Para un balance general sobre los imperios decimonónicos ver HERNÁNDEZ SANDOICA, Elena: «La expansión de los europeos en el mundo», en J. Aróstegui *et alii* (dirs.), *El mundo contemporáneo historia y problemas*, Barcelona, Crítica, 2001, pp. 327-368 y WESSELING, Hendrick L.: *Imperialism and Colonialism: Essays on the History of European Expansion*, London, Greenwood, 1997. En el último libro hallamos una buena síntesis del imperio holandés del XIX. Para los casos británico, francés y portugués ver PORTER, Andrew (ed.): *The Nineteenth Century* y WINK, Robin (ed.): *Historiography*. Vols. 3 y 5 de *The Oxford History of the British Empire*, Oxford, Oxford University Press, 1998-1999; BOUCHE, Denise: *Histoire de la colonisation française. Flux et reflux (1815-1862)*, París, Fayard, 1991 y ALEXANDRE, Valentim *et alii*: *Do Brasil para África (1808-1930)*, Lisboa, Temas y Debates, 2000 [vol. 4 de F. Bethencourt y K. Chaudhuri (dirs.), *Historia de la Expansão Portuguesa*].

En la segunda mitad del siglo XVIII España reorganizó su imperio en América. Las reformas empezaron y se ensayaron en las Antillas y con el paso del tiempo, consumada la independencia del continente, tendrían una dinámica propia, hasta el extremo de que se puede hablar de una refundación de la relación colonial, de un segundo imperio, basado en una segunda esclavitud, que fabricaba azúcar, café y algodón, productos de amplia demanda en los emergentes mercados capitalistas⁵. Siguiendo el exitoso ejemplo de los dominios caribeños de otras potencias europeas, la metrópoli española procuró favorecer el desarrollo de su producción exportable con el fin de obtener un mayor beneficio de la relación colonial, con el que paliar en parte el quebranto ocasionado por la emancipación de otros territorios americanos. No se deben menospreciar las condiciones previas de Cuba. En ella se habían ido desarrollando diversos cultivos tropicales, y sobre todo la siembra y manufactura de la caña de azúcar, pero con serias limitaciones que, según ha demostrado la historiografía, se debían básicamente a la escasez de mano de obra a causa de lo débilmente poblado que estaba su territorio⁶.

En el Caribe de finales del siglo XVIII el trabajo en las plantaciones era proporcionado por esclavos y la toma de La Habana por los ingleses en 1762, aunque apenas duró un año, puso en evidencia lo que se podía conseguir con la introducción masiva de africanos en Cuba. Resaltamos la condición de ese hecho como un hito, pues los diferentes estudios han probado que fue clave para acelerar la reforma del imperio en América y también para el desarrollo de la producción de azúcar en la isla y las medidas de fomento de la misma, que acontecimientos sucesivos lo favorecieron todavía más: en las décadas de 1780 y 1790 la independencia de Estados Unidos proporcionó una demanda de dulce y otros cultivos tropicales que el nuevo país no adquiría ya en los dominios de su antigua metrópoli, Gran Bretaña, y podía ser satisfecha por las Antillas españolas, y la revolución de Haití supuso la virtual desaparición de la oferta de tales artículos del mayor exportador azucarero del mundo en ese momento. Finalmente, en el inicio del siglo XIX Inglaterra abolió la trata, perjudicando a sus plantaciones de las llamadas *Sugar Island*.

⁵ TOMICH, Dale W.: «The «Second Slavery»: Bonded Labor and the Transformation in the Nineteenth-Century World Economy» y «World Slavery and Caribbean Capitalism: The Cuban Sugar Industry, 1760-1868», *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2004, pp. 56-71 y 75-94 y SCHMIDT-NOWARA, Christopher: *Empire and Antislavery: Spain, Cuba, and Puerto Rico, 1833-1874*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1999, pp. 3-6.

⁶ Ver, por ejemplo, FUENTE, Alejandro de la: «Sugar and Slavery in Early Colonial Cuba», en S. B. Schwartz (ed.), *Tropical Babels. Sugar and the Making of the Atlantic World, 1450-1680*, Chapel Hill y London, North Carolina University Press, 2004, pp. 115-157.

La liberalización del comercio entre España y América a partir de la década de 1760 se completó con medidas que permitían excepcionalmente a las islas del Caribe el tráfico mercantil con países amigos, para hacer frente a su desabastecimiento en épocas de guerra y atender la citada demanda del mercado estadounidense. Estos permisos operaron *de facto* o *de iure* hasta que fueron sancionados definitivamente en la década de 1810 cuando, coincidiendo con la independencia de la América continental hispana, se completó la referida refundación de la relación colonial con los últimos dominios en Indias que quedaron en manos del gobierno de Madrid⁷.

Libertad de comercio y trata de esclavos, por tanto, distribución de tierra y exenciones de todo tipo para el desarrollo de la agricultura tropical, eliminación de trabas al establecimiento en Cuba de extranjeros y a las inversiones foráneas, caracterizaron la nueva relación colonial. La metrópoli carecía de un mercado que adquiriese la creciente oferta insular y permitir su venta allá donde hubiese clientes hizo posible extraer rentas del territorio que justificasen mantener el dominio sobre él mediante la imposición de gravámenes a sus importaciones y exportaciones, derechos diferenciales de bandera con el fin de que se transportase en barcos nacionales, y aranceles que protegiesen a los artículos de procedencia española en las aduanas de la Gran Antilla.

La combinación de todos los factores mencionados permitió que en la década de 1830 la industria azucarera cubana fuese una actividad económica consolidada, una industria madura, capaz de responder a los importantes cambios en el marco institucional y en las condiciones de mercado que hubiesen podido afectar negativamente a su desarrollo. La consolidación de los liberales en el gobierno español se tradujo en una mayor protección para las exportaciones españolas a las colonias e impuestos más elevados sobre su comercio con el fin de que aquéllas contribuyesen todo lo posible al crecimiento de la economía metropolitana. Por otro lado, en la producción de azúcar arreciaba la competencia. En Europa se comenzó a producir a partir de la remolacha y, como consecuencia, un tradicional mercado de importación se fue paulatinamente cerrando. Todo ello, finalmente, provocó una caída de los precios.

Un factor más, que afectó negativamente a la oferta de azúcar, fue la prohibición de la trata, pactada por España desde 1817 y vigilada por Gran Bretaña, y aunque realmente no fue efectiva, en determinados momentos de especial presión o nuevas normas al respecto, como la llamada Ley Penal de 1845, sí se tradujo en una disminución sustantiva del tráfico de esclavos y en un encarecimiento de sus precios. Frente a todas esas circunstancias, la industria azucarera cuba-

⁷ FRADERA, Joseph M.: «De la periferia al centro. (Cuba, Puerto Rico y Filipinas en la crisis del Imperio español)», *Anuario de Estudios Americanos*, 61/1 (2004), pp. 161-199.

na reaccionó con cambios tecnológicos, incorporando los más modernos adelantos que permitiesen ahorrar trabajo, adaptar sus frutos a la demanda y disminuir sus costes. Además, sobre todo a partir de 1835, comenzaron a construirse en la Gran Antilla ferrocarriles, muy poco tiempo después de la inauguración del primer tren en Inglaterra, y en breve espacio de tiempo el occidente insular, donde se concentraban las fábricas de dulce, se pobló de vías que hicieron posible la extensión de estas últimas a tierras vírgenes del interior y abaratar el transporte⁸.

La llamada edad de oro del azúcar cubano, que comenzó con el ferrocarril en la década de 1830 y perduró hasta la primera guerra de independencia insular (1868-1878), fue en realidad resultado de la respuesta de una industria madura a un gravoso régimen fiscal, situación indeseada pero aceptada, seguramente debido a que la esclavitud requería garantizar el orden social, y la competencia internacional, condición óptima, empero, para un progreso sólido y sostenido.

Por sus diferencias con la española y el tipo de relación colonial que más convino a la metrópoli o a la que se vio obligada, la economía cubana operó de modo independiente real y hacendísticamente hablando, con un erario y presupuestos propios. En el trasfondo del vínculo colonial gravitó siempre la idea de que la Gran Antilla tuviese *status* de provincia, pero en verdad eso nunca fue así, incluso en los momentos en que se estipuló que rigiesen en ella las Constituciones del reino se dictaminó que habría, además, leyes especiales⁹.

De esa economía real que operó con independencia de la metrópoli, los ingenios fueron la institución medular, y su producto la sabia del imperio; las actividades comerciales, financieras y de transporte -ferrocarriles y navieras- se desarrollaron para facilitar el negocio azucarero. En su edad de oro, además, no estuvieron exentos de crisis. En la década de 1850 tuvieron que afrontar una depresión que tenía algo de estructural y cíclico -la volatilidad del mercado del dulce, sus precios en progresión descendente por la competencia y el proteccionismo- y algo de coyuntural -una nueva reforma arancelaria con el mismo fin de favorecer a la economía metropolitana y los desajustes ocasionados por el desarrollo de las líneas férreas y el incipiente sistema bancario-. Con una visión integral del problema Le Riverend dijo de ella que fue la primera recesión capitalista que sufrió Cuba, pues afectó a los sectores productivos, de crédito y servicios

⁸ Ver MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar*, La Habana, Ciencias Sociales, 1978, 3 vols. [1968], sobre los ferrocarriles, cuya extensión alcanzaba ya los 1.000 km. sólo 25 años después de inaugurada la primera línea, ZANETTI, Óscar y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *Caminos para el azúcar*, La Habana, Ciencias Sociales, 1987 y para un análisis más general de la economía cubana, SANTAMARÍA, Antonio y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*, Madrid, CSIC, 2004.

⁹ FRADERA, Josep M.: *Gobernar colonias*, Barcelona, Península, 1999, pp. 71-93.

modernos, sobre todo a los medios de comunicación, en un momento en que en otros países latinoamericanos apenas habían empezado a gestarse. Fue una crisis de crecimiento¹⁰.

En plena edad de oro, afectada la economía cubana por una crisis con las características descritas y a la que se dieron rápidamente respuestas tecnológico-organizativas en las fábricas de azúcar, ferrocarriles, bancos y comercio, se publicó en La Habana *Los ingenios* para dar fe del progreso y expectativas del negocio¹¹. Lo hizo como no podía ser de otro modo, con todo lujo y sin faltar detalle, tanto en la descripción técnica del proceso productivo, como en las ilustraciones que lo acompañaban, dibujadas *in situ* e iluminadas a mano por el pintor y litógrafo galo Eduardo Laplante, que además era representante comercial de una de las principales empresas ensambladoras de maquinaria azucarera.

La publicación fue un gran éxito; era conocida y demandada por una sociedad en que la tasa de analfabetismo de la población blanca rondaba el 70%¹². Su éxito se basó en su temática y en su colección de litografías, que a pesar de transmitir una imagen idílica que ocultaba la auténtica realidad de la esclavitud, eran de una gran belleza y constituyen un material precioso para la historia del arte cubano. La prensa dio cumplida cuenta de cada una de las entregas que iban apareciendo y lamentaba los retrasos que, a veces, sufría la edición de los fascículos. A pesar de ser una obra cara, debido a la calidad de sus materiales, ofrecía una amplia gama de posibilidades de adquisición: se podía suscribir completa, adquirir una entrega determinada, incluso cada lámina por separado. Todo ello contribuyó a que se difundiera mucho y a que fuese considerada, desde el mismo momento en que vio la luz, como la obra más bella salida de las prensas cubanas¹³.

El libro fue el retrato de la savia del imperio, la visión de los productores sobre los problemas y perspectivas de su industria -por eso la belleza que proyectaron en él-, pues estuvo a cargo de uno de los grandes hacendados del momento, Justo Germán Cantero. Fue también como veremos, el canto de cisne de la sacarocracia, como gustó llamarla Moreno Friginals, que hizo posible la primera gran transformación de los ingenios y que con los nuevos tiempos de los que fue bis-

¹⁰ LE RIVEREND, Julio: *Historia económica de Cuba*, La Habana, Pueblo y Educación, 1987, p. 151.

¹¹ Ver CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la isla de Cuba*, La Habana, Litografía de Luis Marquier, 1855-1857.

¹² Ver JUNTA GENERAL DE ESTADÍSTICA: *Censo de la población de España, según el recuento verificado el 25 de diciembre de 1860*, Madrid, Imprenta Nacional, 1863, pp. 798-805. La tasa de analfabetismo es aproximada, pues el censo, aunque ofrece datos de la población por edades, no la relaciona con el grado de instrucción.

¹³ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la isla de Cuba*, Aranjuez, Doce Calles, CEHOPU y CSIC, 2005, pp. 64-75 (edición a cargo de Luis Miguel García Mora y Antonio Santamaría) [a partir de ahora se cita siempre esta edición].

gra la referida crisis iba a dejar paso a una nueva generación que también asoma en las páginas de la obra¹⁴.

Este estudio tiene dos partes. La primera, tomando como base la nueva edición de *Los ingenios*, ofrece una descripción del funcionamiento de la industria azucarera en un momento en que los productores cubanos eran los principales abastecedores del mercado mundial y con la riqueza generada sufragaban el mantenimiento del imperio colonial. La segunda, a través del análisis del comercio del dulce, pone de manifiesto las limitaciones del modelo colonial, más cuando la competencia del azúcar de remolacha detrae mercados y Estados Unidos acapara las exportaciones cubanas. Esta dependencia económica, que favorecía al hacendado insular, iba en detrimento de otros sectores económicos del Estado español. De esta manera, los productores cubanos, que habían introducido las innovaciones tecnológicas precisas y modificado el mercado de trabajo con el fin de poder producir sin esclavos, carecían del poder necesario para lograr una política arancelaria más ventajosa. Fueron, en última instancia, factores institucionales los que limitaban el crecimiento de la principal actividad económica antillana que, una vez abolida la esclavitud, no acabará de hallar las ventajas que ofrecía permanecer bajo el dominio español.

La mirada interesada del productor azucarero.

La producción editorial referida a Cuba en la medianía del siglo XIX estaba acaparada por el debate en torno a la esclavitud. Su necesidad azucarera había provocado, como efecto colateral no deseado, un enorme peso de las gentes de color en la población. La discusión además se relacionaba con el problema del impacto negativo que la especialización tenía en la economía debido a su vulnerabilidad frente a los cambios en el mercado y los precios. Mientras se escribían miles de páginas acerca de tales asuntos, discutiendo la conveniencia de fomentar la inmigración blanca y familiar y de diversificar la agricultura, Cantero se recreaba en cuestiones menos ideales, pero también más reales.

Imbuido del progreso técnico de su época, sabía el escritor de *Los ingenios* que aún era mucho lo que la mecánica podía aportar al desarrollo de la industria azucarera. Seguramente éstas fueron las razones que explican un libro tan especializado, destinado a hablar de tecnología, remiso con problemas que recibían suficiente atención en las múltiples obras resultado del enciclopedismo ilustrado de la época, pero reflejo y alimento de las preocupaciones más perentorias de los hacendados en su función productiva. No debemos omitir, sin embargo, la posibilidad de que otro idealismo, el que caracteriza a la pulcritud con que se describe el ambiente de los ingenios y la esclavitud usada en ellos, estuviese de algún

¹⁴ MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo... op. cit.*

modo dirigido a dar buena publicidad del mismo en los mercados del norte de Estados Unidos, y sobre todo de Europa, que compraban el dulce y de los que podían llegar inversores, y en cuyos países se alzaban voces críticas contra la situación de los africanos. Tal vez, según ha señalado recientemente Zeuske en un artículo en el que se pregunta por qué en su *Ensayo político* de Cuba Humboldt prestó relativamente poca atención a la esclavitud, es que a pesar de lo dicho, aquella era, se quiera o no, la normalidad en la floreciente agricultura comercial de los trópicos, al menos hasta mediados del siglo XIX¹⁵.

La época en la que se escribió *Los ingenios* se caracterizó por el crecimiento de la competencia del azúcar de remolacha y la consiguiente protección de muchos mercados tradicionalmente consumidores de azúcar de caña, sobre todo de los europeos, donde se producía la primera. Como consecuencia, las exportaciones cubanas de dulce comenzaron a concentrarse en Estados Unidos en una progresión que en pocas décadas lo convirtió casi en su único cliente. Frente a tales circunstancias, además, los hacendados de la Gran Antilla debían hacer frente a unas condiciones coloniales que implicaban altos gravámenes fiscales, muy inelásticos respecto a los cambios en la coyuntura económica, pero igual que los temas anteriores, este último tampoco acaparó la atención de Cantero. Al autor le preocuparon más las soluciones técnicas que él y sus colegas arbitraron con el fin de resolver dichos inconvenientes y ahorrar mano de obra.

Los hacendados cubanos se quejaron ampliamente de la situación descrita, directamente, con sus propias plumas y mecanismos de presión menos sutiles, o a través de intermediarios, pero al mismo tiempo aumentaron sus esfuerzos en pro de continuar la modernización de sus ingenios con la construcción de ferrocarriles y la adopción de cuantos adelantos técnicos se idearon para mejorar la competitividad de las fábricas. A mediados del siglo XIX éstos se centraban en la mecanización y perfeccionamiento de la evaporación, defecación y clarificación del jugo de caña. En consonancia, tales cuestiones acapararon las descripciones de Cantero y su ilusión técnica, que en modo alguno era baladí, pues tan cierto es que no le faltó razón y la historia de Cuba muestra que con ella se fueron sorteando los citados problemas, como que el proceso no resultó gratuito y dejó muertos en el camino, entre otros el propio autor, que falleció arruinado.

En ese último sentido *Los ingenios* es parte de un proceso, pero también bisagra entre dos de sus momentos. En la obra se retrata la consolidación de los avances que comenzaron con los trapiches de vapor, siguieron con los ferrocarriles y

¹⁵ ZEUSKE, Michael: «Cuba, la esclavitud atlántica y Alexander von Humboldt», en I. Balboa y J. A. Piqueras (eds.), *La excepción americana*, Valencia, UNED e Instituto de Historia Social, 2006, p. 35.

condujeron a modernizar la evaporación del azúcar. A continuación se tecnificaría la purga, que en algunos casos había empezado ya con la introducción de centrifugas. Pero con la etapa anterior languidecía una generación de hacendados, la de Cantero o los Alfonso y Aldama, que es la retratada principalmente en el libro, y emergía otra, la de Julián de Zulueta, por ejemplo, que también aparece en sus páginas¹⁶.

Mientras no contemos con estudios sobre los fines menos explícitos de *Los ingenios*, abundar en los temas apuntados es pura especulación. Sin duda tal aspecto es la principal carencia de la investigación acerca del libro y requiere indagar a dónde llegaron sus ejemplares y cómo fue recibido y entendido fuera de Cuba. Especular, empero, nos ha servido para presentarlo en su contexto.

La azucarera del mundo.

Desde su inicio *Los ingenios* apunta los mecanismos de que se valió la industria azucarera para hacer frente a la situación en que se encontraba a mediados del siglo XIX: las innovaciones tecnológicas, empezando por los ferrocarriles, que hicieron posible extender el cultivo de la caña a nuevas tierras sin depender de la cercanía de los puertos, la adopción de los más avanzados equipos en el proceso de extracción y depuración del jugo de la planta -su molienda se había mecanizado en fechas anteriores-, y una novedad, la modernización del sistema financiero¹⁷.

Tradicionalmente para la financiación de la industria azucarera y otras actividades había bastado el crédito proporcionado por comerciantes refaccionistas, completado con préstamos obtenidos en el extranjero. Según avanzó la modernización del sector y cuando las líneas férreas que se fueron tendiendo requirieron ampliarse con proyectos de extensión más ambiciosos y afrontar la competencia de otras, iniciando además procesos de fusión, se precisó algo más. Hasta entonces los proyectos de creación de bancos habían sido poco exitosos. Ligados a los depósitos portuarios del dulce, surgieron instituciones como el Banco de Comercio, vinculados con los Almacenes de Regla, a los que se dedica un capítulo en *Los ingenios*, y al primer tren construido en Cuba -en cuya propiedad acabó participando- pero también se desarrollaron entidades de carácter más general, particularmente la Real Caja de Descuentos, fundada en 1854 y absorbida en 1857 por el Banco Español¹⁸.

Capital del exterior llegó igualmente mediante inversiones directas, particularmente importantes en la minería del cobre que se desarrolló en el este de Cuba

¹⁶ Sobre la creación de fortunas y los movimientos de capital, ver BAHAMONDE, Ángel y CAYUELA José G.: *Hacer las Américas. Las elites coloniales españolas en el siglo XIX*, Madrid, Alianza, 1992.

¹⁷ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, p. 90.

¹⁸ Ver *Ibidem*, pp. 123-125 y sobre el sistema financiero, ROLDÁN DE MONTAUD, Inés: *La banca de emisión en Cuba (1856-1898)*, Madrid, Banco de España, 2004.

a partir de 1830, y cuatro décadas después en los ferrocarriles, pero también mediante el establecimiento en la isla de casas consignatarias de comercio y maquinaria, de las que aportan análisis detallados *Los ingenios*. Con todo ello fue posible conseguir dinero más fácilmente y a menos precio. Si Cantero tiene razón, y no hay nada que invite a dudar de ello, las tasas medias de interés se redujeron en poco tiempo del 20 al 6%, lo que hizo posible financiar la modernización de la industria azucarera¹⁹.

La economía de la Gran Antilla resolvió los problemas que le planteó su especialización, por tanto, con más especialización. Desde antiguo se habla en la isla de una Cuba pequeña y otra grande para designar los dos proyectos de desarrollo que teóricamente se enfrentaron, el primero relacionado con la diversificación agraria y la inmigración blanca; el segundo con el azúcar y la esclavitud. Los antecedentes intelectuales de este último, que fue el que finalmente se impuso, estaban en Arango y Parreño y su conocido aserto «producir azúcar o sucumbir», en el intendente Claudio Martínez de Pinillos, mentor del primer ferrocarril, y también, por supuesto, en Cantero²⁰. Ese tipo de crecimiento implicó además, colateralmente, la concentración de la población, infraestructuras y actividades productivas en el oeste del país. Al describir la ubicación de las fábricas de dulce se dice en *Los ingenios* que en el este «se encuentran algunos esparcidos, y hasta las inmediaciones de Santiago de Cuba no se presentan de nuevo agrupados, si exceptuamos Guantánamo y el valle de Santa Catalina»²¹.

Ya dijimos que el trabajo en los ingenios lo proporcionó la esclavitud. El censo de 1846 contó en Cuba 898.000 personas, 8,4 por km². Un 35% eran esclavas y sólo un 48% blancos. El padrón de 1862 registraba 1.359.000, y a pesar del crecimiento del 3,2% anual, únicamente 13 por km². Había más blancos, eso sí, un 55%, pero aún seguía privado de libertad el 27%²².

La escasa población hacía de Cuba una tierra de frontera en constante colonización aún en 1850. Algunas de las localidades en que se ubicaban los ingenios pintados por Laplante habían sido fundadas recientemente, como Cienfuegos (1819) o Mariel (1820). En parte se nutrieron de inmigrantes blancos, pero lo normal fue la importación de cuantos esclavos se pudo. Desde un máximo de

¹⁹ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, p. 105.

²⁰ Ver ARANGO Y PARREÑO, Francisco de: *Discurso sobre la agricultura de La Habana y medios de fomentarla*, Madrid, 1792 y para más detalles sobre el asunto, NARANJO, Consuelo y GARCÍA, Armando: *Racismo e inmigración en Cuba en el siglo XIX*, Madrid, Doce Calles y FIM, 1996.

²¹ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, p. 99.

²² *Cuadro estadístico de la siempre fiel isla de Cuba, correspondiente al año 1846*, La Habana, Imprenta del Gobierno, Capitanía General y Real Hacienda, 1847 y ARMILDEZ DE TOLEDO, Conde de: *Noticias estadísticas de la siempre fiel isla de Cuba en 1862*, La Habana, Gobierno, Capitanía General y Real Hacienda, 1864.

135.000 promedio anual en 1835-1839 su tráfico se redujo sensiblemente por las presiones abolicionistas, pero en los años cincuenta volvió a aumentar alcanzando cifras medias de más de 70.000 al año entre 1855 y 1864. Después inició un descenso definitivo²³.

En la época en que se escribió *Los ingenios*, pues, los hacendados eran conscientes de que la esclavitud tenía fecha de finiquito, y no muy lejana, pero también sabían que la prohibición de la trata no era constante ni efectiva aún y que contaban con tiempo para prepararse, que era lo importante. En primer lugar fomentaron otras formas de inmigración. Los proyectos de atracción voluntaria de ésta no resolvieron el problema, entre otras cosas, por las reticencias del hombre libre a trasladarse a tierras donde la esclavitud determinaba las relaciones laborales. Más éxito tuvieron los planes que intentaron completar el trabajo negro con colonos chinos, contratados en su tierra natal y en rígidas condiciones de sujeción a los patronos. Entre 1845 y 1873 llegaron a Cuba cerca de 28.000. Cantero indica casi siempre qué fábricas contaron con ellos²⁴.

Sabemos que el mercado de esclavos mostró una gran capacidad de adaptación a los cambios en la industria azucarera y la trata. Las dificultades que obstaculizaron esta última provocaron modificaciones en el tipo de demanda. Resultado de la preocupación por asegurar la mano de obra futura creció especialmente la de hombres jóvenes y mujeres en edad fértil, con el fin de mejorar la tasa de reproducción de los africanos en Cuba, tradicionalmente baja. También aumentaron los precios, claro está, y los de esos individuos relativamente más. Por supuesto, era mayor el valor de los criollos (nacidos en la isla) que el de los bozales (recién importados)²⁵.

En *Los ingenios* se alude reiteradamente a la necesidad de cuidar la mano de obra. Por esa razón y por la intención de dar una buena imagen se insiste hasta la saciedad en el buen trato dado a los esclavos, aspecto más evidente aún en la visión idílica con que los pintó Laplante. Se subraya la especial consideración que había con los niños, parturientas y enfermos. Los bateyes contaban con

²³ El último cargamento de esclavos introducido en Cuba llegó a sus puertos en 1873. Ver PÉREZ DE LA RIVA, Juan: *El monto de la inmigración forzada en el siglo XIX*, La Habana, Ciencias Sociales, 1979, pp. 41-44.

²⁴ Sobre la inmigración voluntaria ver NARANJO, Consuelo y GARCÍA, Armando: *Racismo e inmigración... op. cit.*; acerca de los chinos y del millar de indios yucatecos que también llegaron a la Gran Antilla en las mismas condiciones, PÉREZ DE LA RIVA, Juan: *Los cultivos chinos en Cuba. 1847-1880*, La Habana, Ciencias Sociales, 2000 y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: «Traficantes del Golfo», *Historia Social*, 17 (1994), pp. 33-46. CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, señala las plantaciones en que trabajaban asiáticos, dice que uno de ellos, el Santa Susana, se ocupaban también algunos yucatecos (p. 191), y que hasta 1855 se habían trasladado a la isla 11.000 coolíes (p. 98).

²⁵ BERGAD, Laird W. *et alii: Cuban Slave Market, 1790-1880*, New York, Cambridge University Press, 1995.

grandes enfermerías y botiquines, y a veces incluso con médicos. Había, además, criaderos destinados a la reproducción, entre los que destacaba el del ingenio Trinidad²⁶.

Según se fue dificultando la trata, se extendió la costumbre en Cuba de alquilar los esclavos. Fue tan importante que en el censo de ingenios de 1877, al analizar la composición de la mano de obra, consignó cuántos eran. Cantero señala que el Flor de Cuba lo hacía y que los criaderos atendían también esa demanda²⁷.

Y como cuidado y explotación de los esclavos no estuvieron reñidos, sino que la segunda fue razón de ser del primero, *Los ingenios* describe con detalle los barracones, vivienda y cárcel de la negrada, que se fueron imponiendo según crecieron las dotaciones y fue preciso tener mayor control sobre ellas y racionalizar su trabajo y convino albergarlas en un sólo edificio ideado para facilitar su vigilancia²⁸. En épocas pasadas había sido más habitual que morasen en conucos y dispusiesen tierra y algún animal con que alimentarse y no había que proporcionarles toda la esquisfacción. Cantero describe ciertas plantaciones en las que ese *food forest* aún permanecía²⁹.

La necesidad de controlar mejor a los esclavos y racionalizar su trabajo aumentó con la aplicación de la luz artificial en los ingenios, uno de los adelantos que se estaban incorporando a mediados del siglo XIX y que posibilitaba seguir trabajando por la noche. Cantero refiere las fábricas dotadas de gasómetros con ese fin e indica en un caso, el del ingenio Victoria: «[produce] desde las cinco de la mañana hasta las diez de la noche, cerca de [...] 400 panes de azúcar [...], lo que constituiría en el espacio de veinticuatro horas con el trabajo de cos-

²⁶ Sobre los médicos ver CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, pp. 231-239; respecto a los criollos y parturientas, pp. 141-143, 183-185 y 279-281, y en cuanto al criadero del Trinidad, pp. 165-167. No hay fábrica en las que el autor no describa las enfermerías y el cuidado de las viviendas y barracones, y en los casos del Intrépido y el citado Trinidad (pp. 231-233) se refieren los avances en la lucha contra las otrora virulentas disentería y cólera. Todo sazonado con frases de esta guisa: «el contento que se advierte en los semblantes de los negros [...], que se entregan al trabajo con muy buena voluntad es fácil de comprender por el buen trato que reciben. Los trabajos están tan bien distribuidos, que no fatigan al negro» (p. 233).

²⁷ Ver *Ibidem*, p. 251 y DIRECCIÓN GENERAL DE HACIENDA DE LA ISLA DE CUBA: *Noticia de los ingenios o fincas azucareras que existen actualmente*, La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1877 (obra editada como apéndice de CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*).

²⁸ Ver PÉREZ DE LA RIVA, Juan: *El barracón y otros ensayos*, La Habana, Ciencias Sociales, 1975, pp. 15-74.

²⁹ Respecto a la alimentación, CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, insiste reiteradamente en su abundancia con el fin de abundar en la idea del *buen trato* que gozaban los esclavos, e indica que en el Güinía y el Manaca (pp. 135-137 y 225-226) aún se alojaban en conucos. No por casualidad eran fábricas relativamente poco eficientes en la época.

tumbre 550 panes»³⁰, es decir, un incremento productivo de casi el 40% en un 30% más de tiempo.

En fin, tecnología y buen trato se conjugaban para mejorar el rendimiento laboral y también para ahorrar energía, dado que la esquilmación del bosque por la industria azucarera en años de explotación extensiva de los suelos de Cuba requería ya en la década de 1850 racionalizar el uso de ese recurso. Infinidad de veces se insiste en *Los ingenios* en tales economías³¹.

El *summun* de esos ahorros lo constituía el ingenio Victoria, que disponía de: «libros de alta y baja [...], lejos de sufrir la pérdida de un 5 a 5,5% [de sus esclavos], que es la que se calcula generalmente en esta clase de fincas, ha tenido [...] un aumento de 4,5 a 5,5% lo que demuestra las ventajas que trae consigo el trato esmerado que a los negros se les da»³². En otro estudio probamos que el resultado del proceso fue exitoso. Analizando los censos azucareros de 1860 y 1877 observamos que lo más destacado en la evolución del trabajo en los ingenios fue el crecimiento de su rendimiento en términos de cantidad de azúcar elaborado por hombre³³.

Combinando ventajas y desventajas el desarrollo productivo de la industria azucarera de Cuba hasta 1857 fue vertiginoso. Al despuntar la década de 1760 exportaba 5.300 T. de dulce. En el inicio del siglo XIX 34.000. La oferta se ralentizó luego, pero tras la sanción definitiva de todas las medidas liberalizadoras creció a una tasa del 31% entre 1815 y 1824. Esos porcentajes disminuyeron después debido a los problemas de mercado y fiscales ya citados, pero rara vez bajaron del 4% anual, y tras la construcción del ferrocarril la expansión alcanzó cuotas extraordinarias considerando el alto nivel de partida. De 1835-1839 a 1840-1844 se elevó un 52%, sobrepasando el promedio de 180.000 T. por año. Las dificultades para la trata que supuso la Ley Penal impidieron mantener esa cifra, pero superadas volvieron a batirse records: 66% en 1850-1854 y 44% en 1855-1859. El monto de las zafras rebasaba entonces las 440.000 T. y tal era el ambiente productivo en que se publicó *Los ingenios*, que fue calificado de edad de oro (ver gráfico 1 en la siguiente página).

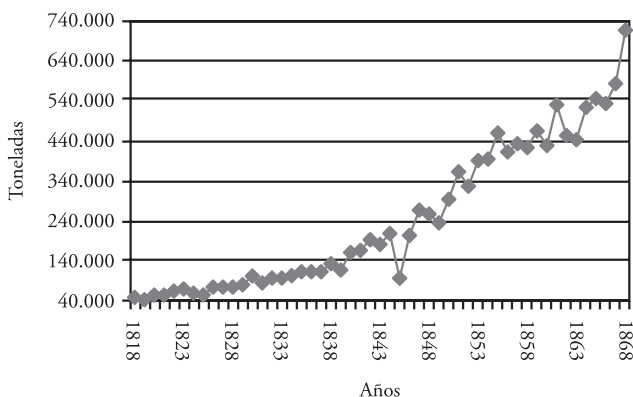
³⁰ *Ibidem*, p. 274.

³¹ Ver *Ibidem*, pp. 147-149, 159-161, 171-173, 201-203 y 261-262.

³² *Ibidem*, p. 275. La historiografía coincide en que ese era el porcentaje anual de reposición de los esclavos por término medio. Ver MARRERO, Levi: *Cuba, economía y sociedad*, Madrid, Playor X, 1987, p. 279, vol. 13.

³³ GARCÍA MORA, Luis M. y SANTAMARÍA, Antonio: «Ingenios por centrales y esclavos por colonos. Mano de obra y cambio tecnológico en la industria azucarera cubana, 1860-1877», en J. A. Piqueras (ed.), *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado*, Madrid, FCE, 2002, pp. 165-184.

GRÁFICO 1. *Producción de azúcar en Cuba 1818-1870 (toneladas).*



FUENTE: MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo... op. cit.*, t. III, pp. 35-37.

Elaboración propia.

El crecimiento de la oferta azucarera cubana hasta mediados del siglo XIX, además, fue extensivo, con un aumento relativamente escaso de la productividad de la tierra, debido a su abundancia. Lo normal era explotar un predio hasta que se agotaba su suelo y/o bosque aledaño, que proporcionaba la leña con que mover el ingenio. Entonces se buscaba una nueva ubicación.

La especialización azucarera cubana tuvo hasta mediados del siglo XIX más efectos positivos que negativos en otras actividades, pero eso cambió con la concentración de los recursos que entonces empezó a requerir la modernización de los ingenios. Dato indicativo es que entre 1830 y 1860 el capital necesario para establecer uno de ellos aumentó un 106%; pero los beneficios crecieron paralelamente un 405%, y ello se explica en función de la ventaja comparativa. Así, su productividad media osciló entre el 33 y el 65% y las ganancias del 4 al 19% del dinero invertido. En un cafetal, por ejemplo, tales porcentajes eran del 21-29% y del 1-2%³⁴.

Aparte de la mencionada concentración de la producción azucarera en la mitad oeste de Cuba, otros datos indican el acaparamiento de recursos por ella. Venegas estima que el número de estancias y sitios de labor aumentó considerablemente entre finales del siglo XVIII y la década de 1820 (de 6.000-8.000 a 13.947), seguramente gracias a los efectos multiplicadores de las plantaciones cañeras y el comercio exterior y a la progresiva urbanización del territorio, pero

³⁴ SANTAMARÍA, Antonio y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *Economía y colonia... op. cit.*, pp. 124-142.

desde entonces tal incremento disminuyó progresivamente (25.292 en 1846 y 34.546 en 1861), lo que además tuvo una mayor incidencia a partir de la década de 1840 en las provincias orientales³⁵.

Los datos del gráfico 1 muestran que el crecimiento de la oferta azucarera de Cuba se ralentizó tras el inicio de la década de 1860. Aunque tal fecha es posterior a la publicación de *Los ingenios*, las circunstancias que se apuntan en el libro explican en parte ese hecho. A la crisis del sistema de trabajo esclavo se unió el proceso de pérdida de mercados y concentración de las exportaciones insulares en Estados Unidos. A su vez, el esfuerzo de modernización de los ingenios tuvo costes de ajuste que se tradujeron en un relativo estancamiento de la oferta, por lo que fue preciso mejorarlos drásticamente, como veremos más adelante. Finalmente, sobre este escenario actuó la primera guerra de independencia cubana en 1868³⁶.

Azúcar sobre railes.

Las soluciones frente a los problemas que se fueron planteando a los ingenios azucareros cubanos fueron tecnológicas y organizativas. Los avances en ese sentido son los que mejor explican el crecimiento de la producción que hemos visto. Las innovaciones habían comenzado con la incorporación de máquinas de vapor y trapiches horizontales en los molinos de caña y con nuevos trenes que mejoraron la evaporación del guarapo obtenido en ellos. Más adelante detallaremos tales progresos, ahora nos centraremos en el más importante y trascendental, el ferrocarril.

Lo llano, estrecho y bien provisto de puertos del territorio cubano facilita las comunicaciones, aunque debido al clima, sobre todo a la lluvia que anegaba los caminos, tales ventajas fueron insuficientes en ausencia de ríos navegables y por la pésima infraestructura viaria existente. Cantero detallaba ese problema al inicio de *Los ingenios*³⁷. Por esa razón las fábricas de azúcar se ubicaron en la costa, cerca de los embarcaderos, pero la necesidad de nuevas tierras, a causa del agotamiento de los suelos y bosques litorales, la exigencia de expandir el área de caña de que podía abastecerse cada una -la planta pierde contenido en sacarosa si no se muele en 24 horas tras su corte- y abaratar costes de transporte e inherentes a las economías indirectas que proporcionaría dicha expansión, obligaron a buscar soluciones.

Los hacendados pensaron construir un canal que atravesase la región habanera de norte a sur, pero no fue inviable. Igualmente se hicieron eco de los avances

³⁵ VENEGAS, Carlos: «Estancias y sitios de labor: su presencia en las publicaciones cubanas del siglo XIX», *Colonial Latin American Historical Review*, 3 (2001), pp. 27-59.

³⁶ Para más detalles ver SANTAMARÍA, Antonio y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *Economía y colonia... op. cit.*, pp. 124-142.

³⁷ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, p. 89.

en la navegación, y como señala Cantero, en 1818 se abrió una primera línea de vapores de La Habana a Matanzas, concedida a Juan O'Farill, a la que rápidamente siguieron otras de cabotaje y tráfico internacional³⁸.

El gobierno colonial, igual que los empresarios, estuvo interesado en toda mejora del transporte que favoreciese la actividad económica y el control del territorio cubano, aunque a veces se tropezó con privilegios tradicionales que costó tiempo sortear. Así ocurrió con la habilitación de ciertos puertos, que afectaba al monopolio de otros y a la fiscalización de su tráfico. Con tal problema tropezó el de Júcaro, cercano a Cárdenas, y donde se construyó la línea de tren homónima, desde el que no se podía exportar, o el muelle terminal del Ferrocarril de El Cobre –procedente de las mimas de esa localidad– en la bahía de Santiago, debido a la ausencia de una aduana en él³⁹. E igual hay que decir del comercio con España, cuya liberalización de impuestos se demandó constantemente en la isla pero perjudicaba la protección arancelaria de varios productos metropolitanos, o de las conexiones náuticas con terceros países, que cuando se permitieron fueron gravadas por el mencionado derecho diferencial de bandera.

En las condiciones ya descritas de la década de 1830 contar con mejores comunicaciones era una necesidad impostergable, y hasta entonces se había avanzado poco. Empeños y medios no escaseaban. Los hacendados estaban al tanto de cuanto progreso técnico ocurría en el mundo que pudiese serles útil, y tras el éxito del primer ferrocarril inglés se plantearon construir uno en Cuba. En 1834 pudo comenzar la obra, y no sin vicisitudes, pero con buen paso, en 1837 se abrió el tramo La Habana-Bejucal (27 km.), completado hasta Güines al año siguiente (50 km.). Con ese tren, tendido años antes del Barcelona-Mataró (1848), la isla fue el séptimo lugar del mundo que contó con el nuevo medio de transporte y faltaban tres décadas para que comenzase su fase de expansión en el resto de América Latina. En él participaron reputados azucareros e ingenieros mencionados por Cantero por su contribución a la modernización de los ingenios, como Wenceslado de Villa Urrutía o Ezra K. Dod, jefe de maquinaria de la línea⁴⁰.

³⁸ Ver *Ibidem*, p. 89 y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *El Canal de Occidente*, La Habana, CICT, 1972.

³⁹ Ver ZANETTI, Óscar y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *Caminos para el... op. cit.*, p. 52 y ROLDÁN DE MONTAUD, Inés y GONZÁLEZ LOSCERTALES, Vicente: «La minería del cobre en Cuba: su organización, problemas administrativos y repercusiones sociales (1828-1848)», *Revista de Indias*, 159-162 (1980), pp. 255-299.

⁴⁰ Ver CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, pp. 99, 161, 137, 173, 250 y 261 y para todos los datos sobre los ferrocarriles en ésta y las siguientes páginas, ZANETTI, Óscar y GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro: *Caminos para el... op. cit.*, pp. 45-73 y SANTAMARÍA, Antonio: «El ferrocarril en las Antillas españolas, Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana, 1830-1995» y «Cuba», en J. Sanz (coord.), *Historia de los ferrocarriles en Iberoamérica, 1837-1995*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1998 y *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos, 1837-1995*, (CD-Rom), Madrid, Ministerio de

El capital privado fue el que se ocupó del tendido de los ferrocarriles en Cuba. La línea La Habana-Güines se sacó a licitación en 1842 y Villa Urrutia y otros hacendados dueños de ingenios pintados por Laplante, los condes de la Fernandina y de Peñalver, Domingo de Aldama, Gonzalo Alfonso, Pedro Diago, y Juan Poey estuvieron tras los proyectos de privatización y la compañía que obtuvo la propiedad del tren, Caminos de Hierro de La Habana⁴¹.

Caminos de Hierro extendió su línea hacia el sur y el este, y en 1849 contaba con 158 km y llegaba a Batabanó, Alacranes y Guajay. Dos de las fábricas de *Los ingenios*, Trinidad y Armonía, se hallaban tierras de la primera localidad, y San José en las de la segunda⁴². En su expansión tropezó con competidores, aunque ya en la segunda mitad de los años cincuenta. En 1858 los ferrocarriles de la Bahía de La Habana y del Oeste empezaron a tender sus vías entre la capital de Cuba, Matanzas y Pinar del Río y en 1859 se inició la obra de Marianao, en la conurbación habanera. El de la Bahía tenía paradero en los Almacenes de Regla y el propietario de esos depósitos azucareros, Eduardo Fesser, entre sus constructores.

Tras el proyecto habanero, los hacendados y comerciantes de otras regiones del noroeste de Cuba comenzaron a construir ferrocarriles. Los primeros fueron los de Cárdenas, gran foco de expansión de ingenios en la época. Juan Montalvo, Juan O'Farril y la familia Aldama-Alfonso formaban parte de la sociedad concesionaria de la línea que llevó el nombre de la ciudad y que entre 1838 y 1844 la conectó con Colón (82 km.).

En 1841 los hacendados Pedro Diago, Tomás de Juara, Joaquín de Arrieta o el conde de Peñalver, comenzaban un segundo tren en la región de Cárdenas. La línea enlazaba Banagüises y el puerto de Júcaro, con un ramal a Sabanilla; en total 50 km. completados entre 1842-1844⁴³.

Los trenes de Cárdenas son ejemplo pionero, además, de un proceso que luego caracterizaría a la historia ferroviaria de Cuba. Debido a la competencia entre los trazados de las distintas vías que se fueron construyendo en el oeste tuvo que iniciarse un proceso de fusión de empresas. Dicho proceso fue común a partir de la década de 1880, pero por los mismos motivos que en 1854 condujeron

Fomento, 1998. REBELLO, Carlos: *Estados relativos a la producción azucarera en la isla de Cuba*, La Habana, Intendencia del Ejército y Hacienda, 1860 (obra editada como apéndice en CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*), señala qué líneas daban servicio a cada una de las fábricas de azúcar.

⁴¹ El conde de la Fernandina poseía el San José y el Santa Teresa, el de Peñalver el Narciso, Aldama el Santa Rosa, Alfonso el Ácana y la familia Diago La Ponina y el Tinguaro. Ver CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*

⁴² *Ibidem*, pp. 165-167, 177-179 y 255-257.

⁴³ Ver *Ibidem*, pp. 141-143, 177-179, 213-215, 243-251, 285-288, sobre los ingenios Santa Rosa y Narciso y Armonía (de Miguel de Aldama y José Luis Alfonso), Ácana (José Eusebio Alfonso) y Flor de Cuba (Joaquín de Arrieta).

a la integración de las líneas de la citada región, formando los Ferrocarriles Unidos de Cárdenas y Júcaro (148 km.), por los cuales se acarreaba el azúcar de la mayoría de las fábricas de dulce descritas por Cantero⁴⁴. No por casualidad el hecho sucedió en medio de la mencionada crisis que afectaba a toda la economía cubana en el decenio de 1850.

Los progresos del ferrocarril de Cárdenas condujeron a los hacendados de la vecina Matanzas a plantear el tendido de otro en 1839 para que el vecino puerto no monopolizase la exportación del azúcar en su área de influencia. Había negocio para todos, sin embargo, y fueron también los Alfonso-Aldama quienes obtuvieron la concesión de la línea en 1839. Entre 1843 y 1859 sus vías enlazaban Matanzas con Unión, y Navajas con Tramojos, dando servicio a cinco de los ingenios litografiados por Laplante⁴⁵.

Lo mismo que había ocurrido con el Ferrocarril de Júcaro condujo a los hacendados de Coliseo, al sur de Matanzas y Cárdenas, a construir una línea al negarse las compañías de ambas ciudades a llevar sus vías hasta la localidad. Entre 1847 y 1857 completó sus 32 km. La competencia de varias empresas en una misma zona afectó también a otras localidades del centro de Cuba. Del puerto de Caibairén partieron las paralelas de dos de ellas en dirección a la vecina Placetas en 1851 y 1878. Luego tuvieron que fusionarse.

En Cienfuegos, en el centro-sur de Cuba, el conde de la Fernandina y Manuel Pastro, dueño de los Almacenes de San José, iniciaron otro ferrocarril. En 1853 el tren alcanzaba Cruces, pero hasta 1860 no llegó a Santa Clara, centro geográfico de la isla, donde luego empalmaría con la que empezó a construirse en 1858 en el puerto norteño de Sagua La Grande. Antonio Parejo, copropietario de los citados Almacenes de San José, creó la sociedad que puso en marcha la obra.

En la década de 1850, por tanto, los ferrocarriles se extendían del oeste al centro de Cuba siguiendo la expansión azucarera. Los occidentales avanzaban hacia las comarcas del este, mientras en ellas se abrían otros nuevos: además de los citados, las líneas de Trinidad y Tunas-Sancti Spiritus, en el sur, inauguradas en 1865 sin lograr la pretendida conexión entre ambas. En el caso de la primera hubo, además, varios proyectos frustrados de los citados Parejo, Pastor y Arrieta y el propio Cantero, debido a la difícil orografía de la región y a que la producción de dulce languidecía en ella en comparación con las nuevas áreas de fomento de ingenios como Colón o Cienfuegos.

⁴⁴ Catorce en concreto (Intrépido, Santa Teresa, Unión, Victoria, Álava, San Martín, Narciso, La Ponina, Purísima Concepción, Flor de Cuba, Tinguaro, Progreso, Santa Rosa, Monserrate y Trinidad). Ver *Ibidem*.

⁴⁵ Ácana, Trinidad, Santa Rosa, Unión, Intrépido y San Rafael. Ver *Ibidem*. En las litografías del primer y el último ingenio se ve dicho ferrocarril, pp. 266 y 284.

La expansión del tren se detuvo en el centro de Cuba. En el este también se abrieron líneas, pero desconectadas entre sí y para satisfacer necesidades locales de los grandes centros económico-demográficos. En 1844 se inauguró el citado Ferrocarril de El Cobre, construido también por Arrieta; entre 1846-1851, el Camagüey-Nuevitás; en 1858 los primeros 20 km. del de Guantánamo, y de 1859 a 1865 los 46 del de Santiago, zonas, como dice Cantero, en las que volvían a encontrarse agrupados ingenios tras sólo hallar alguno que otro aislado en la mayoría del oriente insular⁴⁶.

La relación expansión del tren-oferta de azúcar fue muy intensa de mediados de la década de 1840 -cuando las primeras líneas tenían ya bastantes kilómetros- a finales de la de 1850, momento en que el tendido experimentó una ralentización, se habían consolidado sus beneficios en términos de facilidades para aumentar la producción de dulce y reducir sus costes y empezaron a influir otros factores, como las dificultades de la trata de esclavos, el encarecimiento de su precio o la competencia entre empresas de transporte que ya mencionamos.

Cálculos de la época indican que el ferrocarril abarató en torno a un 70% el coste de transporte del azúcar en Cuba, que representaba en torno a un 15-20% del importe unitario de la libra de dulce. Así, el ahorro total que supusieron rondó el 10-14%. Todo ello corrobora la idea de Moreno Friginals acerca de que el tren fue el principal factor de la revolución industrial en el ingenio⁴⁷. A finales de la década de 1850 ambos estaban iniciando una gran transformación que hemos ido desgranando y contribuye de nuevo a la visión de *Los ingenios* como símbolo de la transición entre dos épocas. En ese sentido es oportuno mencionar un detalle que señala Cantero siempre que resulta pertinente: la presencia en las plantaciones de líneas férreas destinadas al trasiego de caña, guarapo, mieles o azúcares entre las distintas secciones industriales, y de chuchos o pequeños ramales, que partiendo de la vía principal se adentraban en los cañaverales. Finalmente, hay dos casos, los de Purísima Concepción y San Martín -de la misma dueña-, unidos por un camino de hierro de 3 km., antecedente de los ferrocarriles privados para el servicio exclusivo de los ingenios que comenzaron a tenderse una década después y que llegaron a sumar en el siglo XX más de 12.000 km⁴⁸.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 99.

⁴⁷ MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo...* op. cit., t. II, p. 148. Los datos sobre costes de producción son de SANTAMARÍA, Antonio: «Análisis de los costes de producción del azúcar en Cuba, 1770-1902», Madrid, 2005, inédito.

⁴⁸ Ver los textos dedicados por CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección...* op. cit., al Santa Teresa, Álava, Armonía o Tinguaro respecto a los ferrocarriles para uso interno de las fábricas; en lo que se refiere a los chuchos y al tren del Purísima Concepción, el artículo de este último, del San Martín, Narciso y El Progreso, y sobre las futuras líneas industriales, GARCÍA MORA, Luis M. y SANTAMARÍA, Antonio: «Ingenios por centrales...», op. cit., pp. 165-184 y SANTAMARÍA, Antonio:

El reino de la tecnología.

La impronta del azúcar en la economía decimonónica de Cuba fue tal que permitía hablar de ella como la colonia más rica del orbe. En términos ferroviarios la isla contaba a mediados del siglo XIX con más kilómetros de vías que el resto de América Latina junta. El tren fue resultado y reflejo de todos los procesos que estaban sucediendo. A trabajar en él llegaron algunos de los primeros contingentes de inmigrantes blancos y chinos ya citados, y a él se incorporó la tecnología más moderna fabricada por las principales empresas mundiales, que también instalaron equipos en los ingenios, como la *West Point Foundry*, a la que Cantero hace constantes referencias⁴⁹.

El meollo de *Los ingenios* y de las fábricas que analiza era el progreso técnico. El ferrocarril fue sólo una parte, coordinada además con la renovación que se llevó a cabo en aquéllas. Lo primero que se debe decir es que la producción de azúcar incluye una parte agraria y otra industrial y que la segunda es una tecnología de proceso continuo, lo que implica que cualquier innovación en una de sus latitudes tenga que armonizarse con avances complementarios en el resto so pena de causar estrangulamientos que entorpezcan sus potenciales rendimientos.

La dinámica del proceso productivo del azúcar implica, pues, hablar primero de agricultura y reiterar que la tierra era el factor relativamente más abundante en Cuba. Durante mucho tiempo fue posible extender el cultivo o trasladar los ingenios a suelo virgen y con bosques en los que obtener combustible, pero el agotamiento de las tierras litorales obligó a construir ferrocarriles para expandir el área de cañaveral y a tecnificar las fábricas con el fin de ahorrar combustible e incrementar el rendimiento industrial de la materia prima, lo que a su vez dificultó cambiar de lugar las complejas instalaciones buscando nuevos predios ricos en humus y árboles.

Mientras se pudo trasladar los ingenios cuando se agotaba la plantación fue normal obtener hasta 100.000 T. de caña/caballería y aquélla se abandonaba si daba menos de 55.000. A lo largo del siglo XIX tales rendimientos disminuyeron. En 1910, por ejemplo, el promedio en toda Cuba eran esas 55.000. Sin embargo, contar con tierra abundante y gracias al ferrocarril, permitió resolver el problema ampliando el área de cultivo. Cantero habla con desinterés y hasta desprecio de los experimentos para mejorar la productividad de la gramínea y hacerla más resistente a las plagas, preocupación crucial en otros productores menos favorecidos por la naturaleza en cuanto al ciclo de crecimiento de la planta -bia-

Sin azúcar no hay país. La industria azucarera y la economía cubana (1919-1939), Sevilla, Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos (CSIC) y Diputación de Sevilla, 2002.

⁴⁹ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, pp. 153, 161, 214, 220, 250, 261 y 280.

nual por lo general, pero en la Gran Antilla de sólo unos 12 meses- y la dotación relativa de suelo⁵⁰.

A lo que sí prestaron atención los ingenios fue a contar con suficiente caña y de la mejor calidad toda la época de zafra, única manera de rentabilizar una inversión costosa. Los modernos equipos mejoraban la extracción de su jugo y era preciso molerla en su momento óptimo de madurez. Dice Cantero refiriéndose a la Flor de Cuba y a su nueva máquina de la *West Point Foundry*: «dio por resultado un 72% de guarapo, en lugar de 50 a 55% que antes se obtenía»⁵¹.

La eficiencia del procesamiento fabril de la caña depende de su frescura, limpieza y madurez. Las primeras se logran con una buena organización productiva, reduciendo el tiempo entre corte y molienda, desbrozando adecuadamente los tallos en el campo, alzándolos con cuidado y despalillándolos antes de introducirlos en la aceña para evitar roturas en las máquinas. La maduración, pues, es el principal componente que debe tener la planta como materia prima.

El ferrocarril garantizó que la tierra siguiese siendo un recurso relativamente abundante para los ingenios. Por eso no introdujeron mejoras destinadas a aumentar el rendimiento agrario y el ciclo vital de las plantaciones: permitió traer caña desde territorios más alejados. La planta retoña varios años y requiere por ello un trabajo de acondicionamiento. Aunque el sistema más avanzado hasta la década de 1940 fue ideado por el cubano Álvaro Reynoso en 1862, que propuso preparar el terreno formando surcos profundos, en la isla prevaleció el método tradicional, consistente en ararlo nueve veces en los tres meses anteriores a la siembra⁵².

Por igual motivo tampoco fue común en Cuba regar la caña. Se ha probado que la cantidad obtenida por unidad de superficie es muy elástica respecto al volumen de agua recibido. Dice Cantero que «la fertilidad [del suelo] no nos ha hecho conocer su valor y lo miramos en lo general con alguna apatía». El agua, empero, puede reducir el porcentaje de sacarosa. Algo similar ocurre con el abono. Es adecuado en tierras cansadas, pero aún hoy no se ha hallado uno idóneo en cualquier circunstancia. En *Los ingenios*, por ejemplo, se habla de que el guano, de generalizado uso en el siglo XIX, contiene amonio venenoso. Sea como

⁵⁰ *Ibidem*, p. 96. Sobre el rendimiento de los cañaverales ver BERGAD, Laird W.: *Cuban rural society in the Nineteenth Century: the Social and Economic History of Monoculture in Matanzas*, Princeton, Princeton University Press, 1990, p. 328; sobre la revolución varietal, GALLOWAY, Jock: «The modernization of sugar production in Southeast Asia, 1880-1940», *20th International Congress for the Historical Sciences*, Sydney, ICHS, 2005 [CD-Rom].

⁵¹ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, p. 250.

⁵² Ver REYNOSO, Álvaro: *Ensayo sobre el cultivo de la caña de azúcar*, La Habana, ECAG, 1963 [1862].

fuere, la tendencia en el futuro de la industria azucarera fue no irrigar y sólo emplear fertilizantes en los suelos cansados⁵³.

Otro elemento básico en el cultivo cañero fue la selección de variedades. *Los ingenios* dedican varios párrafos al tema y aparte del citado desinterés por la experimentación, constatan que los hacendados se preocuparon por escoger bien entre las disponibles de acuerdo con el tipo de suelo y otros factores. Así se dice que la más adecuada y preferida fue la de Otahití, pero también que para la tierra cansada era mejor la cristalina y en eso la obra predice lo que pasaría en Cuba posteriormente, cuando ésta se impuso en la práctica totalidad de las plantaciones⁵⁴.

Una labor agraria adecuada es aquélla que permite extraer la máxima cantidad de azúcar de la caña con una tecnología dada, segándola y llevándola a moler en el período óptimo de madurez. La calidad de la planta no depende del riego, abonar es rentable en tierras cansadas. Por eso Cantero se quejaba de la ventaja que en ello llevaban a Cuba otros productores, cuando en la isla se agotaban los suelos⁵⁵. Lo que determina la pureza del jugo es el control y limpieza de las hierbas nocivas, a lo que se atendió con esmero, y una buena selección de la materia prima, que no sólo se logra usando distintas variedades, sino también con un correcto trabajo con las cepas.

Cantero detalla qué ingenios prestaron especial atención al campo y destaca el cuidado en «que jamás haya hierba». En cuanto a las cepas, se hacía normalmente una esmerada elección de las que se debía cortar en cada período de zafra de acuerdo con la proporción relativa de sacarosa que contenían según el momento en que fueron sembradas y si eran nuevas o retoños. Así, el autor se queja de que cierto tipo de gramínea «madura antes [por lo que], la zafra debe principiar por ella, principalmente si la falta de brazos nos obliga a comenzar la molienda en noviembre»⁵⁶. Indicador indirecto de lo que decimos es que en Cuba no se quemaba la caña antes del corte, algo usual en otros lugares. Cantero no habla jamás del tema, aunque tal práctica ahorra esfuerzo y, por tanto, trabajo, tan escaso en la isla, pero perjudicaba a los retoños⁵⁷.

En suma, *Los ingenios* abordó con detalle los aspectos básicos y problemas de la agricultura en las plantaciones de azúcar a mediados del siglo XIX. Desde su pri-

⁵³ La cita y la referencia al guano es de CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, p. 102; sobre el riego y el abono, ver MARTÍN ORIA, José R. *et alii: Caña de azúcar en Cuba*, La Habana, Científico-Técnica, 1987, pp. 299 y 417.

⁵⁴ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, pp. 96-97 y sobre la preferencia posterior por la cristalina, SANTAMARÍA, Antonio: *Sin azúcar no... op. cit.*, cap. II.

⁵⁵ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, pp. 102-103.

⁵⁶ Ver *Ibidem*, p. 96 y sobre el control de hierbas, p. 116.

⁵⁷ Ver DYE, Alan D.: *Cuban sugar in the age of mass production: technology and the economics of Cuban sugar central*, New York, Stanford University Press, 1998, pp. 157-158.

mer número en 1879 la *Revista de Agricultura*, boletín del Círculo de Hacendados y Agricultores, dedicó un sinnúmero de artículos al tema y, como Cantero, su preocupación básica fue la mejora del rendimiento industrial de la caña, para lo que se explicaban métodos de selección de la tierra, las variedades y, sobre todo, las cepas. De una buena labor en el campo dependía un 18% de dicho rendimiento⁵⁸.

En *Los ingenios* el lector encuentra un detallado análisis de los suelos comunes en las plantaciones, sus características, cuáles estaban sembrados de caña, qué aperos de cultivo se empleaban y qué variedades, incluyendo una comparativa entre ellas y una descripción de la ventaja específica de la tierra insular para la agricultura azucarera. La idea principal que debe quedar de lo expuesto es que un procesamiento industrial eficaz requiere un trabajo adecuado en el campo. Había que proporcionar a las fábricas materia prima suficiente con el fin de que no operasen por debajo de su rendimiento técnico, bien acondicionada, de modo que no estropease la maquinaria y evitase interrupciones innecesarias y costosas en instalaciones que funcionan con hornos a altas temperaturas y que se deben mantener a un cierto nivel, por lo que conviene que su actividad nunca esté por debajo de sus posibilidades⁵⁹. También era preciso que la gramínea contuviesen la cantidad óptima de sacarosa, no fuese que los esfuerzos en mejorar la extracción tropezasen luego con caña de calidad inadecuada.

Hemos dicho que la caña pierde rápidamente contenido en sacarosa si no se muele en 24 horas tras el corte. Esto implicó que su procesamiento industrial, frente al de otras materias primas, tuviese que hacerse *in situ* y no pudiese trasladarse a terceros países -los consumidores-. Ello supuso también un flujo de transferencia tecnológica inusual en otros sectores y además de doble sentido, entre los productores de azúcares menos depurados y las refinadoras, que sí estaban en muchas ocasiones en dichos países. Cuando se completó el proceso de mecanización de los ingenios con centrífugas en la purga y se estandarizó el comercio del dulce se reforzó incluso más la necesidad de tal flujo de ida y vuelta. De momento, a mediados del siglo XIX lo que ello facilitó fue una incorporación rápida de las innovaciones a los ingenios.

Siguiendo el orden del proceso productivo continuo, la caña llegaba en carretas -y más tarde en trenes- a los conductores que la introducían en el trapiche del ingenio (originalmente estructuras de madera en cuyo centro descansaban tres mazas verticales giratorias colocadas tangencialmente en línea recta, y que acaba-

⁵⁸ SANTAMARÍA, Antonio: *Sin azúcar no...* op. cit., cap. II.

⁵⁹ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección...* op. cit., pp. 141-154 y 183-185, hace referencia a esas indeseadas paradas, para reparación y mantenimiento, y detalla incluso la incorporación de dos equipos en determinados procesos o de máquinas de sección, que pueden arreglarse en algunos casos sin detenerse, con el fin de evitarlas.

ban en una artesa para recibir el jugo de la planta, conocido como guarapo). La primera innovación importante, ya en el siglo XVIII, fue usar metal en su ensamblaje, lo que aumentó su capacidad y redujo las roturas. En la década de 1820 comenzaron a llegar a Cuba los llamados verticales, cuyos cilindros se situaban paralelos entre sí y transversales al suelo, sustituidos luego por horizontales, que ofrecían mejores prestaciones. Finalmente, en cuanto a la tracción, podían usar la fuerza animal, del viento o el agua, pero a partir del primer ensayo con una máquina a vapor en 1790 esta última se fue generalizando.

Rasgo inherente a las tecnologías de proceso continuo es que su renovación (*capital vintage*) implica la convivencia de distintos grados de mecanización, pues las innovaciones tardan tiempo en rentabilizarse (mientras se coordinan con el resto de cadena productiva), lo que además permite al productor adaptarse con menos premura. Por ello, tanto en *Los ingenios*, como en la estadística de Rebello de todas las fábricas azucareras cubanas, aparecen coexistiendo viejas y nuevas instalaciones. Eso fue habitual siempre, pero sobre todo en las épocas de grandes transformaciones, como la de mediados del siglo XIX. Así Rebello informaba de que un 30% de tales fábricas usaban aún fuerza animal. Las más eficaces seleccionadas por Cantero disponían de máquinas a vapor, con variantes incluso de gran efectividad, como las de baja temperatura del Flor de Cuba, el Ácana o La Ponina⁶⁰.

Independientemente de las implicaciones que las tecnologías de proceso continuo tienen sobre los *tempos* del *capital vintage*, cuando comenzó el tendido de ferrocarriles en Cuba los trapiches metálicos movidos por vapor estaban generalizados en los ingenios. El tren, al mejorar el abastecimiento de caña en cantidad y calidad, aceleró la transformación de los molinos para recibir más materia prima y extraer más jugo de ella. Según la lógica que estamos describiendo, esto ocasionó un aumento de su flujo con dirección a la casa de calderas, segunda gran instalación de las fábricas, y obligó a mejorar el procesamiento del guarapo para aprovechar su mayor rendimiento potencial. En la estadística de Rebello no llegaban al 10% los ingenios que había mecanizado la evaporación del azúcar⁶¹. En esas lides estaban cuando Cantero publicó su libro y que, a pesar del tiempo de adaptación que también estuvo disponible, dejarían obsoletos en breve a los que no *aggiornasen*.

Cantero describe con precisión los aparatos de que se componía la casa de calderas. La integraban un conjunto de pailas y tachos que, colocados en sucesión (por lo que se conoce como tren), defecaban, descachazaban y clarifican el gua-

⁶⁰ Ver *Ibidem*, pp. 220, 245 y 287; REBELLO, Carlos: *Estados relativos a...* *op. cit.* y sobre el *capital vintage* DYE, Alan D.: *Cuban sugar in...* *op. cit.*

⁶¹ REBELLO, Carlos: *Estados relativos a...* *op. cit.*

rapo para obtener la miel. Hubo múltiples variantes, pero el más difundido en Cuba a principios del siglo XIX fue el jamaiquino, denominado así por haber sido copiado de Jamaica⁶².

El término tren empezó a usarse en Cuba a finales del siglo XVIII cuando se dejó de usar un fuego y leña para calentar cada una de sus partes y se empleó un único horno común y bagazo como carburante. El bagazo era el desecho de la caña que dejaban los trapiches tras la extracción del guarapo y su utilización con el referido fin permitió ahorrar la leña que ya escaseaba, y no tener que comprar carbón. Los ingenios estaban dotados de bagaceras para prepararlo, recreadas por Laplante en muchas láminas⁶³. Volviendo a los trenes, el citado jamaiquino sustituyó al francés o reverbero antiguo -más extenso, dotado de siete calderas, dos de ellas clarificadoras- y consistía normalmente en tres pailas y dos tachos finales, que acababan el proceso de evaporación y ofrecían mejores rendimientos.

Diez de las veinticinco fábricas de *Los ingenios* tenían trenes jamaiquinos. Varias combinaban enteros y medios, en los que un horno calentaba dos de sus piezas y otro las restantes. Tres más habían adoptado una solución intermedia, el llamado tren mixto, que añadía al jamaiquino un tacho al vacío para acabar la clarificación del guarapo. El aparato completo al vacío, empero, era la gran innovación del momento. Hubo ciertas variantes, la ideada por Charles Derosne y la inventada por Norbert Rilleux, que revolucionaron la manufactura del azúcar. Cantero describe ocho del primer tipo y uno del segundo, patentado después y menos usual. Ambos fueron comercializados por Derosne et Cail -luego Cail et Cie- para quien trabajaba Laplante⁶⁴.

Los ingenios de mayor rendimiento eran los dotados de equipos Derosne (San Martín, Flor de Cuba, Álava o La Ponina), o al menos al vacío (Santa Teresa, Santa Rosa o Armonía), aunque también alguno con tren jamaiquino (Manaca). Ely afirma que el aparato Rilleux, instalado en el Asunción, era igual o más eficiente y menos caro que el primero, según datos del fabricante de ambos, y no se explica por qué tuvo relativamente menos aceptación en Cuba⁶⁵.

Después de la evaporación del azúcar se hacía la purga en la casa homónima y tercera gran instalación del ingenio, aunque a mediados del siglo XIX muchos

⁶² Sobre el tren jamaiquino y el resto de los tipos, ver CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, pp. 101 y 287 y para una descripción detallada de la casa de calderas el artículo dedicado al Flor de Cuba, pp. 243-251.

⁶³ Ver *Ibidem*, por ejemplo, pp. 188 o 272.

⁶⁴ Ver *Ibidem*, pp. 286 (ilustración del tren mixto del Ácana), 130, 136, 148, 159, 173, 183, 190, 220, 250 (descripción de aparatos Derosne) y 159-161 (detalle de un evaporador Rilleux).

⁶⁵ Ver *Ibidem*, pp. 141-149, 159-161, 177-179, 195-197, 219-226, 243-251 y ELY, Roland T.: *Cuando reinaba su majestad el azúcar*, La Habana, Ciencias Sociales, 2001, p. 536.

la realizaban realmente en bocoyes, envasada tras dicha evaporación, produciendo el llamado mascabado. Cantero explica:

«Los ingenios fueron establecidos primeramente con el fin de elaborar azúcar blanco purgado [...]; sin embargo, de algunos años a esta fecha, se ha verificado una reacción [y muchos hacen] mascabado [...] a consecuencia de la disminución de brazos, y su consiguiente carestía, y de la más fácil salida que tienen las clases inferiores para las refinerías extranjeras y [...] la dificultad que hay en obtener con nuestros trenes jamaquinos azúcar blanco que pueda competir con el que se consigue con los procedimientos europeos, por nuestro método de usar el fuego y la cal para separar las impurezas vegetales del guarapo, que son sumamente perjudiciales a la elaboración»⁶⁶.

Dos problemas coexistían entonces: el comercial, de adaptación a la demanda, y la falta de un método que permitiese sustituir el óxido de cal usado en la llamada alcalización con que se acababa la purga del azúcar, que daba infinidad de problemas, pero al que no se había encontrado sustituto efectivo. Además, la cantidad de brazos que requería el proceso minaba su rentabilidad en el contexto de los problemas de mano de obra que azotaban a Cuba en la década de 1850⁶⁷.

Las casas de purga se componían de tinglados en los que se colocaban hormas en cuya parte superior se ponían masas de barro elaboradas en la denominada pisa y que al ir escurriendo el agua contenida en ellas decantaban las mieles. El proceso se repetía tres veces y duraba varias semanas. La cantidad de furos u orificios de la parte angosta de dichas hormas, y también de los armazones en que se insertaban, solía ser una medida del tamaño de los ingenios⁶⁸.

Tras el último proceso señalado el azúcar se secaba natural o artificialmente - con estufas-. Cantero detalla las diversas técnicas e instrumental empleados en la pisa y purga y en el separado del azúcar de los panes que salían de las hormas, para lo que existían unas maquinas instaladas, precisamente, en los ingenios del autor⁶⁹. Dicha escogida debía hacerse con sumo cuidado, pues había en los panes productos de distinta calidad y precio que no se debía mezclar.

La purga se revolucionaría con la aplicación de centrífugas que, además, completaron la mecanización del ingenio. Esa innovación había empezado a adoptarse a fines de la década de 1840, pero dentro de la lógica de las tecnologías de proceso continuo, hasta que no se generalizó la evaporación al vacío no se aceleró el proceso de tecnificación de la depuración final del dulce. No obs-

⁶⁶ CANTERO, Justo G.: *Los ingenios. Colección... op. cit.*, p. 99.

⁶⁷ Ver *Ibidem*, pp. 99 y ss. y respecto a los problemas de mano de obra en la purga, MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo... op. cit.*, t. I, p. 234.

⁶⁸ Ver *Ibidem*, por ejemplo, pp. 130, 153-154, 178, 196, 214, 238 y 280.

⁶⁹ Ver *Ibidem*, pp. 135-137 y 201-203.

tante, casi la mitad de las fábricas descritas por Cantero contaban ya con tales equipos⁷⁰.

Las centrífugas, además, revolucionaron el comercio del azúcar, pues estandarizaron el producto y lo adaptaron a la demanda de su principal comprador, Estados Unidos. Hasta la segunda mitad del siglo XIX se elaboraban dieciséis tipos de dulce, pero luego se fue imponiendo uno sólo, denominado centrifugado, que después se refinaba y es el que habitualmente se consume hoy, y que se obtenía sin tener que emplear más trabajo, algo muy importante en una industria en el que éste era el factor de producción más escaso.

Por supuesto, el proceso de producción del azúcar se completaba con el envasado, que en la época de *Los ingenios* se hacía aún en cajas y barriles, llamados bocoyes, a mano o con empacadoras; el almacenaje, transporte a puerto, depósito y embarque. Además las fábricas estaban provistas de carpinterías y aserraderos para preparar los materiales de edificación y embalaje y la leña; era normal que contasen con herrerías, incluso caldererías, en las que se producía la ferretería indispensable y utensilios de más envergadura. Ambos talleres solían disponer de avanzada maquinaria, como sierras de vapor y modernos tornos⁷¹.

Para concluir estos pormenores tecnológicos es preciso señalar dos cuestiones más. La primera se refiere al ámbito organizativo. A mediados del siglo XIX, como señalamos al hablar de los ferrocarriles, se estaban modernizando también las técnicas de ordenación del espacio productivo y las formas de asociación empresarial. En los planos publicados junto a las litografías de Laplante y en estas mismas se da buena cuenta de cómo se disponía un ingenio y sus diferentes partes y el propio Cantero hace referencia en el texto a, por ejemplo, la construcción en forma de T de la casa de calderas, que facilitaba mucho las operaciones fabriles⁷².

Por otra parte, algunos de los ingenios litografiados por Laplante pasaron en años sucesivos a manos de sociedades anónimas, como la Gran Azucarera. Además, dentro de las propias fábricas el organigrama y jerarquías de trabajo también estaban sufriendo modificaciones interesantes. Cantero no se refiere a ellas más que indirecta e implícitamente, posiblemente debido a que pertenecía a una casta empresarial que no llegaría a conocer el alcance de tales novedades. El fenómeno más importante, sin duda, fue el inicio de la separación entre la propiedad y la gestión, en lo que la industria azucarera cubana estuvo también entre

⁷⁰ Ver *Ibidem*, pp. 130, 137, 142, 148, 173, 178, 185, 191, 196, 220-221, 250 y 288; y para todos los datos del proceso tecnológico, DEERR, Noel: *The history of sugar*, London, Chapman & Hall, 1949-1950, 2 vols.; ELY, Roland T.: *Cuando reinaba su... op. cit.*; MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo... op. cit.*; SANTAMARÍA, Antonio y GARCÍA MORA, Luis M.: «Donde cristaliza la esperanza. Lectura de *Los ingenios*», en J. G. Cantero, *Los ingenios. Colección... op. cit.*, pp. 1-84.

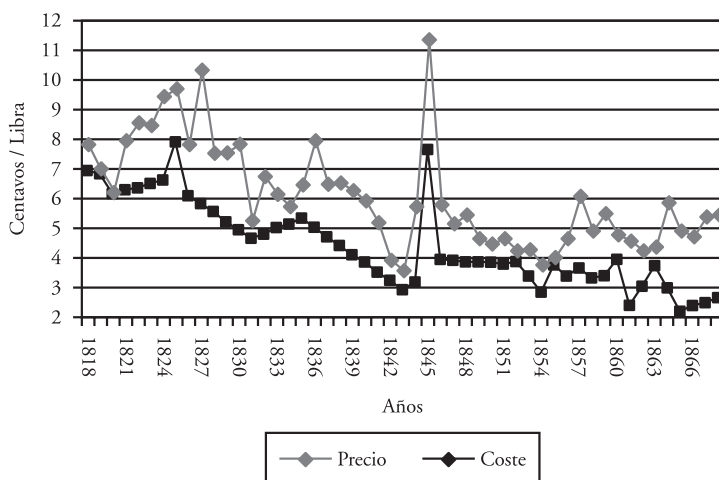
⁷¹ Ver *Ibidem*, por ejemplo, pp. 124, 131, 142, 179, 193, 220 o 238.

⁷² Ver *Ibidem*, pp. 153, 214 y 279.

las pioneras y el autor detalla varios casos en los que se contaba con un administrador profesional, y el ejemplo especialmente significativo de Pedro Larroudé, el del Ácana, de quien se dice que salvó la plantación de la quiebra con su buen hacer e ideó varios aparatos e innovaciones aplicados en el mismo⁷³.

Una segunda y última cuestión para acabar respecto a los precios y costes del azúcar, que son la mejor información del mercado y los entresijos del proceso productivo y su eficiencia. Hasta ahora hemos hecho referencia a que a mediados del siglo XIX los primeros tendían a deprimirse y se encarecían casi todos los factores necesarios para elaborar el dulce, pero también a que las soluciones ideadas permitieron afrontar tales problemas. En el gráfico 2 se observa cómo esto se tradujo en el importe unitario de fabricación, que se coteja con la cotización.

GRÁFICO 2. Precio y coste de producción del azúcar en Cuba, 1818-1870 (centavos de peso la libra).



FUENTE: SANTAMARÍA, Antonio: «Análisis». El cálculo de los costes procede de fuentes diversas, aunque por lo general de bastante calidad, se homogeniza incluyendo gastos de amortización comunes y estimando partidas importantes omitidas y se corrige mediante una ecuación de regresión que permite determinar las economías de escala para extrapolar como medios casos particulares.

El precio del azúcar, descontando oscilaciones cíclicas, describió una tendencia depresiva en el siglo XIX, sobre todo desde fines de la década de 1820, y en la de 1850 alcanzó límites especialmente bajos, pero luego se recuperó y comenzó a mostrar algo más de estabilidad, aunque igualmente fluctuante. Las

⁷³ Ver *Ibidem*, pp. 195-197, 213-215, 231-233 y 255-257 y sobre Larroudé, pp. 208 y 285-287.

razones de tal tendencia se han explicado suficientemente. Lo importante es que los recursos usados para hacerle frente fueron eficientes, según indica la evolución de los costes. De nuevo a mediados de los años cincuenta parece que éstos y las cotizaciones se aproximaban, pero después permitieron recobrar elevados beneficios.

De La Habana a Madrid: la armonía imposible.

Leer *Los ingenios* permite comprobar cómo los hacendados cubanos pusieron en pie una lucrativa industria. Aprovechando su ventaja comparativa convirtieron a la isla en el primer productor mundial de azúcar. Las tensiones fruto de la crisis de la esclavitud y de la dificultad para incorporar trabajadores libres las pudieron sobrellevar aumentando la inversión en tecnología y fomentando nuevas plantaciones, lo que les permitió mantener su margen de beneficios.

Para que la industria siguiera siendo competitiva, los productores cubanos demandaban soluciones que estaban más allá de su propia actividad: menos trabas a la exportación y abrir el mercado a las importaciones de terceros países para conseguir los insumos industriales al mejor precio posible. En definitiva las Antillas tenían que dejar de ser un mercado reservado para España. Sólo así podrían mantener los crecidos presupuestos que le hacía pagar la metrópoli.

Esta realidad chocaba con la viabilidad económica del imperio español decimonónico. Limitada su capacidad de consumo, la península no constituía un mercado suficiente para el dulce cubano y su industrialización le impedía desarrollar refinerías que colocasen el producto en el mercado mundial. La rentabilidad colonial, por tanto, descansaba en el fisco, por lo que el Estado no podía renunciar a determinado nivel de exacciones, más aún cuando los empresarios metropolitanos consideraban los altos aranceles vitales para el progreso de sus negocios. En suma, en un mismo Estado convivían dos economías antagónicas: una que demandaba comercio libre, y otra que defendía el proteccionismo. De La Habana a Madrid la armonía era imposible.

El éxito de la industria azucarera cubana estuvo estrechamente vinculado con su privilegiada posición dentro del mercado, situación que empezó a deteriorarse justo en época en la que se publicó *Los ingenios*. En páginas anteriores analizamos el funcionamiento de la industria azucarera y cómo la tecnología ayudó a mantener la rentabilidad. En el proceso de reorganización del sector el aumento de la capacidad de los ingenios y la posibilidad, gracias al ferrocarril, de obtener caña de tierras lejanas, hicieron que la parte agrícola pudiera dejarse en manos de agricultores independientes tras el fin de la esclavitud, llamados colonos y vinculados contractualmente con los ingenios. Dichos cultivadores se encargaban de plantar y recolectar la caña, un modo

eficaz de aliviar los endémicos problemas de mano de obra que empeoraron con la abolición⁷⁴.

La historiografía, a partir de los trabajos de Cerero Bonilla y Moreno Friginals ha insistido en la relación de causa-efecto entre la renovación tecnológica y la abolición, afirmando que con esclavos no se podía completar la tecnificación del ingenio. Nosotros creemos que fueron dos problemas que coincidieron en el tiempo, pero no tuvieron necesariamente una relación causal⁷⁵. Nuestra hipótesis es que a mediados del XIX la industria azucarera estaba en un proceso profundo de reorganización para seguir creciendo y mantener su rentabilidad, y que el desafío de producir sin esclavos era más una demanda de tipo institucional, que una necesidad de la propia actividad económica, como también lo era las dificultades del comercio. De nada servía tener un buen producto si no se disponía de facilidades para exportarlo. Es aquí donde se pueden apreciar mejor las limitaciones del modelo colonial español del siglo XIX. El Estado deviene en mediador entre intereses difícilmente conciliables. Y decimos conciliar y no sacrificar unos a otros, como gran parte de la historiografía, sobre todo la realizada en Cuba, ha venido manteniendo⁷⁶. Unos y otros, peninsulares y cubanos, no querían ceder en sus posiciones. El problema sobreviene, como advierte Poulantzas, cuando los objetivos son heterogéneos, de manera que lo que puede ser bueno para unos es perjudicial para otros, y al final siempre se acaba con el perjuicio de una de las partes o de ambas⁷⁷. En las siguientes páginas sintetizaremos el proceso.

Desde principios del siglo XIX la competencia del azúcar de remolacha frente al de caña había ido creciendo gracias al desarrollo tecnológico y a la protección de su producción en los países europeos, que eran a su vez grandes mercados que, consecuentemente, los ingenios cubanos fueron perdiendo⁷⁸. A su vez, en la metrópoli también se reducían las escasas importaciones debido al surgimiento

⁷⁴ Sobre la implantación y desarrollo del colonato, ver SANTAMARÍA, Antonio y GARCÍA MORA, Luis M.: «Colonos. Agricultores cañeros, ¿clase media rural en Cuba?, 1880-1898», *Revista de Indias*, LVIII/212 (1998), pp. 131-161. Además el colono no percibía un precio fijo por la caña, sino un porcentaje del total de azúcar producido de su caña, compartiendo de este modo las incertidumbres del mercado.

⁷⁵ GARCÍA MORA, Luis M. y SANTAMARÍA, Antonio: «Ingenios por centrales...», *op. cit.* Ver también MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo... op. cit.* y CEPERO BONILLA, Raúl: *Azúcar y abolición*, Barcelona, Grijalbo, 1976.

⁷⁶ Entre 1865-1895 representantes cubanos acudieron a la metrópoli cuatro veces a negociar sus problemas: 1865 y 1879, primera y segunda Junta de Reformas de Ultramar; 1884, ley de autorizaciones, y 1890, reforma del arancel.

⁷⁷ POULANTZAS, Nicos: *Poder político y clases sociales en el Estado capitalista*, México, Siglo XXI, 1972.

⁷⁸ MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo... op. cit.*, t. III, pp. 35-38, señala que en 1826 el azúcar de remolacha sólo representaba el 0,8% de la oferta total mundial, mientras que en 1881 supera por primera vez a la caña.

en ella de una incipiente industria cañera⁷⁹. Si consideramos las cifras totales y acudimos a la balanza comercial se observa que los ratios medios varían de 1850 a 1890: mientras que en la primera fecha Cuba tenía saldos favorables con Alemania, Gran Bretaña y otros países del viejo continente y desfavorables con España y Francia, en la segunda todos eran negativos⁸⁰.

Ante la pérdida de los mercados europeos, el azúcar cubano sobrevivió gracias al paralelo aumento de las exportaciones a Estados Unidos, empezando una tendencia que se acentuaría con el tiempo y que dará paso al clásico esquema de la economía de plantación cubana: monoproducción y monoexportación (de azúcar) y monomercado (Estados Unidos)⁸¹. La comparación de los porcentajes promedio de las exportaciones del período 1840-1849 con los de 1880-1889, etapa siguiente a la Guerra de los Diez Años, muestra claramente esa tendencia (ver cuadro 1).

CUADRO 1. *Exportaciones promedio cubanos de azúcar según países de destino, 1840-1849/1880-1889 (miles de toneladas).*

Países	1840-1849	1880-1889
Estados Unidos	25,91	83,58
España	13,62	4,20
Gran Bretaña	10,88	3,20
Alemania	8,81	0,43
Francia	8,54	0,42
Rusia	4,02	-
Bélgica	1,87	-
Holanda	1,81	-

FUENTE: a partir de los datos de MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio*, t. III, p. 35. Elaboración propia.

La evolución de las exportaciones por productos muestra que hasta 1837 el azúcar representaba un 48% de las mismas, repartiéndose el resto principalmente entre café (12%), metales preciosos (6,3), miel (6), tabaco torcido (6) y en rama (2,3). La etapa 1837-1868 se caracterizó por el ascenso del azúcar y el tabaco, que sustituyó en importancia al café, el cual desapareció prácticamente. El

⁷⁹ Datos de MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo...* op. cit., t. III, pp. 70-72. Para seguir la evolución del retroceso de los mercados europeos, ver ZANETTI, Oscar: *Cautivos de la reciprocidad*, La Habana, ENPES, 1989, pp. 15-16.

⁸⁰ GOIZUETA-MIMO, Félix: *Azúcar amargo cubano*, Filadelfia, 1974, p. 68.

⁸¹ ZANETTI, Oscar: *Cautivos de la...* op. cit., p. 16.

cobre se consolidó como tercer producto. Friedländer, midiendo el valor en dólares, afirma que en 1864 el dulce proporcionaba el 79% de los ingresos del comercio y en 1884, aún habiendo disminuido su precio hasta 4 centavos la libra, más del 53. Los datos de Goizueta-Mimo para el último tercio del siglo XIX son más exactos: 66% en todo el período 1870-1899, con un máximo en el inicio: 82% en 1870-1874, y un mínimo al final: 55% en 1885-1889⁸².

La remolacha, al aumentar la oferta de azúcar, deprimió los precios. Así, la caída general de éstos que la economía mundial experimentó entre 1873-1895 (fase B de la onda larga de Kondratieff) se agudizó para el caso cubano debido a las particulares condiciones de su economía abierta y monoprodutora. En 1872 la libra de dulce se pagaba a 6 centavos, 4 en 1884 y poco más de 3 en 1889. En 1895, año en que estalla la guerra de independencia, cotizó a la cantidad más baja de todo el siglo (2,02 pesos la tonelada de 2.240 libras). Quizás esto convenció a los separatistas de que era el momento de reemprender la guerra, aunque al mismo tiempo habían ido disminuyendo también los costes, con lo que el margen de beneficios se mantuvo dentro de la rentabilidad⁸³.

En definitiva se necesitaba producir azúcar más barato para competir con el de remolacha, y además encontrar nuevos mercados. En la urgencia de reducir los costes los hacendados ya no podían pagar los altos aranceles y presupuestos con que los gravaba la metrópoli; es más, los consideraban rémoras para su competitividad y demandaban lo contrario: presupuestos equilibrados y, sobre todo, bajos aranceles que facilitasen la exportación. Por otro lado, a la espera de la forma en que debía consumarse el fin de la esclavitud, se mantuvieron fieles a España, pero finiquitada aquélla en 1886 sólo el temor a la revolución social les alejó del separatismo, lo que no impidió que en su seno se fuese desarrollando un latente anexionismo (a Estados Unidos)⁸⁴.

La dificultad para encontrar salida al azúcar era un asunto que, a diferencia del aumento de la productividad, desbordaba los límites en que se movían los

⁸² Ver LE RIVEREND, Julio: *Historia económica de...* op. cit., pp. 228 y 392-393; FRIEDLÄNDER, Henrich: *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1978, t. II, p. 520. GOIZUETA-MIMO, Félix: *Azúcar amargo cubano...* op. cit., p. 31. ZANETTI, Oscar: *Cautivos de la...* op. cit., p. 11 estima, sin citar fuente, que a partir de la segunda mitad del XIX el azúcar aportaba de manera estable el 70% del valor de las exportaciones cubanas. Sobre la explotación del cobre en Cuba véase ROLDÁN DE MONTAUD, Inés y GONZÁLEZ LOSCERTALES, Vicente: «La minería del...», op. cit.

⁸³ Sobre los precios del azúcar ver GUERRA, Ramiro: *Azúcar y población en las Antillas*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1970, p. 213; y también el gráfico 2.

⁸⁴ Similares opiniones sostiene LE RIVEREND, Julio: *Historia económica de...* op. cit., pp. 6-7; PÉREZ, Louis A.: *Cuba Between Empires, 1878-1902*, Pittsburgh, University of Pittsburgh, 1983, p. XVII y «Toward Dependency and Revolution: The Political Economy of Cuba Between Wars, 1878-1895», *Latin American Research Review*, XVIII/1 (1983), pp. 127-142. En este artículo afirma: «the planters' change of nationality, transformed their national allegiances and placed them under the patronage of American interests», p. 134.

productores cubanos. El problema del comercio se configuraba como un triángulo que tenía un vértice en Cuba, otro en España y su política colonial, condicionada por unos intereses opuestos en cierta medida a los de los azucareros antillanos, y un tercero en Estados Unidos, el mercado, la metrópoli económica que suplía las carencias de la política.

El desarrollo de la riqueza de Cuba, al estar basado en la especialización productiva, precisaba de una política comercial que permitiese exportar azúcar e importar todo lo que no producía. Necesitaba un sistema arancelario adecuado a tales fines⁸⁵.

En una coyuntura de reducción de los mercados, las demandas librecambistas de los hacendados se intensificaron. Dando por perdidos los europeos, se centraron en el norteamericano, que ofrecía un prometedor futuro debido al aumento constante de su población y renta *per cápita*. La lógica económica impulsaba a profundizar una relación que venía desarrollándose desde fines del siglo XVIII y que en las postrimerías del XIX sólo se veía perjudicada por los intereses comerciales metropolitanos, frente a los que los cubanos acudieron a la mediación del Estado.

La España del siglo XIX era un Estado colonial en decadencia extendido en tres continentes. De la grandeza pasada sólo Filipinas, Puerto Rico, Cuba y algunas posesiones más en Asia y África quedaban. A pesar de ser una menguada herencia suponía una pesada carga para una metrópoli cuyo atraso económico le impedía articular un imperio de manera eficiente. El caso cubano fue el más representativo.

Incapacitado para controlar el desarrollo económico de su colonia, el Estado español buscó otras maneras de sacar beneficio de ella. Su atraso le imposibilitaba ser la metrópoli que con sus barcos colocase la producción antillana en los puertos del mundo, que con sus industrias transformase las materias primas coloniales o, en última instancia, representase en un mercado con capacidad para absorber la producción de sus dominios. Así Cuba fue creando una estructura económica cada vez más autónoma y buscando en otras potencias -Estados Unidos- lo que España no podía ofrecer. Ésta sólo le brindaba seguridad ante el mantenimiento de la esclavitud a cambio de altos presupuestos para un Tesoro maltrecho y un mercado reservado para la producción peninsular. Era un alto precio, pero la riqueza generada alrededor del azúcar daba para eso y más.

El usufructo colonial que España hacía de Cuba en favor de Estados Unidos funcionó mientras la metrópoli jugó un papel que le daba cierta viabilidad, pero

⁸⁵ PALOU, Nora: «El problema arancelario dentro de la política cubana a finales del siglo XIX», *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, XXVII (1983), pp. 111-142.

con la producción azucarera en crisis y con la esclavitud en disolución, el sistema tenía que variar. Las lealtades hacia España se aflojaban a la misma velocidad que las cadenas de los esclavos; por nada a cambio, los productores cubanos no estaban dispuestos a continuar desempeñando su rol. La Guerra de los Diez Años fue el primer aviso de la necesidad de un cambio profundo en la relación colonial. Tras ella el Estado se vio obligado a armonizar los intereses de las burguesías peninsulares y antillanas, sabiendo que abrir mercados para las segundas era cerrárselos a las primeras. No cabía término medio, se tenía que elegir: arruinar Cuba para contentar los intereses catalanes, vascos o castellanos, o viceversa. Los grupos económicos peninsulares condicionaron la política de la metrópoli en su beneficio, lo que imposibilitó la conservación de los enclaves antillanos, pero facilitó la marcha inequívoca del capitalismo español⁸⁶. A la decisión española respondieron los cubanos en febrero de 1895 con el Grito de Baire. Por ello es necesario conocer la evolución del comercio insular entre 1878-1895.

El problema comercial envolvía en sí toda la complejidad de la dependencia colonial y justificaba la permanencia de España en Cuba. Veamos cómo funcionaba. La isla tenía que soportar altos presupuestos con que pagar la deuda de su Tesoro y las atenciones que el Gobierno español le fijaba, tuviesen que ver o no con ella⁸⁷. Así, sus presupuestos, ya que no arrojaban los llamados sobrantes de ultramar que entre 1827-1864 habían supuesto para las arcas de la península más de 89.000.000 de pesos, se hacían cargo de unas obligaciones y una deuda que de repercutir directamente sobre el Tesoro metropolitano ocasionarían su bancarrota⁸⁸.

El presupuesto cubano descansaba en la renta de aduanas, que aportaba más del 50% de los ingresos, por lo que la rebaja de los aranceles que gravaban a las exportaciones e importaciones, suponía un duro quebranto para el Tesoro de la isla. Aún así el presupuesto, que año tras año se cerraba con déficit, gravaba al país en 1879 con a casi 50.000.000 de pesos, que se habían reducido a poco más de 24.500.000 en el ejercicio de 1895, el año en que estalló la guerra⁸⁹.

⁸⁶ HERNÁNDEZ SANDOICA, Elena: *Pensamiento burgués y problemas coloniales en la España de la Restauración, 1875-1887*, Madrid, Universidad Complutense, 1982, vol. II, p. 828.

⁸⁷ Los cubanos sufragaban las colonias africanas, los gastos del Ministerio de Ultramar, del cuerpo diplomático en América y la deuda ocasionada por la política exterior de España, compuesta por la indemnización a Estados Unidos por los perjuicios causados a sus ciudadanos en la guerra de independencia hispanoamericana, los costes de la Guerra del Pacífico, la expedición de México, la ocupación y guerra de Santo Domingo, y de la deuda generada por la Guerra de los Diez Años.

⁸⁸ Ver MERCHÁN, Rafael M.: *Cuba, justificación de sus guerras de independencia*, La Habana, DCMC, 1966, pp. 21-28 y 133-154 y CABRERA, Raimundo: *Cuba y sus jueces*, La Habana, Imprenta el Retiro, 1887, p. 252.

⁸⁹ ROLDÁN DE MONTAUD, Inés: «España y Cuba. Cien años de relaciones financieras», *Studia Historica*, 15 (1997), pp. 35-67.

Por otro lado, la producción peninsular necesitaba de la protección arancelaria para no verse desplazada del mercado cubano por británicos y norteamericanos, cuyas industrias, más competitivas, vendían a mejores precios. Dicho mercado compensaba el constante déficit comercial español, aseguraba de manera artificial unos beneficios que sólo podrían lograr algunas exportaciones en un régimen de libre competencia y, reservado a las industrias y navieras hispanas, era fundamental para el desenvolvimiento del emergente capitalismo español (forjado en gran parte sobre los rendimientos de los negocios coloniales, en especial el tráfico de esclavos) y para consolidar lo que Tuñón de Lara ha denominado el bloque de poder oligárquico. En otras palabras, las necesidades de la metrópoli imponían un sistema arancelario en extremo dañino para los intereses cubanos⁹⁰.

Los gobernantes de la Restauración estaban al corriente de las necesidades de Cuba, tanto por los informes de los capitanes generales, como por las constantes quejas que los distintos grupos económicos insulares les hacían llegar. No carecían de una política, ni tomaban siempre decisiones *a posteriori*, sino que intentaban articular las relaciones comerciales dentro de los estrechos márgenes que les imponían las necesidades presupuestarias del Estado y los intereses económicos del capitalismo español, lo que les condujo a ofrecer a los cubanos el cabotaje como solución de compromiso, cuando lo que éstos reclamaban era un tratado con Estados Unidos.

El cabotaje⁹¹ se vislumbraba para las autoridades como una solución de compromiso de la que podrían beneficiarse mutuamente peninsulares y cubanos. Aunque era una idea que ya había estado presente antes, fue tras la guerra cuando cobró un mayor ímpetu. Martínez Campos, desde su puesto de gobernador de Cuba, ya hablaba de él como una de las principales reformas que el orden económico demandaba. La Junta de Reformas de Ultramar, que se reunió en Madrid a finales de 1879, también se mostró a favor de este tipo de relación comercial. Sin embargo, además de cabotaje, los comisionados pidieron rebajas de los aranceles que pagaban los productos extranjeros y el establecimiento de un tratado con Estados Unidos en el que se consignase el derecho de los navieros españoles a participar en el tráfico colonial que discurría entre ese país y Cuba⁹².

⁹⁰ Ver MALUQUER, Jordi: «El mercado colonial antillano en el siglo XIX», en J. Nadal y G. Tortella (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, Ariel, 1974, pp. 322-356 y sobre el traspaso de los capitales coloniales a la metrópoli BAHAMONDE, Ángel y CAYUELA, José G.: *Hacer las Américas... op. cit.*, pp. 15-52 y PIQUERAS, José A.: *Cuba. Emporio y colonia*, Madrid, FCE, 2003, pp. 218-245.

⁹¹ Se llamó así a la incorporación de las Antillas al régimen comercial de la península; es decir, sin aduanas.

⁹² Ver ROLDÁN DE MONTAUD, Inés: *La Restauración en Cuba. El fracaso de un proceso reformista*, Madrid, CSIC, 2001, p. 178-179 y, sobre los proyectos reformistas después de la guerra, GARCÍA MORA, Luis M.: «Tras la revolución, las reformas: el partido liberal cubano y los proyectos reformistas

El cabotaje como se expuso en la junta, era bastante utópico, pues la flota española, aparte de ofrecer fletes caros, carecía de barcos suficientes para monopolizar el tráfico comercial cubano. Los proclamados mutuos beneficios del cabotaje se iban a materializar de otra manera: el desarme de las aduanas y la supresión de los aranceles entre metrópoli y colonia sería un proceso lento (inicialmente se propuso que debía concluir en 1883) y selectivo respecto a los productos afectados, realizados mediante la promulgación de dos leyes que modificaban las tarifas vigentes: una, de 30 de junio de 1882, establecía la libertad de entrada de la producción colonial en la península, pero para sus principales exportaciones -azúcar, cacao, chocolate, aguardiente y café- mantenían sus derechos y se irían reduciendo por décimas partes hasta desaparecer en 1892. Otra disposición, de 20 de julio de 1882, regulaba el tráfico en el sentido metrópoli-colonia y también escalonaba la reducción de las tarifas: en los tres primeros años sería de un 5%, en los tres siguientes de un 10 y en los restantes de un 15, hasta completarse en julio de 1891.

El mecanismo resultaba lento y desigual. Además el tabaco continuaba sometido al monopolio del estanco. En teoría, las leyes no debían de ser lesivas para las Antillas, si nos atenemos a la letra de las mismas. El daño provenía de que, junto a ellas, se mantenía un arancel prohibitivo que se aplicaba a las mercancías extranjeras en los puertos coloniales.

Según fueron entrando en vigor las leyes, los gobiernos las modificaron de acuerdo con la coyuntura: en 1884 se decretó la entrada libre de vino en Cuba para favorecer la expansión vitivinícola; en 1886 ocurrió igual con los cereales para compensar la reducción de sus precios en el mercado mundial. Los beneficios a la producción peninsular se completaron con las franquicias concedidas al comercio realizado por la Compañía Trasatlántica. Del lado cubano, la crisis azucarera de 1883-1884, obligó a que el Gobierno tomase algunas medidas; en 1884 se sancionó la libre entrada del azúcar en la península y tres años más tarde se suprimieron los derechos de exportación⁹³.

Estos esfuerzos realizados por las autoridades españolas en favor del azúcar cubano explican que algunos historiadores den una interpretación menos negativa de las Leyes de Relaciones Comerciales. Consideran que el pretendido fin de armonizar los intereses se logró, apoyando su argumentación en el aumento constante de las exportaciones antillanas a la península a consecuencia del arancel proteccionista que se fijó frente al azúcar de remolacha europeo⁹⁴.

tras la Paz del Zanjón», en C. Naranjo y T. Mallo (eds.), *Cuba, la perla de las Antillas*, Madrid-Aranjuez, CSIC-Doce Calles, 1994, pp. 197-212.

⁹³ Ver SERRANO SANZ, José M.: *El viraje proteccionista en la Restauración*, Madrid, Siglo XXI, 1987, pp. 67-70 y MONTORO, Rafael: *Discursos políticos y parlamentarios*, Filadelfia, Levytype, 1894, pp. 272-297.

⁹⁴ Esa es la argumentación de SERRANO SANZ, José M.: *El viraje proteccionista... op. cit.* Ver tam-

Nosotros creemos que era imposible la sintonía de intereses a uno y otro lado del Atlántico. Las Leyes de Relaciones camuflaban una realidad: que el mercado cubano no estaba en la península, sino en Estados Unidos. De tal manera que aquélla se torna en un mercado secundario para los cubanos, mientras que las Antillas eran fundamentales para mantener el nivel de las exportaciones españolas. Maluquer calcula que a lo largo del siglo, mientras las importaciones de ultramar no llegaron a doblarse, las exportaciones se cuadruplicaron⁹⁵.

Del lado antillano, las exportaciones también experimentaron un fuerte aumento al amparo de las Leyes de Relaciones. Martín Rodríguez ofrece datos de la evolución de las importaciones peninsulares de azúcar antillano desde 1850, y aunque suman las de Cuba y Puerto Rico, sirven para estimar la tendencia. Si tomamos como base 100 el quinquenio 1877-1881, el anterior a la entrada en vigor del cabotaje, observamos que sólo en los dos primeros años, 1882-1883, el promedio no supera la centena, que en 1891 y 1893 se sitúa en 391, arrojando la media del periodo 1882-1895 un índice de 226. Pero al complementar esta fuente con las estadísticas de Moreno Fragonals, nos damos cuenta de que desde 1882, año en que se ponen en funcionamiento las Leyes de Relaciones, el porcentaje máximo de la cosecha de azúcar cubano que llegó a importar la metrópoli fue del 8,2% en 1890⁹⁶.

En síntesis, se intentaba practicar un cabotaje entre mercados escasamente complementarios, con el agravante de que las Leyes de Relaciones no suponían un arancel único para todo el Estado español, sino que la península y Cuba conservaban los suyos propios, y al ser el primero más bajo se facilitaba la entrada en ella de productos extranjeros, que una vez nacionalizados se reexportaban a la colonia. Dichas leyes habrían ofrecido ventajas mutuas si la Gran Antilla, además de vender azúcar en la metrópoli, hubiese podido abastecerse en ella de todo lo que necesitaba. Pero al no ser así, los privilegios otorgados a las exportaciones peninsulares iban en detrimento de las importaciones que de otros mercados tenían que hacer los cubanos.

Pero además, el mercado de la metrópoli no se abría todo lo que podía a las exportaciones cubanas. Contra ello conjuraban las necesidades de la industria azucarera peninsular y del Tesoro. Sobre la base de una serie de mecanismos extra-arancelarios se articulaba un sistema que compensaba las pérdidas de las rentas de aduanas y protegían los productores de los azucareros españoles.

bién la perspectiva del contemporáneo ALZOLA, Pablo de: *Relaciones comerciales entre la península y las Antillas*, Madrid, Viuda de Minuesa, 1895.

⁹⁵ MALUQUER, Jordi: «El mercado colonial...», *op. cit.*, p. 333.

⁹⁶ MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel: *Azúcar y descolonización. Origen y desarrollo de una crisis agraria en la Vega de Granada. El ingenio San Juan, 1882-1904*, Granada, Universidad de Granada, 1982, pp. 340-341 y MORENO FRAGONALS, Manuel: *El ingenio: complejo...* *op. cit.*, t. III, p. 77.

La primera batalla ganada por la metrópoli -dice Martín Rodríguez- fue la del plazo: al desarme arancelario se llegaría en diez años, tiempo suficiente para que el Tesoro y los exportadores españoles amortiguaran las consecuencias de la medida. A su vez, las ventajas que pudo obtener el azúcar por la reducción de las tarifas se anulaban al continuar en pie los derechos municipales y transitorios. Sobre estos últimos se articulaba la protección al azúcar peninsular. Mientras que el cubano satisfacía ese impuesto íntegramente, éste último lo hacía mediante un concierto con Hacienda que estimó siempre su producción por debajo de la real. Pero no considerándolo suficiente, el Estado concedía otras medidas a su favor. Como la reducción en 1886 del concierto económico de 2.227.000 a 550.000 pesetas. Si a esto unimos que en 1884 se había establecido una prima de producción sobre el azúcar peninsular, no podemos ser tan optimistas como Serrano Sanz, respecto de los efectos de las Leyes de Relaciones, más cuando la elevación de derechos a los azúcares extranjeros no era una medida tomada en exclusivo beneficio de Cuba⁹⁷.

Las Leyes de Relaciones se hicieron pensando en que el beneficio peninsular y para Cuba sólo significaron elevar su cuota de exportación a un destino que en el mejor de los casos podría ser del 10% de su producción. Metrópoli y colonia sólo estaban de acuerdo en aumentar la protección frente al extranjero. En la época de los tratados comerciales y en espera del definitivo triunfo del proteccionismo, el mercado colonial se había configurado como una válvula de escape de las fuerzas económicas peninsulares, en particular de la burguesía catalana⁹⁸.

Desde Cuba no se valoraba de forma tan optimista el efecto de las leyes. Un ejemplo contenido en un informe del Círculo de Hacendados pone al descubierto la injusticia del sistema. Los hacendados estimaban que un saco catalán para envasar azúcar se vendía en la isla a 0,23 pesos. Si fuera inglés costaría 0,15, y aún pagando un arancel del 20%, a 0,18. Los cubanos consideraban que la diferencia de 0,8 pesos no iba al Tesoro insular, sino que se transformaban en utilidades

⁹⁷ Ver MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel: *Azúcar y descolonización...* op. cit., pp. 81-93 y 347. Los datos sobre las ayudas al azúcar peninsular procedente de TERRY, Emilio: «Relaciones mercantiles de Cuba y Puerto Rico con la metrópoli», en R. M. de Labra, *El problema colonial contemporáneo*, Madrid, 1895, pp. 309-335.

⁹⁸ HERNÁNDEZ SANDOICA, Elena: «Polémica arancelaria y cuestión colonial en la crisis del crecimiento del capital nacional: España, 1868-1900», *Estudios de Historia Social*, 22-23 (1982), pp. 279-319, citando al administrador de la Aduana Principal de Cartagena, estima en 75.000.000 de pesetas el valor de las exportaciones a Ultramar entre 1882-1888; ALZOLA, Pablo de: *Relaciones comerciales entre...* op. cit., p. 100, dice en un libro encaminado a mostrar las excelencias de las Leyes de Relaciones, que no puede ocultar el dato de que las exportaciones a las Antillas habían pasado de 191 a 305.000.000 entre 1879-1881 y 1890-1892, estimando que aumentaban un 60% al año. LABRA, Rafael M. de: *La reforma colonial en España*, Madrid, Tipografía de Alfredo Alonso, 1896, pp. 107-146, calculaba que en 1892 Cuba colocaba en la península el 11% de sus exportaciones, recibiendo a cambio el 46% de sus importaciones.

para el empresario catalán. Así, un hacendado que produjera 40.000 sacos de azúcar pagaba 3.200 pesos de prima a dicho empresario. Pero como además ese dinero no entraba en la caja de las aduanas de la isla, se generaba un déficit que volvía a pesar sobre el dueño del ingenio. Las ventajas de la ley de 1882, por tanto, impedían que éste adquiriese manufacturas textiles británicas al estar gravadas con más de un 60% *ad valorem*⁹⁹.

Creemos que el ejemplo expresa suficientemente la influencia de las Leyes de Relaciones desde la perspectiva cubana. Había propiciado un régimen que no se dudaba en calificar de «mercantilismo llevado a la exageración, la codicia desenfrenada, el pacto colonial con todos sus inconvenientes y ninguna de sus ventajas». Contra él se habían ido pronunciando todas las corporaciones económicas insulares y todas habían pedido su radical transformación y la necesidad de un acuerdo comercial con Estados Unidos. Pero la Restauración, como sistema político que se debía a unos determinados intereses socioeconómicos, perseveraba en el mantenimiento del régimen comercial, pues como bien afirmaba Labra:

«los intereses son aquí en la península tan grandes y fuertes y tan imperiosos, hay aquí intereses políticos y económicos de tal valía y trascendencia, que yo... he tenido que reconocer que luchar contra esa fuerza es imposible, y que aún queriendo, ningún gobierno ha de vencer la resistencia enorme de esos intereses»¹⁰⁰.

De La Habana a Washington: la armonía real.

La otra vertiente del problema comercial cubano era su relación con Estados Unidos. Desde que el azúcar de remolacha hizo su aparición, el gran mercado del norte se convirtió en la única salida de una producción incapacitada para competir con las subvenciones de la industria azucarera europea. De esta manera, el mercado norteamericano, siempre importante, se convirtió en exclusivo. Se pasó de un sistema comercial multilateral a la bilateralidad más extrema, en donde el dulce de la Gran Antilla tenía que soportar todas las condiciones de su único comprador. Los requisitos resultaban cada vez más exigentes según se acercaba el fin de siglo y aumentaban las necesidades de un capitalismo norteamericano encaminado hacia una política imperialista. La dependencia comercial de Estados Unidos marcaría, en gran medida, la historia de Cuba desde ese momento.

⁹⁹ Ver *Réplica de la Junta Directiva del Círculo de Hacendados y Agricultores de la isla de Cuba al folleto «La cuestión cubana» publicado en Barcelona por la Comisión de Propaganda del Fomento del Trabajo Nacional*, La Habana, Tipografía de La Lucha, 1891, p. 26.

¹⁰⁰ Las calificaciones son de TERRY, Emilio: «Relaciones mercantiles de...», *op. cit.*, p. 311. Ver también MONTORO, Rafael: *Discursos políticos y...* *op. cit.*, p. 289. Para las opiniones contrarias a las Leyes de Relaciones, ver *Régimen arancelario establecido en Cuba y Puerto Rico con los Estados Unidos en virtud del R. D. de 28 de julio de 1891*, Madrid, Minuesa, 1891. Para la valoración de Labra, ver LABRA, Rafael M. de: *Cuestiones palpitantes de política, derecho y administración*, Madrid, Tipografía de Alfredo Alonso, 1897, p. 266.

A parte de su cercanía geográfica, el comercio con Estados Unidos fue aumentando desde mediados del siglo XIX gracias a la actuación de un conjunto de factores. El primero fue una rebaja arancelaria norteamericana para las importaciones de la Gran Antilla, aplicada desde 1847. A esto se unió la inexistencia de una potente producción azucarera estadounidense que pudiera actuar en perjuicio de la cubana y el constante aumento de su demanda. Así, cuando otros mercados se cerraban, a 90 millas de la isla crecía otro para sustituirlos con creces¹⁰¹.

La ventaja del mercado norteamericano se anulaba al considerarlo en relación con la estructura económica cubana y su dependencia colonial. Un único mercado, para un único producto multiplicaba los riesgos que por su propia naturaleza tenía la economía de exportación cubana, más cuando a partir de 1887 el desarrollo del capitalismo monopolista norteamericano llegó al azúcar. A partir de ese momento la dependencia comercial dio una nueva vuelta de tuerca: no sólo un único mercado, sino también un único *trust* comprador del dulce, el de Henry O. Havermayer que agrupó a ocho refinarías inicialmente y que en 1891 sumaban ya diecisiete y se constituían en la potente *American Sugar Refining Co*¹⁰².

Por otro lado, como hemos visto, la dependencia colonial impedía a los propios cubanos fijar sus aranceles o, en el peor de los casos, establecerlos de acuerdo a sus intereses. De esta manera, las grandes ventajas que podrían obtenerse de una armonía comercial con su principal mercado de exportación se multiplicarían si las importaciones norteamericanas fueran mayores, compensando el déficit comercial y haciendo más atractivo al Gobierno de Estados Unidos el bilateralismo. Sin embargo, el colonialismo hispano imponía las importaciones peninsulares.

Los productores cubanos necesitaban controlar su política arancelaria. Un camino para hacerlo, sin recurrir a la independencia, era una autonomía que permitiese el grado suficiente de descentralización económica para que fueran fijados en la isla los aranceles, política inasumible para España, pues implicaba problemas al Tesoro y el desplazamiento de la producción peninsular del mercado antillano y, en estas condiciones, la permanencia en Cuba carecía de sentido¹⁰³.

¹⁰¹ GOIZUETA-MIMO, Félix: *Azúcar amargo cubano... op. cit.*, pp. 73-76, cree que la bajada unilateral del arancel estadounidense en 1847 fue esencial, y sus consecuencias, además de económicas, políticas. Así dice que «no fue coincidencia que Miguel Aldama y otros hacendados [...] y algunos profesionales y escritores, fundaran el [anexionista] Club de La Habana en 1847». Las cifras de producción son de MORENO MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio: complejo... op. cit.*, t. III, pp. 69-70.

¹⁰² Ver GOIZUETA-MIMO, Félix: *Azúcar amargo cubano... op. cit.*, pp. 78-79.

¹⁰³ El espíritu de la descentralización era el que animaba el *Informe del Círculo de Hacendados de la isla de Cuba sobre las reformas económico-administrativas que demandan la situación de la agricultura*, La Habana, Imprenta de la Correspondencia de Cuba, 1887.

El otro camino, el que se siguió, era el establecimiento de tratados de comercio que pudieran conciliar todos los intereses. Decía Montoro que ante la imposibilidad de establecer «nuestros aranceles con toda libertad, ni regirnos por los de la madre patria, hemos de recabar del Gobierno un régimen dentro del cual, sin gravar las importaciones nacionales, se ofrezcan amplias facilidades al comercio extranjero»¹⁰⁴. Los intereses peninsulares, desde las trincheras del proteccionismo, se opusieron de manera radical a acuerdos comerciales que poco o nada podían beneficiarles, haciendo ver a los hacendados, de un modo un tanto hipócrita, que la solución a su crisis estaba más que en la consecución de un mercado privilegiado para su dulce, en elaborar un producto más competitivo para ampliar sus mercados. Sin embargo, en las condiciones del momento (Gran Bretaña se abastecía de sus colonias y la débil demanda sudamericana se autoabastecía y no había otros compradores viables) un convenio comercial con Estados Unidos era el salvavidas al que bien amarrados los productores podrían evitar el hundimiento de su industria¹⁰⁵.

El mercado norteamericano se había abierto a las exportaciones cubanas a cambio de nada. La rebaja del arancel en 1847 no obedeció a ningún tipo de acuerdo con el Gobierno español. Sin embargo ya en el lustro 1865-1869 se observa un rearme arancelario que puede ser interpretado como el inicio de una nueva estrategia comercial en la que se deseaba obtener materias primas baratas para su industria y mercados para sus productos industriales. Así, Estados Unidos abandonaba su política de aislacionismo y, colocado en una nueva fase de desarrollo capitalista, se apresuraba a asegurarse sus mercados naturales. El futuro del comercio pasaba por firmar tratados de reciprocidad, mecanismo adoptado para promover la expansión comercial del país¹⁰⁶.

La primera modificación del régimen arancelario se obtuvo con la firma de un *modus vivendi* con Estados Unidos en 1884 que nunca llegó a convertirse en tratado. Había una serie de factores en favor de un acuerdo. Desde el lado norteamericano, el planteamiento del cabotaje restaba espacio a sus exportaciones, deprimiendo aún más el saldo de su balanza comercial. Además el creci-

¹⁰⁴ MONTORO, Rafael: *Discursos políticos y... op. cit.*, p. 293.

¹⁰⁵ Respecto a la divergencia de las burguesías peninsulares y cubanas en relación al tratado con Estados Unidos, ver COMISIÓN DE PROPAGANDA DEL FOMENTO DEL TRABAJO NACIONAL: *La cuestión cubana. Contestación a las exposiciones que han elevado diversas corporaciones de la isla de Cuba al excmo. sr. ministro de Ultramar*, Barcelona, Tipografía Hispano-Americana, 1890; y su contestación, CÍRCULO DE HACENDADOS: *Réplica de la Junta*. Para MONTORO, Rafael: *Discursos políticos y... op. cit.*, p. 292, también estaba claro que la mayor productividad, elevar el rendimiento de la caña del 7% al 18 o 20%, era el camino para contrarrestar la competencia de la remolacha y lograr el fin de la dependencia del mercado americano y una mayor presencia en otros, pero con realismo se interrogaba: «más ¿quién llevará, tan lejos hoy por hoy, los ensueños de un poderoso optimismo?».

¹⁰⁶ GOIZUETA-MIMO, Félix: *Azúcar amargo cubano... op. cit.*, p. 82.

miento de la industria refinadora reclamaba azúcar barato, lo que aconsejaba el tratado comercial. Por su parte, Cuba, aun siendo un importante abastecedor, no era el único. Desde 1876 estaba llegando a los puertos norteamericanos dulce de Hawai libres de derechos¹⁰⁷, aparte del de Europa y América del Sur, por lo que se precisaba mejorar las condiciones de exportación a fin de mantener cuota de mercado. A esto debemos unir la crisis económica que estaba sufriendo la isla y que había llevado a la quiebra a las principales instituciones de crédito. Era necesario un acuerdo comercial que mejorase su capacidad de exportación.

Este conjunto de causas hacían que por ambas partes fuese deseable el fin de la guerra arancelaria que desde 1867 se venía manteniendo. El *modus vivendi* consistió en cambiar la clasificación de las importaciones norteamericanas de la cuarta a la tercera columna del arancel, la que gravaba a las mercancías extranjeras en navíos de bandera española, y a cambio Estados Unidos reducía la tarifa para el azúcar cubano¹⁰⁸.

El *modus vivendi* se entendía como un acuerdo provisional a la espera de que los poderes legislativos de ambos países aprobasen un tratado. A este fin se examinaron las negociaciones que en nombre de sus gobiernos emprendieron John W. Foster y Salvador Albacete, trabajos que se vieron condicionados por la actuación de la llamada Junta *Magna*. Los productores cubanos representados por las tres principales corporaciones económicas del momento, Círculo de Hacendados, Sociedad Económica de Amigos del País y Junta General de Comercio, intentaron aprovechar una coyuntura favorable para conseguir una modificación radical del sistema económico que imperaba en la isla. Sin embargo, la desaprobación por parte de las autoridades de esta asamblea de productores hizo que el movimiento desapareciera sin lograr ningún resultado práctico y quedando a la espera de lo que pudiera deparar el futuro tratado. A pesar de su fracaso, la junta fue un antecedente que las burguesías cubanas tendrían en cuenta en el futuro. El acuerdo se firmó el 18 de noviembre de 1884, pero el *U. S. Congress* no lo ratificó, quizás presionado por los intereses refinadores que no veían con buenos ojos la entrada libre de azúcar refinado que estipulaba. El convenio quedó reducido a *modus vivendi* que debería ser renovado cada año¹⁰⁹. Como consecuencia, otros países europeos que tenían suscritos tratados con España esgrimieron la cláusula de nación más favorecida y exigieron las mismas

¹⁰⁷ JENKS, Leland H.: *Nuestra colonia de Cuba*, La Habana, Edición Revolucionaria, 1966, p. 57.

¹⁰⁸ Para los antecedentes de la relación arancelaria cubano-norteamericana ver MONTORO, Rafael: *Discursos políticos y...* *op. cit.*, pp. 311-346.

¹⁰⁹ Ver PALOU, Nora: «El problema arancelario...», *op. cit.*, pp. 126-142; ROLDÁN DE MONTAUD, Inés: *La Restauración en...* *op. cit.*, pp. 287-297 y 312-319 y PIQUERAS, José A.: *Cuba. Emporio y...* *op. cit.*, pp. 161-186.

ventajas concedidas a Estados Unidos, lo que incrementó el déficit comercial cubano con ellos. Por otro lado, se apuntó aún más la tendencia al monopsonio: el 85% de las exportaciones azucareras las acaparaba el mercado norteamericano.

Aunque supuso un alivio, los plantadores cubanos encontraron en el *modus vivendi* un débil mecanismo con el que mitigar las rigideces del sistema comercial. Al renovarse cada año, su continuidad estaba siempre en peligro ante un desacuerdo de cualquiera de las partes, como ocurrió en 1889, con un Gobierno republicano en Washington y una nueva política arancelaria, lo que creó las condiciones adecuadas para obligar a ceder a Madrid a su ansiado proyecto de reciprocidad¹¹⁰.

Jenks considera que si la política de Estados Unidos hubiese estado encaminada a provocar la rebelión de Cuba, el mejor mecanismo pasaba por poner de manifiesto a los cubanos lo dependientes que eran de ellos. La manera de lograrlo sería manejando el arancel, mostrando lo próspera que podría ser su economía si desaparecieran las restricciones al comercio. Este autor no se atreve a afirmar que fuera una política premeditada, pero en la práctica fue lo que se impuso¹¹¹.

Hacia 1890 Estados Unidos precisaba consolidar su crecimiento económico. Necesitaba controlar sus tradicionales mercados de exportación, alejando de ellos la competencia europea, además de conseguir materias primas baratas para sus industrias. La cobertura política de su estrategia se llamó Conferencia de Washington; la económica el ultra proteccionista arancel McKinley.

La situación que para el azúcar representaba el arancel no era del todo mala. Las presiones de la industria refinadora agrupada en el *trust* de Havermayer lograron que el azúcar crudo cubano no pagase derechos en Estados Unidos, mientras que se imponía al refino una alta tarifa. Las autoridades norteamericanas, empero, encabezadas por el secretario de Estado Blaine propusieron aprovechar las ventajas de la libre importación de materias primas de los países de América del Sur para forzarles a una apertura comercial a sus exportaciones, objetivo que no habían conseguido en la Conferencia de Washington. Así se aprobó la enmienda Aldrich, mediante la cual se establecía que las rebajas aduaneras sólo se aplicarían en reciprocidad a aquellos países que dieran el mismo trato a las exportaciones norteamericanas.

La noticia de la aprobación de la nueva tarifa arancelaria estadounidense en septiembre de 1890 causó un profundo desconcierto en los productores cubanos.

¹¹⁰ Para una valoración negativa de la tendencia de los productores cubanos hacia la reciprocidad, ver ZANETTI, Oscar: *Cautivos de la...* op. cit., pp. 30-31; PALOU, Nora: «El problema arancelario...», op. cit., p. 142 considera que el fracaso de la Junta Magna dejaba sin recursos a la burguesía cubana para luchar por un tratado de reciprocidad.

¹¹¹ JENKS Leland H.: *Nuestra colonia de...* op. cit., p. 64.

Volvían a estar entre la espada de las exigencias norteamericanas y la pared del proteccionismo español. La ley de presupuestos de 1890-1891 había elevado en un 20% los derechos de importación y los productores insulares no dudaron en relacionar esta medida con la enmienda Aldrich. Montoro denunciaba ante la Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana que la actuación de Blaine había estado dirigida por las presiones que en defensa de sus intereses habían ejercido los comerciantes de harinas estadounidenses. Las fuerzas económicas de la isla disponían de un año (hasta enero de 1892) para lograr que España firmase un tratado de reciprocidad comercial. De no ser así la Gran Antilla perdería su principal mercado y ante tal perspectiva todos los intereses económicos criollos, peninsulares, conservadores, liberales, asimilistas y autonomistas, formaron un frente unido para conseguir de Madrid un cambio de política, que permitiese la consecución del convenio. Bajo el nombre de Movimiento Económico, y como en 1884, las corporaciones se volvieron a movilizar. En esta ocasión no podían fracasar, pues ya Venezuela y Brasil habían concluido sus respectivos tratados y quizás el de Cuba llegase demasiado tarde¹¹².

La iniciativa del Movimiento Económico partió de la Cámara de Comercio, a la que rápidamente se adhirieron el Círculo de Hacendados, la Liga de Comerciantes Importadores, la Sociedad Económica, la Unión de Fabricantes de Tabaco, la Cámara de Comercio de Santiago y la Sociedad de Estudios Económicos. Sobre las proposiciones de dicha cámara, las distintas corporaciones llegaron a un programa común. De esta manera se constituía una agitación con la fuerza suficiente para que el ministro de Ultramar, Fabié, tuviese que recibir a sus representantes y tratar de llegar a un acuerdo con ellos.

A finales de diciembre de 1890 los comisionados mostraron una vez más su oposición a las Leyes de Relaciones, reclamaron su participación en la elaboración de un nuevo arancel, solicitaron que el proyectado para 1892 no entrase en vigor, y exigieron un tratado con Estados Unidos. En enero regresaron a Cuba y para consolidar su posición no disolvieron el Movimiento Económico y crearon el Comité Central de Propaganda Económica con el fin de coordinar las actividades de las distintas corporaciones, además de servir de contrapeso a la acción de los industriales peninsulares.

El equilibrio entre las distintas corporaciones que formaban el comité fue bastante precario, ya que las consecuencias de la ley McKinley no les afectaban por igual. Los más perjudicados eran los fabricantes de tabaco, que de no lograrse un acuerdo especial tendrían que conformarse con exportar su producto en rama. Aún así, en julio de 1891 elaboran un *Manifiesto al país*, que constituía más un

¹¹² Ver MONTORO, Rafael: *Discursos políticos y...* op. cit., p. 320 y la respuesta ALZOLA, Pablo de: *Relaciones comerciales entre...* op. cit., pp. 128-147.

documento de reflexión que de acción contra la política colonial española, pero que mostró con claridad la oposición de las burguesías cubanas a un régimen cercano al antiguo pacto colonial. A partir de este momento el Movimiento Económico perdió fuerza debido a la firma del tratado Foster-Cánovas, que satisfacía en parte sus aspiraciones y abría perspectivas de progreso para los azucareros, y a la oposición de las autoridades coloniales, que recelaban de su trasfondo político. Polavieja, gobernador de Cuba, supo obrar como su antecesor en 1884 para retraer del mismo a los elementos conservadores provocando, a la postre, su disolución¹¹³.

El tratado con Estados Unidos consolidó aún más la dependencia económica cubana de ese país. Las exportaciones a Norteamérica, que habían reportado 54.000.000 de dólares en 1890, en 1873 ascendían a 79.000.000. Las importaciones pasaron de 13 a 24.000.000, siendo sólo ligeramente inferiores a las procedentes de España. Cuba se convirtió en el tercer mejor cliente de Estados Unidos, tras Francia y Alemania. Tres cuartas partes de lo que dicha nación vendía en América se dirigían a la isla.

La economía cubana, ahora más que nunca, dependía de los privilegios que le reportaba un único mercado para un único producto. El tratado malogró las de por sí escasas posibilidades de diversificación, debido a las facilidades que se dio a las importaciones de maíz y arroz. También perjudicó el desarrollo de varias industrias como la tabacalera, la del barro, la jarcia o el papel. Favoreció la presencia del capital estadounidense en el sector azucarero, formándose compañías como la *Trinidad Sugar Company* o la *Mapos Sugar Company*, que en 1893 adquirió una propiedad de 2.800 acres en *Sancti Spiritus* y al poco tiempo producía 6.000 T. de azúcar. En otras palabras. Como afirma Pérez, el tratado había ayudado a dar a la economía cubana un paso de gigante en su dependencia del capital, del mercado e incluso de las importaciones de Estados Unidos¹¹⁴.

Pronto los cubanos iban a sufrir los rigores de esa dependencia. En 1894 Cleveland recuperó la presidencia de Estados Unidos y puso en marcha una nueva tarifa arancelaria que acabó con las franquicias al azúcar cubano, sometién-dola a un gravamen *ad valorem* del 40%. A la contracción de las exportaciones se

¹¹³ Sobre el Movimiento Económico ver LE RIVEREND, Julio: *Historia económica de... op. cit.*, pp. 514-521 y 539-541; ZANETTI, Oscar: *Cautivos de la... op. cit.*, pp. 31-42; y ESTRADA, Paul: «Cuba a la veille de l'indépendance: le Mouvement Economique (1890-1893) I.- Faits et jalons pour son histoire y II.- Bilan et essai d'interprétation», *Melanges de la Casa de Velázquez*, XIII (1977), pp. 385-424; y XIV (1978), pp. 355-380.

¹¹⁴ Ver PÉREZ, Louis: «Toward Dependency and Revolution: The Political Economy of Cuba between Wars, 1878-1895», *Latin American Research Review*, 18/1 (1983), p. 136; y sobre el efecto del tratado, GRUPO CUBANO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS: *Un estudio sobre Cuba*, Miami, University of Miami Press, 1963, pp. 273-280.

sumaba el descenso del precio. A los ojos de los cubanos parecía que lo único que no variaban era los impuestos de la metrópoli.

A la altura de 1895 los intentos de los productores cubanos por conseguir un mercado para sus exportaciones habían fracasado. De nada servía elaborar un azúcar competitivo si no se tenía un mercado en el que venderlo. La ruina económica que se vislumbraba hacia 1895 favoreció el desencadenamiento de la definitiva guerra en la que unos buscaban la independencia, mientras otros se dejaban llevar en la esperanza de poder conseguir un mercado para su azúcar.