

Globethics Repository

The logo for Globethics, featuring the word "Globethics" in white sans-serif font on a blue rectangular background.

El boom azucarero durante la Primera Guerra Mundial y su impacto sobre las zonas boscosas de Cuba [The sugar boom during World War II and its impact on the forested areas of Cuba]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see <https://www.globethics.net>. Data and content policy of Globethics Repository see <https://repository.globethics.net/pages/policy>.

Item Type	Article
Authors	Funes, Reinaldo
Publisher	Centro Dr. Martin Luther King
Rights	Creative Commons Copyright (CC 2.5)
Download date	2026-10-30 22:42:37
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/213456

El boom azucarero durante la Primera Guerra Mundial y su impacto sobre las zonas boscosas de Cuba

Por Reinaldo Funes

Tal vez no exista en el mundo ningún país tan conocido por un producto especial como lo es Cuba por la producción de azúcar E. K. Mapes y M. F. de Velasco, 1920

El nacimiento de la República de Cuba el 20 de mayo de 1902 encontró un país con dos paisajes socioeconómicos predominantes, que, aproximadamente, separaban la isla en dos mitades. Gran parte de la mitad oeste había sido escenario desde fines del siglo XVIII de una pujante economía de plantaciones esclavistas azucareras (secundadas hasta la década de 1840 por plantaciones cafetaleras), junto a zonas más pequeñas de la porción más occidental y algunos territorios de La Habana y el centro de la isla dedicados al cultivo tabacalero. El núcleo de ese crecimiento plantacionista azucarero estuvo ubicado en un radio creciente en los alrededores del puerto de La Habana. Luego se inicia un movimiento expansivo hacia el oeste, el sur y, sobre todo, hacia el este, con el fin de ocupar nuevas regiones físico-naturales.

La mitad este de la isla no permaneció del todo fuera de la creciente influencia del azúcar en la configuración económica y social del territorio. Varias de sus principales ciudades estuvieron rodeadas por ingenios y trapiches para la elaboración del dulce, aunque con mucha menos capacidad productiva. Algunas de sus regiones naturales fueron escenario de los primeros ingenios centrales de la isla tras comenzar al llamado proceso de concentración y centralización de la industria azucarera después de la Guerra de los Diez Años. Pero aun así, al terminar el siglo XIX, existía una gran distancia con la otra mitad de la isla en cuanto a la producción de azúcar para la exportación, el motor principal de la economía cubana.

El conocido historiador, geógrafo y demógrafo cubano Juan Pérez de la Riva se refirió a esta dicotomía como la existencia de dos realidades en el siglo XIX que podían separarse simbólicamente casi a la mitad de la isla grande del archipiélago cubano. A la zona de las plantaciones esclavistas la llamó Cuba A, ubicada en los territorios que actualmente ocupan las provincias de La Habana, Matanzas, Cienfuegos, parte de Villa Clara (especialmente la llanura del norte, en la porción de Corralillo a Remedios, con Sagua la Grande como centro de mayor importancia) y Sancti Spiritus (en específico la zona de Trinidad). En la década de 1860, esta mitad producía más del 80% del total del azúcar de la colonia, con una participación en el comercio exterior del 89,9%. Poseía un promedio de 1,2 km de ferrocarril por mil habitantes (la relación en Inglaterra en la misma época era de 0,7 km por mil habitantes). La Cuba B, en cambio, equivalente a la mitad este de la isla, la más extensa y menos transformada, basaba su economía fundamentalmente sobre la actividad ganadera y la agricultura de subsistencia. En 1860 residía en esa zona el 35% de la población de la colonia, pero le correspondía el 22% del producto nacional. Pérez de la Riva indica que si se descuenta a los esclavos del estimado de ingreso per capita, daría para la Cuba A una suma de 350 pesos y para la B, 165 pesos, o sea, menos de la mitad. No obstante, a pesar de esas diferencias, el mismo autor nos advierte que la mayor parte de aquella riqueza del occidente iba a parar a los bolsillos de unos pocos poderosos con residencia en La Habana, en menor medida en Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos, o en Madrid, Barcelona, Nueva York o París.¹

Hasta fines del siglo XIX esa realidad se mantuvo vigente en sentido general, pero los cambios políticos, económicos y sociales que se iniciaron en la isla a partir de la intervención norteamericana en la guerra de los cubanos contra España, en 1898, conllevaron una transformación radical de ese panorama. En apenas dos décadas la mitad este de Cuba pasó a ser el centro de la producción de azúcar, con volúmenes que duplicaban los de la mitad oeste.

Con ese fin, el territorio fue surcado por una extensa red ferroviaria que superaba claramente la suma de todas las líneas construidas hasta fines del siglo XIX en las provincias de La Habana, Matanzas y Las Villas. No se podría decir, en verdad, que ese vertiginoso incremento en la fabricación de azúcar e indicadores de modernización en sus territorios redujera sustancialmente la distancia en ingresos con respecto a la tradicional Cuba A y, en especial, con La Habana. Por el contrario, en esta nueva fase de crecimiento azucarero tendieron a aumentar las distancias entre las zonas productoras y aquellas a las que iba a parar gran parte de los beneficios, tanto en Cuba como en el extranjero.

El hecho de que la mitad este de Cuba se convirtiera en menos de dos décadas en el centro de la producción de azúcar dependió en gran medida de la abundancia de recursos naturales, de los que ya en ese momento carecía la mitad occidental. No

por casualidad, en su ensayo sobre la decadencia cubana publicado en 1924, Fernando Ortiz la denominó el “asiento” de la riqueza del país. Pero, al mismo tiempo, para ocupar ese lugar, los territorios del centro este de la isla registraron la mayor deforestación y pérdida de biodiversidad en menor tiempo en toda la historia de Cuba. Esto no fue pasado por alto por autores contemporáneos u otros que han abordado el tema del azúcar posteriormente, sobre todo científicos naturales, pero también geógrafos, periodistas, economistas, políticos

e historiadores.² En trabajos anteriores he apuntado algunos elementos acerca del impacto ecológico del gran crecimiento azucarero del primer cuarto del siglo XX en las provincias de Oriente y Camagüey.³ Me centraré en esta ocasión en algunos ejemplos de la coyuntura que representó la Primera Guerra Mundial y su incidencia sobre la transformación de los ecosistemas o los paisajes de diferentes regiones del territorio cubano. De esa forma, deseo mostrar que el aprovechamiento del alza de los precios en el mercado azucarero a raíz de ese conflicto bélico dependió en gran medida de los todavía abundantes recursos naturales del este de Cuba, los cuales, debido a la gran escala de la producción, fueron esquilados en un tiempo muy breve. En algunos casos, las tierras no mostraron la fertilidad que se les suponía por estar cubiertas de árboles.

Pero, sobre todo, la caída de los precios del azúcar y sus secuelas económicas, políticas y sociales no parecieron justificar la enorme pérdida en recursos naturales, sobre todo forestales, dado que no hubo tiempo suficiente para aprovecharlos antes de dar paso al nuevo paisaje dominado por los cañaverales. El impacto de la agricultura comercial sobre los ecosistemas de las áreas productoras es uno de los temas de mayor presencia en los estudios sobre historia ambiental de la América Latina y el Caribe.⁴ Los momentos de alza en esos mercados han configurado no pocas veces el florecimiento de esas regiones o, a la inversa, la caída de los precios, el consumo, o la aparición de un sucedáneo han inducido la decadencia de las mismas. De igual forma, el agotamiento de las condiciones naturales de producción y su remplazo por nuevas regiones productoras han sido característicos del proceso de inserción en el mercado mundial de los diferentes productos alimenticios o materias primas.

La Primera Guerra Mundial y la devastación de los bosques del este cubano

Ramiro Guerra escribió en su conocida obra *Azúcar y población en las Antillas* que las facilidades extraordinarias concedidas a partir de la ocupación norteamericana de Cuba para la afluencia de capital norteamericano abrieron el país a la acción sin trabas de la empresa capitalista, “libre de las cortapisas que tenía en los mismos Estados Unidos”.⁵ Gracias a estas facilidades y a la adopción de una agricultura industrializada en una escala sin precedentes, se produjo lo que Richard P. Tucker denomina el primer florecimiento del imperialismo ecológico americano.⁶ En ese contexto, las abundantes zonas boscosas de la mitad este de Cuba fueron vistas como uno de los recursos más atractivos para los inversionistas.⁷

Aunque no faltaron proyectos y empresas para la explotación forestal, las áreas boscosas fueron ante todo una gran esperanza para las nuevas posibilidades de expansión azucarera. Los bosques continuaban siendo un recurso de gran utilidad para los primeros tiempos de la inversión. Aportaban importantes cantidades de madera para las viviendas y otras instalaciones fabriles, para los ferrocarriles dedicados al transporte de la caña, en especial como traviesas, y para los muelles particulares de las fincas. Al mismo tiempo, podían quedar remanentes para el comercio y el suministro de combustible en forma de leña.

La red de ferrocarriles públicos y, sobre todo, las redes privadas establecidas por los mismos centrales azucareros permitieron llegar hasta los lugares más remotos en busca de la tan deseada fertilidad de las tumbas y formar los gigantescos latifundios destinados a abastecer de caña a los colosos industriales. Las líneas del Ferrocarril Central, inaugurado en diciembre de 1902, fueron una pieza indispensable del nuevo auge azucarero.⁸ Un artículo publicado por la revista *Cuba y América* en abril de 1903 calificaba su terminación como “la obra de mayor trascendencia comercial y política realizada en esta tierra después del descubrimiento”. A partir de entonces se sintió “el paso y el rugido de potentes locomotoras por vírgenes campos, donde antes no reinaba más que el silencio, interrumpido a veces por el canto del guajiro o por el lejano bramido de animales vacunos”.⁹ Bajo la denominación Cuban Railroad Company, la empresa encargada del Ferrocarril Central aportó en menos de diez años una red de 936 km para extraer los valiosos recursos naturales de esos territorios. La empresa fomentó dos grandes centrales, el Jatibonico y el Jobabo, que iniciaron sus respectivas zafra en 1906 y 1911.¹⁰ No obstante, hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial, fueron pocos los centrales contiguos a esta red ferroviaria, como el Río Cauto, en el tramo de Bayamo a Manzanillo, cuya primera zafra fue en 1913. Sus 1 000 caballerías se dividían en 30 de caña, 470 de potreros y 500 de monte. La producción promedio de los 186 ingenios centrales existentes en toda la isla en 1907 fue de 7 949 toneladas de azúcar por 131 caballerías; para subir en 1913 a 14 249 toneladas en 176 fábricas y 267 caballerías. Poco después, ya en plena guerra mundial, los 192 centrales en producción en 1919 contaban como promedio con 346,7 caballerías sembradas de caña para obtener una media de 19 455 toneladas azúcar.¹¹ Pero estas cifras podrían no decir mucho sobre el verdadero impacto de la expansión azucarera de esos años, si no se tiene en cuenta la diferencia de Camagüey y Oriente con las restantes provincias. Ambas pasaron del 20% del total nacional de azúcar producida en 1904 a un 35% al inicio de la guerra mundial y al 60% en 1929. Tan rápido crecimiento se debió tanto a la aparición de nuevas fábricas como al notable aumento de la capacidad de producción, que dio lugar a los llamados “ingenios colosos”. En 1945 Luis V. de Abad incluía dentro de esa categoría a veintisiete centrales, de los cuales quince se localizaban en Camagüey y doce en Oriente.¹² Con el objetivo de satisfacer su capacidad de

molienda se formaron gigantescos latifundios bajo el control del central, cuyas redes ferroviarias privadas permitían la llegada de la materia prima dentro del límite de tiempo que exigía la caña.

Lo anterior no habría sido posible sin el “marco institucional” favorable a las grandes inversiones de capital norteamericano en el negocio azucarero, que simbolizan la Enmienda Platt, incorporada como apéndice, en lo político, a la Constitución de la República y el Tratado de Reciprocidad Comercial de 1903, en lo económico.¹³ Bajo esas garantías comenzaron a establecerse en el este de Cuba las fábricas de azúcar más grandes del mundo, cuya moderna tecnología de escala llegaba a duplicar o triplicar los rendimientos en la elaboración de azúcar y reducir los costos de producción, aunque al mismo tiempo provocó que se agravaran viejos problemas generados por el avance del azúcar en el suelo cubano. Como indicara Ramiro Guerra, el latifundismo redujo a Cuba a un “inmenso campo de producción de azúcar a bajo precio”.¹⁴ En específico, la caída de la producción de azúcar de remolacha en Europa a raíz del estallido de la Primera Guerra Mundial desató en Cuba el mayor salto azucarero de toda su historia. La proporción del azúcar cubano dentro del total mundial se elevó del 14% en 1914 al 26% en 1919. Entre 1914 y 1920 se inauguraron en Cuba cuarenticinco centrales y de 1921 a 1926 otros trece, para una suma de cincuentiocho, muy por encima de los veintinueve establecidos de 1899 a 1913. De 2 244 500 toneladas en la zafra de 1914 la fabricación subió hasta 5 200 800 toneladas en 1925. La mayor parte de esas unidades fueron construidas en Camagüey y Oriente, como puede verse en la tabla siguiente. Gracias a ese salto azucarero, en 1920 un artículo en *The National Geographic Magazine* afirmaba que Cuba era “El Dorado” del mundo y su rey el azúcar, con la que se podían construir dos pirámides como la de Keops.¹⁵

Centrales azucareros construidos entre 1899 y 1926

Provincia 1899-1913 1914-20 1921-26

Pinar del Río – 7 1

La Habana – 2 1

Matanzas – – – Las Villas 3 7 – Camagüey 7 15 6

Oriente 11 14 5

Total 21 45 13

Fuente: Antonio Santamaría: Sin azúcar no hay país, pp. 420-428 y Anuario azucarero de Cuba, 1949, pp. 38-63.

Los altos precios y la necesidad de aumentar con rapidez la producción durante el conflicto y la posguerra atrajeron como nunca antes al capital norteamericano.¹⁶ César Ayala resalta que en 1924 el área del Caribe y en especial Cuba era la de mayor concentración de las inversiones de los Estados Unidos en todo el planeta en cuanto a extensión territorial y población (el 63% del total de las correspondientes a negocios agrícolas).¹⁷ Este gran aporte de capitales se dirigió tanto a la construcción de nuevas y cada vez más potentes fábricas como a la ampliación de la capacidad de otras ya instaladas, así como a la adquisición de extensos territorios y la multiplicación de los ferrocarriles privados. El siguiente párrafo, escrito por Fernando Ortiz y otros colaboradores en 1936, ilustra con claridad el impacto del boom azucarero sobre la sociedad cubana, para responder a la demanda durante la Primera Guerra Mundial:

En vez de hombres y dinero, los Estados Unidos pidieron a Cuba, y de ellos recibieron, un aumento considerable en la producción azucarera. Por esta presión política y por la fiebre especuladora que se apoderó de todos los espíritus negociantes, el capital norteamericano convirtió a Cuba en una inmensa fábrica azucarera. Entonces surgieron los ingenios titánicos, los superlatifundios, y después, las concentraciones corporativas de varios ingenios y las superorganizaciones financieras que, radicadas en Nueva York, absorbían millones de dólares de ganancias acumuladas, millares de caballerías de tierras cubanas y de jornales rendidos por millares de obreros nativos e inmigrados, convertido todo ello en torrente de guarapo que cristalizaba en montañas de azúcar y de valores financieros, que destilaban dividendos fabulosos.¹⁸

La coyuntura que se creó por la caída de la producción europea condujo a la conquista definitiva de las tierras vírgenes de Camagüey y Oriente. En esta última, varias de las fábricas posteriores a 1914 se instalaron en las inmediaciones de las líneas del Ferrocarril Central. La guerra impulsó la ocupación de los territorios del interior, con el indispensable auxilio de la infraestructura ferroviaria. Jenks escribió sobre el impacto de la coyuntura bélica en ambas provincias: “Pocos bosques se libraron de la tala. Durante varios meses, cuadrillas enteras de leñadores se dedicaron a su labor destructora. Luego se prendió fuego a los árboles que quedaban, produciéndose una conflagración simultánea en varios miles de hectáreas”. La parte agrícola era tan lucrativa que “se hicieron contratos con cláusulas mucho más favorables para la central de lo que era costumbre en otras regiones más estables de Cuba”.¹⁹

Hacer una evaluación exacta de la cantidad de bosques aniquilados para dar paso al azúcar en las dos primeras décadas del siglo XX demanda estudios más específicos.

Aparte de los numerosos testimonios de la época, se puede mencionar la caída casi definitiva del comercio exterior de las famosas maderas cubanas. De 10 459 050 pies cúbicos de cedro y 10 254 902 pies de caoba exportadas en 1914 se descendió en 1919 a 561 000 pies de cedro y 161 000 pies de caoba. Al mismo tiempo, la extracción de ambos se redujo a la mitad o menos. Sólo producciones como las de traviesas y postes de telégrafo se mantuvieron estables o se incrementaron en el mismo período, al igual que la registrada como “otras maderas”.²⁰ Luego de la gran deforestación impulsada por la guerra, la importancia de las maderas cubanas en los mercados externos languideció definitivamente. En 1933 la extracción de cedro y

caoba equivalía a menos del 10% con respecto a la de 1914.²¹

La escalada de transformación de bosques en campos de caña, sin embargo, rindió frutos muy relativos en comparación con la inmensa riqueza destruida y el daño ocasionado a los ecosistemas. A mediados de 1920, los precios del azúcar en el mercado mundial comenzaron a caer abruptamente y de esta forma la época de “las vacas gordas” cedió lugar a la etapa conocida en contraste como “las vacas flacas”. Una de las consecuencias de ese proceso fue la consolidación del dominio de las empresas norteamericanas sobre la producción del azúcar cubano. Señalaba Jenks que en 1913 producían alrededor del 35% del total, pero en 1926-1927 los molinos norteamericanos alcanzaron el 62,5%, a lo que había que sumar un 8% de los clasificados como cubano-yanquis y un 4% de los canadienses. Para esto, poseían en propiedad o arrendamiento no menos de 189 552 caballerías, más del 22% de la superficie insular, además de 6 400 kilómetros de ferrocarriles.

Las grandes inversiones en el azúcar transformaron la vida de extensas regiones a las que llevaron símbolos de la modernidad como los ferrocarriles o la luz eléctrica, y, en muchos casos, contribuyeron a mejorar las condiciones de vida de los cubanos, si bien de un modo muy efímero para la mayoría. Pero, al mismo tiempo, aumentaron la vulnerabilidad de la isla a los vaivenes del mercado. Al respecto concluía Jenks: “El problema de Cuba simboliza concretamente la lucha moderna del individuo, de la idiosincrasia local, de la confianza en sí mismo, contra el proceso de uniformidad mundial”. Y a continuación preguntaba: “¿Qué papel le quedará a la democracia en una sociedad completamente industrializada? Si la libertad cubana resulta al fin ilusoria, ¿dónde estará segura la libertad?”²²

La Primera Guerra Mundial y el azúcar en las llanuras de Camagüey

Los territorios de la provincia de Camagüey, creada como Puerto Príncipe en 1878, se localizaban en las extensas llanuras que forman parte de cinco regiones físico- naturales de Cuba, interrumpidas sólo por la pequeña región Alturas de la Sierra de Cubitas. En la porción oeste aparece la Llanura de Júcaro-Morón, en una franja vertical que cubre el territorio de norte a sur. De su frontera este parten otras cuatro regiones físico-naturales en disposición horizontal hasta internarse en la vecina provincia de Oriente, que son, de norte a sur: Llanura del Norte de Camagüey-Maniabón, Llanura del Centro Norte de Camagüey, Llanura del Centro Sur de Camagüey y Llanura del Sur de Camagüey.²³ La franja central tiene una altura promedio de 100 a 200 metros sobre el nivel del mar, mientras que las regiones que limitan con las zonas costeras raramente rebasan los 50 metros. Los suelos de las llanuras del norte y el sur se consideran fértiles, pero con problemas de drenaje, mientras que los del centro se clasifican en su mayor parte como medianamente fértiles, arenosos y erosionables. Los de mejor calidad se localizan en la Llanura de Júcaro-Morón, descritos como fértiles y profundos.

Los extensos llanos del territorio camagüeyano son hoy emblemáticos de las sabanas cubanas, pero lo cierto es que en su mayor parte estaban cubiertos de bosques al arribar los colonizadores europeos. Gran proporción de las ya famosas sabanas de Puerto Príncipe en el siglo XIX tenían un origen antrópico, sobre todo como consecuencia de la actividad ganadera. Por ejemplo, en el censo de 1862 fue la jurisdicción con mayor extensión de pastos naturales, con 37 960 caballerías (46,6% del área asignada). En la modificación de los paisajes antes del siglo XX incidieron también el comercio de productos forestales, las necesidades domésticas e industriales y la agricultura. Tras la libertad de talar los bosques en 1815, se establecieron particulares y compañías dedicados a la explotación forestal. Los núcleos de este negocio fueron Nuevitas y Santa Cruz del Sur, aunque se utilizaron otras salidas como las ensenadas de Júcaro y Vertientes. Se efectuaban talas selectivas de los mejores árboles y se aprovechaban las crecidas de los ríos en la época de lluvias para su traslado a las costas. Entre los destinos estaban Londres, Nueva York, Bremen, Rotterdam, Filadelfia y Boston.

La zona de Nuevitas y los territorios aledaños a la villa de Puerto Príncipe fueron los principales escenarios de producción azucarera en el siglo XIX. En 1860 contaban con ciento dos ingenios, de los cuales treintiséis utilizaban máquinas de vapor (35% de las fincas, mientras que en el Departamento Occidental la proporción era de 78,2%). Apenas el 10% de sus tierras estaba dedicado a cañaverales (que en las del occidente ocupaban el 43% de las fincas). Al limitado impacto azucarero en la zona contribuyó la conclusión en 1851 de los 72 kilómetros del ferrocarril entre Puerto Príncipe y Nuevitas. Con la Guerra de los Diez Años (1868-1878) se destruyó la riqueza agrícola y ganadera de la región y tras esta aparecieron los primeros ingenios centrales, como Redención, Congreso, Senado y Lugareño. El estallido de la nueva guerra por la independencia en 1895 volvió a provocar la ruina económica de Puerto Príncipe.

En el censo de 1899, la provincia, rebautizada oficialmente como Camagüey en 1903, aparecía con el menor número de fincas. Sin embargo, estas ocupaban un área mucho mayor, con 25,8 caballerías como promedio, seguida por Matanzas, con 7,5 caballerías por finca. En cuanto a la subdivisión interna de las tierras, aparecía un 41,2% de bosque alto y 19,6% de bosque bajo, lo que hacía un 60,8% de las 61 365 caballerías en fincas de la provincia y 34,5 % de los bosques altos en fincas de toda la isla.²⁴ Según el censo, sólo el 29,2% de los territorios de Puerto Príncipe formaban parte de fincas, pero esto no significa que el resto no tuviera propietarios o que perteneciera al Estado.²⁵ Si dentro de las fincas se estimaban las zonas boscosas en alrededor del 60%, en el resto del territorio la proporción bien podía ser mayor. El censo especifica: “Las columnas relativas a los

bosques sólo comprenden el bosque que hay en las fincas de labor y no incluyen las praderas extensas y sin límites situadas fuera".²⁶

Tras la guerra, la explotación de las maderas preciosas y de construcción de los bosques camagüeyanos recibió un nuevo impulso. En las guías expedidas por el Negociado de Montes y Minas para extracción de productos forestales en el año fiscal de 1899 a 1900 aparece Puerto Príncipe en un claro primer lugar, con ciento ochentiuna para montes particulares y catorce para haciendas comuneras, seguida por Santiago de Cuba, con sesentinueve y treintisiete, respectivamente. De igual forma, encabezaba las guías destinadas a maderas de construcción, con ciento setentinueve, seguida por Santiago de Cuba con noventicinco y Santa Clara con veintiuna.²⁷ Durante el primer cuarto del siglo XX la provincia mantuvo la primacía en el comercio de maderas. En un libro de 1910 el geógrafo francés Charles Berchon describe a Camagüey como la región de los bosques y del ganado: "Su campo está en sus tres cuartas partes lleno de árboles, e interrumpido por prados naturales, ofrece ríos numerosos y tortuosos, las sabanas diseminadas". En otra parte menciona los numerosos depósitos de madera que observó en los distintos tramos del Ferrocarril Central.²⁸

Dentro del activo comercio de maderas aún sobresalía Santa Cruz del Sur, la principal plaza maderera de la isla. En una historia local de 1913, Rafael Pera y Peralta describía que durante los meses de seca siempre se hallaban fondeados en su puerto, cuando menos, tres buques de velas de regulares tonelajes para cargar maderas, sin contar los que lo hacían en embarcaderos cercanos. Sus bosques se calculaban en unas 9 302 caballerías de las 18 111 caballerías del municipio y producían maderas de todas clases, de ebanistería y construcción, con mercados en Europa y los Estados Unidos.²⁹

Antes de la Primera Guerra Mundial el centro de la expansión azucarera en Camagüey fue la antigua línea militar de Júcaro a Morón. De los siete centrales construidos entre 1899 y 1914, cuatro se ubicaron en esta zona, como Jagüeyal (1904) y Stewart (1906). El primero tenía, al comenzar la guerra, 1 200 caballerías (355 dedicadas a caña, 445 de potreros y 400 de monte), y el segundo 1 100 caballerías (746 caballerías de caña, 40 de potreros y 314 de monte). Los dos restantes fueron el Ciego de Ávila (1912) y el Morón (1914).

Con excepción de los ingenios centrales de fines del XIX (Lugareño y Senado) y el central Francisco, en Santa Cruz del Sur, sólo apareció el central Camagüey, fundado hacia 1914 cerca del Ferrocarril Central y la ciudad de Florida, con 325 caballerías nuevas (80 de caña, 240 de montes y 5 de potreros). Según los datos de 1912 a 1914, en los campos de caña de la provincia de Camagüey se obtenía un rendimiento promedio de 67 330 arrobas por caballería, y en Oriente 57 314 arrobas por caballería, mientras que las restantes provincias no pasaban de 50 000 arrobas por caballería. En las nuevas regiones azucareras fue usual el uso de leña como combustible. Por ejemplo, los ocho centrales camagüeyanos consumían al año un promedio de 8 648,4 toneladas de leña; los de Oriente, 3 397 y los de Matanzas, 1 972.

La definitiva conquista de Camagüey por el azúcar tuvo lugar a raíz del estallido de la Primera Guerra Mundial en Europa. De 1914 a 1920-21 se establecieron quince nuevos centrales, y de 1921 a 1926 otros seis. Su producción de azúcar había sido de 263 300 toneladas en 1915, quinto lugar entre las provincias del país. Pero en pocos años el panorama era bien diferente. En 1923 aparecía ya en el primer lugar, con 1 111 100 toneladas, el 30,9 % del total producido en toda la isla. En la zafra de 1928-1929 alcanzó la cifra récord de 1 564 000 toneladas.³⁰ Este notable incremento obedeció a la fundación de nuevos centrales y a la mayor capacidad de producción. En 1913-14 las nueve fábricas de la provincia tenían una capacidad promedio de 2 167 toneladas al día, proporción que con la coyuntura bélica se incrementó en las mismas unidades hasta 4 987 toneladas diarias. Los centrales establecidos de 1915 a 1921 podían alcanzar un promedio de 3 691 toneladas diarias (entre estos Cunagua, con 6 905 toneladas y Baraguá, con 5 754 toneladas). Por último, entre los seis fundados de 1921 a 1926 se encontraba Vertientes, que llegó a 8 631 toneladas en 1925 y la mayor fábrica de azúcar del mundo, Jaronú, que de 7 480 toneladas en un inicio incrementó su potencial a 11 507 toneladas diarias.

Camagüey se convirtió en la provincia con mayor capacidad instalada por unidad, con un promedio en 1928 de 4 472 toneladas, seguida por Oriente, con 2 955 toneladas.³¹ Este aumento de la escala industrial estuvo acompañado por el reforzamiento de la tendencia de los intereses azucareros a imponer su control sobre grandes extensiones de tierras. El Morón, inaugurado en 1914 con 213 caballerías, sumaba 4 795 en 1928. El Stewart, con 1 100 caballerías en su primera zafra de 1906 pasó a controlar 3 055.

El aumento de la producción y de las tierras controladas se traducía en una extensión sin precedente de los cañaverales. El Francisco, por ejemplo, pasó de 399 caballerías de caña en 1914 a 1 322 en 1928.

Los centrales fundados entre 1914 y 1926 establecieron su estructura productiva formando grandes latifundios. Cunagua y Jaronú, fomentados por la misma compañía, abarcaban en conjunto más de 10 000 caballerías. Vertientes llegó a dominar hasta 7 521 caballerías, la mayor extensión controlada por un central. Para toda la provincia, el área de tierras ocupada por el azúcar pasó de cerca de 11 000 caballerías en 1914 a más de 60 000 caballerías en las tres décadas siguientes. La correlación entre el máximo de tierras controladas por los centrales según el censo azucarero de 1936 y la extensión de los partidos judiciales de la

provincia en 1928 permite observar que el 51,7% de su territorio estaba controlado por los latifundios azucareros. El caso más extremo era el partido judicial de Ciego de Ávila, donde la proporción era de cerca del 90%.³² Camagüey escenificó como ninguna otra provincia el arribo masivo de capital norteamericano con motivo de los altos precios y aumento de la demanda de azúcar durante la Primera Guerra Mundial, así como la remodelación de las empresas del sector como sociedades anónimas. Jenks señaló que en 1926 se podían considerar como norteamericanos un total de veintiuno de sus centrales, junto a otros dos cubano-norteamericanos.³³ La dimensión del latifundio azucarero se advierte todavía más cuando se observa que la mayoría de estos estaban administrados por un número mucho más reducido de compañías.³⁴

La expansión del latifundio tuvo su principal auxiliar en las nuevas redes ferroviarias públicas y privadas. Durante el conflicto se concretó el proyecto de construir un ferrocarril que atravesara transversalmente los territorios del norte de la provincia, idea impulsada por José Miguel Tarafa. Entre 1917 y 1921 se conectaron los territorios desde el río Chambas hasta Nuevitás, donde se estableció el mayor puerto azucarero de la isla, bautizado como Puerto Tarafa, en homenaje al fundador del Ferrocarril del Norte de Cuba.³⁵ Esta línea brindó servicio a varios centrales establecidos después de 1914: Cunagua, Velasco, Violeta y Jaronú, y a otros antiguos: Morón, Lugareño y Senado. Un nuevo ramal unió Esmeralda, punto intermedio entre Morón y Nuevitás, y la ciudad de Florida, entronque con el Ferrocarril Central. En la década de 1920 también se inauguró la línea Camagüey-Santa Cruz del Sur.

La rápida extensión de los cañaverales para abastecer la demanda del mercado provocó la más intensa deforestación de la provincia en toda su historia. En el censo de 1907 se decía: “Permanecen aún despoblados, casi en su totalidad, los territorios del norte y sur de la provincia, con grandes extensiones de excelente terreno laborable que están abandonados a causa de la falta de vías rápidas de conducción de los innumerables frutos que pudieran allí cosecharse”.³⁶ Ninguna de las regiones naturales se libró de la violenta invasión del azúcar de 1915 a 1926. La Llanura de Júcaro-Morón vio aparecer nuevos colosos como el Punta Alegre, aledaño a la bahía del mismo nombre en la costa norte, así como otros con extensos cañaverales en su franja oriental: Baraguá, Violeta, Patria y Velasco. A lo largo del Ferrocarril Central, en las llanuras del centro, se erigieron Céspedes, Florida, Estrella y Agramonte, también cercanos a la ciudad de Florida. Más al este de la ciudad de Camagüey se construyeron los centrales Siboney y Najasa.

Pero donde más intensa fue la irrupción azucarera entre 1914 y 1925 fue en las llanuras del norte y del sur. Con los centrales Cunagua y Jaronú, así como las tierras controladas por Velasco y Violeta, se completaría la ocupación de la Llanura del Norte de Camagüey-Maniabón. La ocupación de esta llanura por ingenios centrales comenzó a fines del XIX con la fundación de Senado y Lugareño y luego continuó en los primeros quince años

del siglo XX con la erección de los colosos orientales Chaparra, Delicias y Manatí. Para que se tenga una idea del impacto del azúcar en esta región de 4 937 kilómetros cuadrados, se puede decir que en las décadas del 1920 al 1940 los centrales Senado, Lugareño, Cunagua, Jaronú, Manatí, Delicias y Chaparra, llegaron a controlar unos 4 476. Aun cuando parte de sus tierras se localizaran en otras regiones limítrofes, resulta una cifra elocuente de la presencia azucarera en esos territorios. La Llanura del Sur de Camagüey, que antes de 1914 sólo contaba con el Francisco, recibió en la década siguiente los nuevos centrales Santa Marta, Elia, Macareño y parte de las tierras del Vertientes. Así, el municipio de Santa Cruz del Sur, que en 1900 contaba en sus fincas con un 82,9% de bosques, vio reducida esa proporción a tan sólo un 9,1% en 1945.³⁷

Aparte de las ventajas de la ocupación de territorios vírgenes desde el punto de vista del control del abastecimiento de caña, es evidente que el derribo de miles de caballerías de bosque durante la coyuntura de la guerra y en los años posteriores tuvo que ver también con la añeja tradición de las siembras en tumbas. En 1928, la provincia mantenía los mejores rendimientos cañeros, con 53 751 arrobas por caballería, aunque ya por debajo de las 67 330 arrobas por caballería de 1913. En la parte dedicada a los territorios camagüeyanos en la obra de los científicos norteamericanos Bennett y Allison sobre los suelos de Cuba, publicada en 1928, son constantes las referencias a tierras recién desmontadas para dedicarlas a cañaverales. Por ejemplo, sobre la llanura roja de Ciego de Ávila y Cubitas advertían que la mayor parte de la vegetación boscosa “bastante densa” que le caracterizaba había sido eliminada. De la llanura interior del sur de Camagüey dijeron que, por lo general, las plantaciones eran buenas en tierras vírgenes. En otro momento señalaron: “Los palos mejores que se encuentran cercanos a una línea de ferrocarril se separan para aprovechar la madera, pero en general, gran cantidad de maderas valiosas han sido destruidas por las quemaduras de los últimos años”. Entre los suelos específicos que clasificaron aparecían los denominados “arcilla Camagüey”, originalmente cubiertos de madera dura y palmas reales, y “arcilla Florida”, en los cuales observaron rendimientos en tumbas de 135 000 arrobas por caballería.³⁸ En cambio, las llanuras costeras no mostraban buenos resultados debido a la salinidad, mal drenaje de los suelos e invasión de malezas, graves inconvenientes para el éxito agrícola.

Para tener una idea de la gran transformación de los paisajes camagüeyanos en tan corto período de tiempo se pueden utilizar los resultados del censo agrícola nacional de 1946, que reportó 161 558 caballerías de tierra (21 686 kilómetros cuadrados) como fincas de la provincia, o sea, más de tres veces las consignadas para las fincas existentes en 1899 y el 82,5% del área

total estimada para ese año: 196 612 caballerías (26 391 kilómetros cuadrados). En comparación con la distribución de las tierras en fincas en 1899, el área de bosques había descendido de más del 60% a sólo el 11%.³⁹

A la extensión de los latifundios azucareros y la ganadería corresponde buena parte de la responsabilidad en el marcado deterioro de los suelos de la región, considerado hoy como uno de sus más graves problemas ambientales. Para la actual provincia de Camagüey se estima que un 75% de estos están afectados por la erosión, 35% por mal drenaje y 18% por salinidad.⁴⁰ Los rendimientos agrícolas nunca volvieron a ser los mismos de los años dorados de las “vacas gordas”, a pesar del constante incremento del uso de insumos externos como fertilizantes químicos, pesticidas y maquinaria agrícola. Ya en la década de 1940, Luis V. de Abad mencionó entre las causas de que los rendimientos cañeros de Cuba estuvieran por debajo de casi todos los demás países productores de azúcar, la falta de lluvias y su descenso, en particular en Camagüey y Oriente, por los desmontes de las dos primeras décadas del siglo XX. Debido en buena medida a tan drásticos cambios, durante el siglo XX aparecieron otros fenómenos como la rápida proliferación de plantas invasoras, entre las que se destaca el marabú, una de las presencias más visibles en buena parte de los paisajes camagüeyanos actuales.

La Primera Guerra Mundial y el azúcar en el occidente. El caso de la Ciénaga de Zapata

Los efectos de la coyuntura alcista a raíz de la Primera Guerra Mundial no fueron visibles sólo en los territorios de la mitad centro oriental de Cuba, sino también en los de la mitad occidental, aunque en mucho menor escala.

En la provincia de Matanzas apenas se fundaron dos centrales antes de 1914, uno en ese período en La Habana y dos tras el estallido del conflicto bélico mundial, y en Las Villas cinco y cuatro, respectivamente. Esas tres provincias, según la división administrativa de 1878, fueron el centro de la plantación esclavista y de los inicios del proceso de centralización. Un caso distinto fue el de Pinar del Río, donde se erigieron ocho centrales entre 1916 y 1920, en varios casos en zonas no ocupadas con anterioridad para la producción de azúcar, como la porción este de la región Llanura Sur de Pinar del Río. El aumento de la producción durante la guerra en las viejas zonas azucareras de La Habana, Matanzas y Las Villas se efectuó fundamentalmente a partir de la reutilización del territorio. Desde fines del siglo XIX esas provincias eran escenario de la introducción de la agricultura científica en Cuba, con el objetivo de revertir los rendimientos decrecientes en el cultivo de la caña de azúcar.⁴¹ Eso no significa, sin embargo, que estuviera del todo ausente la apertura de tierras vírgenes. Un caso representativo para los efectos de este trabajo fue el de los proyectos de desecación de la Ciénaga de Zapata que tomaron fuerza en este período, con el fin de emplear sus suelos para la agricultura y, en particular, para la siembra de caña de azúcar.⁴² El libro de Juan A Cosculluela sobre su residencia e investigaciones durante cuatro años en la zona, como parte de esos planes, constituye un excelente testimonio para observar el impacto del renacer azucarero en la Cuba de las primeras décadas del siglo XX sobre la naturaleza cubana, y las cambiantes percepciones acerca del modo de interactuar con esta.⁴³

A través de los decretos 556, del 21 de junio de 1912, y 83, del 31 de enero de 1913, se otorgó la concesión para desecar la ciénaga a la Compañía Territorial de Zapata, cuyos derechos fueron traspasados más tarde a la Zapatan Land Co., bajo la dirección de R. G. Ward, máximo directivo en las obras del Ferrocarril Central.⁴⁴ Cosculluela fue uno de los tres ingenieros cubanos que integraron una comisión encargada por el primero de esos decretos para el estudio del proyecto. En su opinión, el segundo de aquellos definió la cuestión “bajo sus verdaderos términos” y permitió cambiar la actitud hostil de la opinión pública luego de convencer sobre “los innumerables beneficios” que de la concesión recibía el Estado cubano, “por cuanto la desecación de esa enorme ciénaga improductiva, feudo exclusivo de cocodrilos y mosquitos (...) fomentaría, poniendo en producción, una extensa zona del territorio nacional”.⁴⁵

El reconocido ingeniero se mostró firme partidario de la desecación de la ciénaga según el proyecto y los planes de la Zapata Land Co. La idea de Ward estaba destinada a transformar un área de 15 000 caballerías pantanosas, de las cuales unos dos tercios podían servir para el cultivo de la caña. Al mismo tiempo, las obras de canalización para el desagüe permitirían el uso del riego en gran escala e incluso de transporte fluvial. Se emprenderían diferentes cultivos de acuerdo con la calidad del terreno, siendo los más importantes la caña y el henequén, combinación que permitiría, además, ofrecer trabajo durante todo el año. Otras producciones serían las de bagazo para papel y fertilizantes, además de fomentar potreros con el fin de proveer el ganado necesario para las actividades agrícolas y el abastecimiento de carne.

Los estudios de los suelos mostraban una alta concentración de abono natural, compuesto por vegetales en descomposición con un buen contenido de nitrógeno, por lo que no se necesitaría de fertilizante alguno “por un período de tiempo indefinido”. Las colonias de caña establecidas en el perímetro de la ciénaga mostraban resultados acordes con esas condiciones. En la denominada Plasencia se obtenían rendimientos de 110 000 arrobas por caballería y algunas de sus cañas llegaban a tener “hasta 5 metros”. Las tierras de San Blas y Júcaro promediaban 80 000 arrobas por caballería. Estas y otras colonias de la zona pudieron disponer de tierras vírgenes para establecer nuevos cañaverales, con el fin de abastecer al central Australia, uno de los principales beneficiarios del proyecto de desecación.

Para facilitar sus exportaciones de azúcar se construyó en los años de la guerra una línea de ferrocarril desde la fábrica hasta la

Bahía de Cochinos. Cuando eran accesibles las maderas duras en la zona, se empleaban como polines (1 500 piezas de 9 pies de largo por cada kilómetro), aunque en la sección norte se hizo necesario emplear toda clase de maderas. Cosculluela estimó que las ventajas para el central Australia de esta vía y del proyecto de desecación se sentirían, sobre todo, después de que finalizara la guerra en Europa. El restablecimiento de la producción de azúcar haría bajar los precios y entonces “muchos centrales que hoy elaboran cientos de miles de sacos, dejarán de moler, impedidos por los costosos transportes, que consumirán todo beneficio”. Al respecto señala:

Con su gran extensión de terrenos propios, sembrados a bajo costo en la península de Zapata, ferrocarril propio con salida inmediata a la costa, habilitará el puerto de Cochinos, sacando sus productos a muy bajo costo, sin arrastres ni fletes excesivos; y las vírgenes tierras de Zapata, le proporcionarán caña en abundancia, rica en sacarosa, sin necesidad de emplear en su siembra, costosos abonos, ni ejecutar grandes limpiezas.⁴⁶

Los elogios del ingeniero Cosculluela al proyecto de la Zapata Land Co. partían de su idea de que este permitiría transformar esa “solitaria y pobre” zona del territorio nacional en una “feracísima zona agrícola”. Lo único que lamentaba es que no fueran los propios cubanos los encargados de llevarlo a cabo, sino el capital extranjero el que acometiera una empresa a la que calificaba como “la más productiva que en Cuba puede hoy existir”. Este respaldo al proyecto de desecación de la Ciénaga de Zapata resulta de mucho interés, porque, al mismo tiempo, el ingeniero se mostraba sumamente crítico con la forma en que se habían destruido históricamente los bosques cubanos para dar paso a la agricultura. De hecho, atribuyó a la deforestación realizada en el siglo XIX por los ingenios de azúcar establecidos en la vertiente norte el aumento del área de la ciénaga por las alteraciones en su régimen hidrológico. En su opinión, tanto en las tumbas para nuevas siembras como en la explotación forestal, se había procedido siempre “de un modo salvaje con el monte y sus maderas”.⁴⁷

En las dos primeras décadas del siglo XX se registró una intensa extracción maderera y de productos forestales en el interior y la vertiente sur de la ciénaga. El libro de Cosculluela recoge ejemplos como el de la finca El Jiquí, de Walter Wilcox, no mayor de 500 caballerías, que conservaba en pie más de dos millones de pies de madera de caoba, cedro y sabicú, de donde podrían sacarse durante cinco años más de diez mil polines de vía ancha mensuales. De la finca Ventura, la hacienda más grande de la zona, salían millares de polines, carbón de yana y júcaro. Su propietaria, la sociedad Yebra y Cía, poseía seis goletas de 100 a 200 toneladas dedicadas al transporte de sus productos a Batabanó. De igual forma, la finca Santa Teresa, del central Australia, surtía de leña a todos los ingenios de la porción sur de la provincia de Matanzas. Descrita por Cosculluela como una finca de 500 caballerías de montes tupidos al momento de ser comprada, sólo en utilidades de la leña había cubierto su costo.⁴⁸

Finalmente, el proyecto de la Zapata Land Co no se ejecutó. Otro decreto presidencial del 17 de septiembre de 1918 otorgó la concesión de los terrenos del Estado en la Ciénaga con los mismos fines. Sin embargo, la crisis económica que sobrevino por la caída de los precios tras la terminación de la Primera Guerra Mundial impidió su realización. En los años siguientes se mantuvo, de una forma u otra, la intención de transformar ese gran humedal en una productiva zona agrícola. En la década de 1960 resurgió con fuerza la idea de desecarlo para ganar sus tierras para el cultivo, aunque con propósitos diferentes:

Los intentos privados de ciertas modificaciones de la naturaleza por parte de los latifundistas no podían sobrepasar sus intereses particulares. Sólo la Revolución en el poder comenzó a transformar toda la región de Zapata, construyendo carreteras a través de los pantanos y de las costaneras de diente de perro, levantando pueblos, escuelas y diques, abriendo canales y saneando la zona.⁴⁹

En el mismo año del triunfo de la revolución, 1959, llegó a Cuba una comisión de consultores de la compañía holandesa NEDECO, para iniciar investigaciones junto a especialistas cubanos. Después de algunas experiencias pilotos, los nuevos proyectos de desecación tampoco se llevaron a cabo.⁵⁰ Las causas de que no se realizaran en una época u otra son diversas, incluidos los dictámenes científicos que certificaron dificultades para su realización o su impacto en términos medioambientales. Pero, a la vez, hay que tener en cuenta los crecientes esfuerzos realizados a lo largo del siglo XX en pro de la protección de las áreas naturales. En ese proceso cambió la valoración de las zonas de pantanos como lugares insalubres o improductivos, y comenzó a reconocerse su papel en la preservación de la diversidad biológica, como refugio de aves migratorias y para el equilibrio en el régimen hidrológico, entre otros. El primer acto concreto en el caso que nos ocupa fue la creación por el decreto 1 370, del 15 de mayo de 1936, del Refugio Nacional de Pesca y Caza en la Ciénaga de Zapata.⁵¹

Entre los valores ecológicos que posee este territorio están la presencia de manglares con alto grado de conservación, grandes extensiones de herbazales de ciénaga, áreas de bosques con especies raras, endémicas o en peligro de extinción, reserva de especies endémicas de la ictofauna, como el manjuarí y el manatí, así como hábitat de ciento noventinueve especies de aves, de estas, sesenticinco migratorias y veinticinco endémicas de Cuba. También es el hábitat natural del cocodrilo endémico cubano. Posee el más complejo sistema de drenaje cársico y la mayor área de pantanos y marismas de Cuba, además de ser una de las regiones verdes mejor conservadas en el país. Por todo esto en el año 2000 fue designada Reserva de la Biosfera por la UNESCO y, en el 2001, sitio RAMSAR (ciudad de Irán donde fue firmado en 1971 el tratado marco para la acción nacional y la cooperación internacional en pro de la conservación y uso racional de los humedales y sus recursos).

De haberse consumado la desecación no podría mostrarse ese catálogo de virtudes de la Ciénaga de Zapata. En ese caso sólo se refieren sus valores para la conservación de los ecosistemas que posee la región, calificados como numerosos y diversos. Pero tampoco se puede olvidar que estos territorios siguen proveyendo, sobre bases más o menos sostenibles, muchos recursos para sus habitantes y otras zonas más distantes, como los forestales (por ejemplo, cujes para las casas de tabaco, leña o carbón vegetal).

De hecho, se estima que esas actividades en medio de la crisis energética de la década de 1990 significaron una fuerte presión sobre los mismos. Si los cañaverales hubieran cubierto la región no sólo se habría dicho adiós a la diversidad biológica del mayor humedal del Caribe insular, sino que probablemente tampoco habría reportado los beneficios esperados en medio de la cambiante situación del mercado azucarero o por la aún más incierta capacidad de dominar un medio con poca disposición natural para el cultivo.

Comentarios finales

La Primera Guerra Mundial representó una de las fiebres de producción de azúcar que tuvo un mayor impacto sobre los ecosistemas de la isla en toda la historia de Cuba. Más bien se podría decir del archipiélago, pues no faltó la tala en los cayos adyacentes para la extracción de leña y carbón. Su incidencia fue mayor en las provincias de Oriente y Camagüey, o en las pocas tierras que habían sobrevivido a la gran plantación esclavista azucarera en la mitad occidental. Pero a diferencia de los sostenidos beneficios por el constante aumento de la producción entre fines del siglo XVIII y al menos hasta la década de 1870, el esplendor de estos años duró poco. La caída de los precios del azúcar tras el fin de la guerra provocó que fuera más dolorosa a los ojos de muchos contemporáneos la gran devastación forestal que dio paso a los campos de caña. En noviembre de 1920, en los inicios de la crisis de las “vacas flacas”, un editorial de la Revista de Agricultura, Comercio y Trabajo (órgano de la Secretaría de Agricultura) enjuiciaba así la intensa deforestación de esos años:

Nuestra reserva forestal sufrió un enorme quebranto con el aumento considerable de los campos dedicados al cultivo de la caña de azúcar. El hacha demoledora derribó en menos de cuatro años millas y millas de los mejores bosques de Cuba, de los escasos bosques que aún nos quedaban, y a poco más hubiera quedado el país sin la sombra de un árbol, para dar el lugar a la efímera caña (...). No hay derecho a destruir esa riqueza fundamental y eterna para enriquecerse los poseedores circunstanciales de la tierra. Y ya se ve, a la postre, cuál ha sido el resultado fatal de nuestra imprevisión y de nuestra fiebre por convertir a Cuba entera en un vasto campo de caña. Ni siquiera hemos podido obtener el bien presente a expensas del porvenir.⁵²

Por otra parte, el auge azucarero benefició sobre todo a los accionistas de las grandes compañías norteamericanas y a los bancos del país vecino, que realizaron las mayores inversiones durante el período alcista o que se hicieron con numerosas propiedades por concepto de hipotecas. Ese dominio de los grandes latifundios extranjeros sobre enormes extensiones del territorio cubano para producir azúcar a bajo precio recibió la condena enérgica de importantes intelectuales de la época. En una frase dramática, Fernando Ortiz y otros colaboradores escribieron en la citada obra de geografía universal publicada en 1936: “Hoy, más que nunca, Cuba es esclava del azúcar. El azúcar trajo a Cuba los hombres de la esclavitud africana; pero hoy ha esclavizado a toda su población”.⁵³

Otros autores cubanos o extranjeros expresaron opiniones similares en fechas posteriores, sin faltar la referencia al gran impacto sobre los bosques del salto azucarero que se produjo a raíz de la Primera Guerra Mundial. En una serie de artículos aparecidos en la revista Carteles durante la década de 1950, el historiador Oscar Pino Santos mostraba, a través de un entrevistado residente en el valle del Cauto, la paradoja de que, por entonces, un solo árbol valía tanto como una caballería entera de tierras cubiertas por esos mismos árboles tres décadas antes, al instalarse un central azucarero en 1909, y sobre todo a partir de 1917, cuando: “¡Lo mejor, lo más grande del monte lo convirtieron en cenizas! Y luego, como en otros lugares, ¡a sembrar caña!”⁵⁴ Unos años después, el historiador inglés Hugh Thomas señalaba que el gran salto adelante de la producción de azúcar cubano se debió no sólo al capital extranjero sino también a la mano de obra extranjera introducida para hacerlo posible, de modo que en su opinión la isla fue: “el espectador de la transformación de su propio destino”. Por esa razón, continúa: “Los grandes bosques de Oriente no fueron quemados para su propio carnaval”.⁵⁵

La rápida destrucción de los bosques de Oriente y Camagüey preocupó a los científicos cubanos y extranjeros, sobre todo del área de las ciencias naturales. En 1918, el destacado botánico Juan Tomás Roig, después de dos viajes de trabajo, advertía que “El que haya recorrido esas provincias hace diez años y las visite de nuevo ahora, no podrá menos de sentirse alarmado ante la rapidísima desaparición de aquellos magníficos bosques que antes se contemplaban en todas direcciones y que hoy han sido sustituidos por cañaverales o potreros”. Auguraba que de continuar la tala con igual intensidad, en diez años no quedarían bosques en ninguna región, salvo en “los lugares inaccesibles o en zonas que, como la de Baracoa, no tienen ferrocarriles y a donde el furor azucarero no ha llegado todavía”.

Roig no se mostraba contrario a la tala de bosques para la siembra de cañaverales o de cualquier otra planta, pues significaba “progreso y bienestar para el país”. Pero si bien era indispensable, constituía una gran imprudencia “destruir de un solo golpe

toda la riqueza forestal en todo el país”.⁵⁶

Otro importante científico, José Isaac del Corral Alemán, quien ocupaba el puesto de director de montes y minas de la Secretaría de Agricultura, Comercio y Trabajo, impulsó desde inicios de la década de 1920 una legislación destinada a contener y regular la explotación forestal y la protección de varias especies en peligro de desaparecer. ⁵⁷ Finalmente, por medio del decreto 495, del 13 de abril de 1926, firmado por el presidente Gerardo Machado, se dispuso la “prohibición absoluta de hacer talas en los montes altos del Estado o de particulares”. Este decreto, mediante el cual se intentaba impedir la tumba de montes altos con el objetivo de sembrar cañaverales, fue prorrogado año tras año hasta la década de 1930, cuando se convirtió en ley.

Por entonces ya se sabía que muchos de los desmontes para establecer siembras de caña realizados entre 1915 y 1925 habían resultado un fracaso. De esta situación se hizo eco el informe Problemas de la nueva Cuba, publicado en 1935, en el que se concluía, al hablar de los efectos del período de alza que siguió a la Primera Guerra Mundial: “se perdieron millones de pesos en la inútil extensión de siembras de caña”. Más adelante se añadía: “se conoce de ejemplos en que un gran central se construyó sólo para encontrar después que las tierras locales no eran adecuadas para la caña”.⁵⁸

Lo ocurrido en torno a la sustitución de extensas zonas boscosas para dar paso a la siembra de la caña de azúcar entre 1914 y 1926 sirve de ejemplo sobre el fuerte impacto que puede tener sobre los ecosistemas una mirada unilineal hacia la obtención de beneficios económicos facilitados por una buena coyuntura puntual del mercado. Mientras la demanda y los precios se mantienen altos, los efectos adversos desde el punto de vista medioambiental y su influencia futura sobre el desarrollo socioeconómico pueden permanecer ocultos. Pero tan pronto cambia esa situación comienzan a verse con más claridad los daños infligidos a los ecosistemas, que de hecho pueden limitar otras alternativas de producción. Como han apuntado los historiadores de la economía cubana, a partir de la crisis de 1920-1921 se inició una prolongada crisis estructural debido al peso abrumador de la especialización del país en la industria azucarera y su dependencia extrema del mercado estadounidense. Y en este caso no sería un “extremismo” ambientalista cuestionar si la inconsiderada destrucción de los bosques cubanos en pos de aprovechar la efímera Danza de los Millones rindió frutos duraderos para los habitantes de la isla, o si, en cambio, generó una persistente deuda ecológica a saldar por las generaciones futuras.

Notas:

1 Juan Pérez de la Riva: “Una Isla con dos historias”, en La conquista del espacio cubano, Fundación Fernando Ortiz, La Habana, 2004 (1968), pp. 189-206.

2 Entre los estudios más amplios realizados desde la perspectiva de la historia ambiental, ver Mark J. Smith: “The Political Economy of Sugar Production and The Environment of Eastern Cuba, 1898-1923”, Environmental History Review, vol. 19, no. 5, 1995, pp. 31-48; y Richard P. Tucker: Insatiable Appetite: The United States and the Ecological Degradation of the Tropical World, University of California Press, Berkeley, 2000, pp. 15-50.

3 Reinaldo Funes Monzote: “El asiento de su riqueza. Los bosques y la ocupación del este de Cuba por el azúcar, 1898-1926”, Op. Cit., no. 15, Universidad de Puerto Rico, 2004, pp. 155-190; “Azúcar, deforestación y paisajes agroindustriales en Cuba, 1815-1926”, Varia Historia, no. 33, Belo Horizonte, enero 2005, pp. 105-128.

4 Para una visión general de la historia ambiental sobre la América Latina ver la introducción escrita por Christian Brannstrom y Stefania Gallini a Christian Brannstrom (ed.): Territories, Commodities and Knowledges. Latin American Environmental Histories in the Nineteenth and Twentieth Centuries, Institute for the Studies of the Americas, University of London, Londres, 2004.

5 Ramiro Guerra y Sánchez: Azúcar y población en las Antillas, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1970 (1927), pp. 87-110.

6 Richard P. Tucker: op. cit., pp. 15-50.

7 Por ejemplo, William Jared Clark: Commercial Cuba; a Book for Business Men, C. Scribner's Sons, Nueva York, 1898; Robert P. Porter: Industrial Cuba, G. P. Putnam's Sons, Nueva York, 1899.

8 Oscar Zanetti y Alejandro García: Caminos para el azúcar, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1986.

9 Rafael Cruz Pérez: “En el Ferrocarril Central”, Cuba y América, abril de 1903, pp. 301-311.

10 En 1913 no se mencionaba la existencia de bosques en el Jatibonico, en el centro de la Isla (526 caballerías de caña y 100 de potreros), pero en el Jobabo, situado cerca de la frontera de Oriente con Camagüey, se consignaban 107 caballerías de caña, 200 de potreros y 2 500 de montes.

11 Para 1907: Censo de la República de Cuba, 1907, Oficina del Censo de los Estados Unidos, Washington, 1908; para 1913: República de Cuba, Industria azucarera de Cuba, 1912-1914; y para 1919: Censo de la República de Cuba, año de 1919, Maza, Arroyo y Caso Impresores, La Habana, 1919.

12 Luis V. de Abad: De azúcar y caña de azúcar. Ensayo de orientación cubana, Ed. Mercantil Cubana, La Habana, 1945, pp. 391-428.

- 13 Allan Dye: Cuban Sugar in the Age of Mass Production: Technology and the Economics of Cuban Sugar Central, Stanford University Press, Nueva York, 1998; Antonio Santamaría: Sin azúcar no hay país. La industria azucarera y la economía cubana (1919-1939), Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC)-Universidad de Sevilla-Diputación de Sevilla, Sevilla, 2001.
- 14 Ramiro Guerra: op. cit., pp. 87-92.
- 15 William J. Showalter: "Cuba. The Sugar Mills of The Antilles", The National Geographic Magazine, vol. 38, julio de 1920, p. 24.
- 16 Oscar Pino Santos: El asalto a Cuba por la oligarquía financiera yanqui, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1977.
- 17 César Ayala: American Sugar Kingdom: The Plantation Economy of the Spanish Caribbean, The University of North Carolina Press, 1999, pp. 77-78.
- 18—Fernando Ortiz, Max Sorre, et. al.: "Antillas", en P. Vidal de la Blanche y L. Gallois: Geografía universal, t. XIX, Montaner y Simón, Barcelona, 1935; en Enrico M. Santi: Fernando Ortiz. Contrapunteo y transculturación, Ed. Colibrí, Madrid, 2002, p. 178.
- 19—Leland H. Jenks: Nuestra colonia de Cuba, Ed. Revolucionaria, La Habana, 1966 (1927), p. 178.
- 20—De promedios anuales entre uno y tres millones de pies, el rubro "otras maderas" subió a 10 921 000 pies en 1918. Ver Censo de la República de Cuba, año de 1919, pp. 67-71.
- 21—Juan T. Roig: El cedro. Estudio botánico y agrícola, Secretaría de Agricultura y Comercio, Estación Experimental Agronómica de Santiago de las Vegas, Circular 79, 1935.
- 22—Leland H. Jenks: op. cit., p. 280.
- 23—Roberto Gutiérrez Domech y Manuel Rivero Glean: Regiones naturales de la isla de Cuba, Editorial Científico Técnica, La Habana, 1999, pp. 52-74.
- 24—Informe sobre el censo de Cuba, 1899, Imp. del Gobierno, Washington, 1900.
- 25—Era la segunda provincia con menor cantidad de tierras en la categoría de montes públicos. Sólo La Habana tenía menos, con 20 000 hectáreas. Santiago de Cuba tenía 210 200 y Santa Clara 124 660.
- 26—Informe sobre el censo de Cuba, 1899, p. 553.
- 27—Secretaría de Agricultura, Comercio e Industria: Memoria de los trabajos realizados en el año fiscal que comenzó en 1º de julio de 1899 y terminó en 30 de junio de 1900, p. 137.
- 28—Charles Berchon: A través de Cuba. Relato geográfico, descriptivo y económico, Imp. de Charaire, Sceaux, 1910, pp. 145-154.
- 29—Rafael Pera y Peralta: Ensayo geográfico e histórico del término municipal de Santa Cruz del Sur, Imp. y papelería La Americana, La Habana, 1913.
- 30—L. V. de Abad: op.cit., pp. 397-401.
- 31—A. B. Gilmore: Manual de la industria azucarera cubana, Ed. Metropolitana, La Habana y Nueva Orleans, 1928.
- 32—Carlos de la Torre y A. M. Aguayo: Geografía de Cuba, Cultural, La Habana, 1928; Censo azucarero de la República de Cuba, 1936, Cuba Importadora e Industrial, La Habana. Las tierras de algunos centrales podían aparecer como parte de distintos partidos judiciales o de otras provincias.
- 33—Leland H. Jenks: op. cit., pp. 258-259.
- 34—Antonio Santamaría: op. cit., pp. 437-442. Se incluye aquí una tabla con las compañías y propietarios que tenían más de un ingenio en 1919, 1925 y 1937.
- 35—Oscar Zanetti y A. García: op. cit, pp. 259-263.
- 36—Censo de 1907, Informe de Rogerio Zayas Bazán, inspector de provincia de Camagüey, p. 691.
- 37—A pesar de que el área en fincas duplicaba la de inicios de siglo, la extensión de bosques entre ambas fechas se redujo de 7 298 a 1 151 caballerías, para dejar de ser, "un pueblo de pescadores y traficantes de madera", como se califica en el censo de 1907.
- 38—Hugh H. Bennett y Robert. V. Allison: Los suelos de Cuba, Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, La Habana, 1962 (1928), pp. 181-224.
- 39—Ministerio de Agricultura: Memoria del censo agrícola nacional, 1946, P. Fernández y Cía, La Habana, 1951.
- 40—Según el estimado oficial, la cubierta forestal actual de la provincia Camagüey no sobrepasa el 17% del territorio, incluyendo los cayos adyacentes. Ver Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medioambiente, Delegación Provincial (www.cmw.inf.cu/citma/delegacion/)
- 41—Stuart McCook: States of Nature. Science, Agriculture, and Environment in the Spanish Caribbean, 1760-1940, University of Texas Press, Austin, 2002; y Leida Fernández: Cuba agrícola: mito y tradición, 1878-1920, CSIC, Madrid, 2005.
- 42—Para una historia de la Ciénaga de Zapata desde la perspectiva de la geografía histórica y la historia ambiental, ver Carmen Mosquera et. al.: "Historia ambiental de la Ciénaga de Zapata", en Instituto de Geografía Tropical: Historia ambiental de Cuba, Geotech S.A., La Habana, 2004. (CD)

43—Juan A. Cosculluela: Cuatro años en la Ciénaga de Zapata (Memorias de un ingeniero), Imprenta La Universal, La Habana, 1918.

44—El proyecto fue promovido por el propietario de la hacienda Ventura, Máximo Yebra, con el objetivo de obtener el derecho exclusivo de explotar por ocho años la riqueza forestal de la Ciénaga de Zapata.

45—Juan. A. Cosculluela: op. cit., p. 7. Uno de los argumentos utilizados fue que la ciénaga era nociva para las condiciones sanitarias del país. Otro dato interesante es que, en un principio, la embajada de los Estados Unidos en Cuba se opuso al proyecto de desecación alegando la protección de los recursos naturales, aunque luego cambió de opinión para defender a concesionarios norteamericanos.

46—Ibid., pp. 420-421.

47—Ver en Juan. A. Cosculluela: op. cit., capítulo VII “La riqueza forestal de la ciénaga”, pp. 289-325.

48—“En sus montes, abunda el sabinú, la caoba, el cedro, y cuantas maderas hayan existido en Cuba, y es tal su abundancia, que cuando construimos el ferrocarril Australia-Ensenada, nos vimos obligados a emplear caobas, cedros, etc., en las fajinas y polines de la vía, por no encontrarse en sus alrededores otra clase de maderas”.

49—Antonio Núñez Jiménez: Geotransformación de Cuba, Academia de Ciencias de Cuba, serie Transformación de la Naturaleza, no. 6, La Habana, 1968, p. 9.

50—Carmen Mosquera et. al.: op. cit. Ver una breve relación sobre esos proyectos en Sergio Díaz-Brisquets y Jorge Pérez-López: Conquering Nature. The Environmental Legacy of Socialism in Cuba, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh, 2000, pp. 15-17.

51—Mariano Sánchez Roca: Leyes de montes y caza, Editorial Lex, La Habana, 1942, pp. 292-293.

52—“Notas editoriales”, Revista de Agricultura, Comercio y Trabajo, noviembre de 1920, La Habana, p. 1.

53—Fernando Ortiz, Max Sorre et. al.: op. cit., p. 181.

54—Oscar Pino Santos: “El destino de Cuba: ¿convertirse en un desierto?”, Carteles, 28 de mayo de 1954, La Habana, en Oscar Pino Santos: Los años 50. En una Cuba que algunos añoran, otros no quieren ni recordar y los más desconocen, ICL, La Habana, 2001, pp. 47-52.

55—Hugh Thomas: Cuba. La lucha por la libertad, 1909-1958, Grijalbo, Barcelona, 1974, p. 706.

56—Juan Tomás Roig: “Breve reseña sobre una excursión botánica a Oriente”, Memorias de la Sociedad Cubana de Historia Natural, vol. III, 1917-1918, no. 4, 5 y 6; enero-mayo, 1918, pp. 168-175.

57—José Isaac del Corral Alemán: Derecho forestal cubano. Disposiciones fundamentales, Imp. P. Fernández y Cía, La Habana, 1936, t. 1.

58—Comisión de Asuntos Cubanos: Problemas de la nueva Cuba, Foreign Policy Association, Nueva York, 1935, pp. 501-519.

ÚLTIMA MODIFICACIÓN: 24 DE MAYO DE 2012 A LAS 14:18



0



0