

## **La modernización capitalista de la industria azucarera en la región de Holguín entre 1899-1920, sus efectos en la movilidad de las relaciones de propiedad rústica en Cacocum.**

**María del C Quiñones Pantoja<sup>1</sup>**  
**Barbara Márquez Montoya<sup>2</sup>**  
**Nuvia Artigas Almarales<sup>3</sup>**

**Resumen:** Las particularidades del proceso de modernización de la industria azucarera en Holguín influyeron en la movilidad de la propiedad agraria, proceso que tuvo su impacto en el barrio de Cacocum, como parte del Término Municipal de Holguín. Esta localidad ha quedado excluida en los estudios historiográficos nacionales y locales, pese a su significación en la historia económica de la región holguinera, por ser uno de los principales focos de economía pecuaria en el siglo XIX, punto nodal regional del latifundismo azucarero- con capital doméstico y norteamericano-, su infraestructura ferroviaria, las relaciones mercantiles, así como su crecimiento demográfico, en el siglo XX. La presente investigación propone un estudio del movimiento de la propiedad rústica en Cacocum de 1899 a 1920, revelando las dinámicas derivadas de la modernización estructural de base azucarera: la construcción de las vías del Ferrocarril Central que convirtieron al poblado en terminal del ramal conectado con la ciudad cabecera a través de su territorio; el incremento de las relaciones mercantiles; la emergencia del complejo económico social del azúcar y el reemplazo de las relaciones de propiedad agrarias precapitalistas por las burguesas, a partir del deslinde y la división de la hacienda comunera.

**Palabras Claves:** Modernización capitalista, industria azucarera, movilidad, propiedad rústica.

### **Introducción**

La guerra de independencia finalizada en 1898 trajo para la región holguinera dolorosas consecuencias, pues comportó la destrucción de la base económica agropecuaria, el aceleramiento del proceso de proletarización del pequeño campesinado, y fue el momento propicio para el aniquilamiento como clase de los hacendados ganaderos patriarcales y la transferencia de la riqueza residual a manos del capital comercial de Gibara y Holguín, escenario que implicaba la posibilidad de la expansión de la industria azucarera bajo el control de la burguesía local.

La articulación de la industria azucarera en la estructura económica regional holguinera entre 1899 y 1920, engendró la contradicción entre las relaciones de producción capitalistas, de las que la primera era portadora, y las precapitalistas representadas en la

---

<sup>1</sup> María del Carmen Quiñones Pantoja. Profesora de la Universidad de Holguín. Licenciada en Marxismo e Historia. Especialista en Trabajo Social Comunitario y Máster en Historia y Cultura en Cuba. Profesora auxiliar del Departamento de Historia.

<sup>2</sup> Barbara Lisett Marquez Montoya. Licenciada en Historia. Profesora de la Universidad de Holguín. Master en Historia y Cultura en Cuba. Profesora asistente del Departamento de Historia.

<sup>3</sup> Nuvia Artigas Almarales. licenciada en estudios socioculturales, Master en Historia y Cultura. Profesora Auxiliar del Departamento de Historia de la Universidad de Holguín.

segunda, que se trasluciría en la demanda, por parte de los centrales de tierras libres y abundantes, de infraestructura del transporte ferroviario - en los inicios limitado en algunas zonas de esta región- las comunicaciones y energética, y fuerza de trabajo privada de medios de producción, por una parte, y la incapacidad de la región para proporcionarlas debido a las particularidades de su desarrollo histórico-concreto por la otra.(1) Esto hizo imprescindible el redimensionamiento de la estructura económica regional. Al respecto el historiador Rafael Cárdenas plantea:

*“El paradigma modernizador neocolonial que irrumpió en la región entre 1899 y 1920, rediseñó su estructura económica según las siguientes coordenadas: la producción y exportación de azúcar, una materia prima agrícola industrialmente procesada, se convirtió en el nexo fundamental de la región con el mercado mundial y dentro de la división nacional del trabajo (...) La demolición del sistema de haciendas comuneras, posibilitó el despliegue de la industria azucarera y las producciones primarias alternativas (...) La construcción de la infraestructura ferroviaria y portuaria, aportó el componente axial para la vertebración y operatividad de la estructura económica redimensionada (...) El deslinde de las haciendas comuneras y el avance del monocultivo azucarero, agudizaron la naturaleza depauperada y trashumante del pequeño campesinado, generando el ejército de desocupados de reserva requerido por la reproducción ampliada de la industria azucarera.*

*(...) La industrialización azucarera, el desarrollo de las producciones primarias alternativas, la valorización de la propiedad rústica, la construcción de la red ferroviaria y portuaria, el crecimiento demográfico, y la proletarianización del pequeño campesinado, convergieron en la expansión de las relaciones monetario-mercantiles (...) La concreción del complejo económico-social del azúcar y la infraestructura de transporte y comunicaciones, el movimiento migratorio del campesinado depauperado hacia las ciudades, el despliegue del mercado interno, y el desarrollo de la institucionalidad, imprimieron impulso al proceso de urbanización (...) Se aceleró el proceso formativo de la burguesía a partir del monocultivo azucarero, las producciones primarias alternativas y el comercio; y del proletariado, como efecto de la enajenación del pequeño campesinado respecto a la tierra”. (2)*

Este proceso de modernización neocolonial transfirió sus deformaciones intrínsecas a la estructura económica regional. La más significativa de ellas fue la absorción por la industria azucarera de los principales recursos naturales, económicos y laborales, circunstancia que obstruyó la diversificación productiva y dificultó la capacidad de

respuesta de la economía regional frente a las crisis de superproducción. (3) La reforma burguesa de las relaciones de propiedad agrarias precapitalistas, implicó la reproducción del sistema latifundiaro de tenencia de la tierra, pero esta vez en función del monocultivo azucarero. El capital financiero norteamericano ejercería su hegemonía sobre los principales medios de producción y circulación de la región, su mercado de azúcar y bienes de capital y consumo, por lo que quedó en condiciones de regular las dinámicas modernizadoras en función de sus intereses corporativos, y, por ende, de obstruir la formación de una burguesía esencialmente autóctona.

## **Desarrollo**

El proceso de modernización neocolonial presentó particularidades locales que se tradujeron en “(...) *el redimensionamiento de los polos de desarrollo socio-económico configurados en el siglo XIX con sus focos en Holguín y Gibara, y la emergencia de los de Banes-Antilla-Mayarí y Puerto Padre-Las Tunas.*”(4).

Sobre las particularidades de este proceso en la zona de Gibara se plantea que:

*“(...) aglutinado en torno a su bahía, se singularizó por la decadencia de su estructura económica, a raíz de la expansión de la industria azucarera por la región, la habilitación de los puertos de Banes, Antilla y Puerto Padre, la construcción del Ferrocarril Central, y las condiciones geográficas adversas de su bahía para la admisión de buques de gran calado; eventos que confluyeron en la ruptura de su monopolio regional sobre la producción azucarera y los vínculos con el mercado mundial, la emigración del capital comercial español hacia otros rubros redituables en los demás polos, la disolución del grupo de poder político y económico representado por el mismo durante el siglo anterior, y la apropiación por el capital financiero norteamericano del central Santa Lucía, las haciendas occidentales y Banes, y el suministro electroenergético de Gibara.”(5)*

En lo que respecta al polo de Holguín, constituido en el hinterland regional:

*(...) el capital comercial y ganadero hispano-cubano concentró en su poder la propiedad rústica a raíz del deslinde de las haciendas comuneras, y ello le permitió protagonizar la fundación de unidades agro-industriales, desarrollar un espacio de producciones primarias alternativas, contener la expansión de las compañías azucareras norteamericanas desde el litoral, y hegemonizar en el mercado local. Su nivel de dependencia del capital financiero norteamericano, se limitó al movimiento mercantil y azucarero a través de la infraestructura ferroviaria y portuaria detentada por el mismo. Este polo devino en el centro*

*nodal regional del movimiento mercantil interno, el crecimiento demográfico, la urbanización y la institucionalización. ” (6)*

Respecto a las zonas Banes-Antilla-Mayarí y Puerto Padre-Las Tunas, la modernización de base azucarera asumiría las siguientes regularidades:

*“(…) configurado en los contornos de las bahías de Banes y Nipe, el modelo latifundiarista absolutista de la United Fruit Company, incitó el repliegue del capital hispano-cubano desplazado del mercado y del campesinado enajenado de la tierra, hacia el triángulo Tacajó y Bijarú-Barajagua-Antilla, donde el primero protagonizaría el fomento del monocultivo azucarero y las relaciones monetario-mercantiles, aprovechando el incremento de la fuerza de trabajo y la demanda interna generado por el segundo. El puerto de Antilla, eslabón de engarce entre el Ferrocarril Central y el Atlántico, trascendió como uno de los más importantes del país, a partir de su movimiento mercantil en general, y sus exportaciones azucareras en particular. El control de The Cuba Railroad Company sobre la infraestructura ferroviaria y portuaria en este triángulo, le permitió hegemonizar sus dinámicas”. (7)*

*“En el polo de Puerto Padre-Las Tunas, concretado en torno a la bahía del primer nombre y la de Manatí en el Norte, y los trayectos del Ferrocarril Central en el Sur, el capital financiero norteamericano explotó su control sobre las principales unidades agro-industriales, la infraestructura ferroviaria y portuaria, y significativas áreas del mercado interno, para canalizar la iniciativa de las clases hegemónicas locales hacia el sistema de colonato, subordinándolas estrechamente a sus intereses corporativos”.(8)*

En la conformación del espacio económico azucarero de la región holguinera:

*“La construcción del espacio económico azucarero de la región, procedió en dos sucesivos impulsos. El primero, protagonizado por The Cuban American Sugar Company, la United Fruit Company, la Sociedad Sánchez y Hermanos y la Santa Lucía Company, se inició en 1899-1901, y se extendió a lo largo del eje Puerto Padre-Gibara-Banes. El segundo impulso aconteció a partir del auge azucarero asociado a la Primera Guerra Mundial, más sucintamente entre los años de 1915 y 1919, y fue representado por dos compañías azucareras financiadas con capital norteamericano: los centrales Cupey y Canarias y tres con capital comercial hispano-gibareño: los centrales Rey, Cacocum y Báguanos, y una con capital hispano-cubano-norteamericano el central Tacajó, en la zona de Holguín.”(9)*

Las inversiones que se realizaban requerían miles de trabajadores para ser utilizados no solo en la industria azucarera<sup>4</sup> sino también en la agricultura alternativa y las obras públicas, de ahí que su implementación estimulara movimientos migratorios nativos hacia la región e incitara asimismo la afluencia de fuerza de trabajo española y antillana. Esta última arista del fenómeno migratorio trajo como consecuencia que la composición étnica se modificara con la entrada de estos individuos de diferentes nacionalidades, quienes trasladaron su cultura y la incorporaron al entorno regional. En su obra “*De Isla a Isla: Los canarios en el azúcar*” los historiadores Elia Sintras, José Abreu y Rolando Bellido exponen:

*“En el año 1899 en la Isla vivían 1 572 800 personas y habría que esperar hasta 1921 para que escasamente sobrepasara los tres millones de habitantes. Número relativamente bajo para las necesidades de una industria que, en esas mismas décadas iba a construir centrales gigantescos. Una parte considerable de los vecinos de la Isla residía fuera del territorio donde no se produciría la gran expansión azucarera, lo cual acentuaba aún más la escasez de mano de obra para las continuas y grandes inversiones que se estaban produciendo en las provincias de Camagüey y Oriente, principalmente (...) Fue por ello que se pensó en la inmigración antillana para dar solución al creciente apetito de los capitales invertidos.” (11)*

En lo que respecta a la región holguinera, ese sería el caso, especialmente de empresas transnacionales como la *United Fruit Company*, la *Cuban American Sugar Company*, la *Atlantic Fruit Company* y la *West Indies Co.*, que no vacilarían en contratar, por cantidades, a trabajadores españoles y antillanos durante las tres primeras décadas del siglo XX. En las plantaciones azucareras en la región se evidencia la participación de españoles, fundamentalmente canarios. Su presencia en calidad de braceros data de tiempos anteriores a 1910 y en su mayoría se agrupaban en Banes y Puerto Padre, trabajando bajo contrato para la *United Fruit Company* y la *Cuban American Sugar Company* respectivamente. (12) Los mismos se dedicaban fundamentalmente a las duras labores agrícolas de siembra, corte y tiro de la caña a mano, y en ocasiones también se empeñaban en otros oficios y labores. Muchos de ellos, por la misma dinámica del

---

<sup>4</sup> El despliegue de la industria azucarera trajo consigo cambios demográficos importantes en los ámbitos en que ejercía su hegemonía., debido a que la industria azucarera demandaba mucha fuerza de trabajo para el desarrollo de actividades como el desmonte de los bosques, el corte, alza y tiro de la caña, el manejo de yuntas, carretas, camiones y trenes, así como la operación de múltiples y complejas máquinas, dentro de la industria.

proceso, devinieron en pequeños comerciantes, arrendatarios o propietarios de tierras, y otros se desempeñaron como obreros calificados en la industria azucarera. (13)

El surgimiento de los centrales azucareros originó que el paisaje holguinero quedara cubierto por una compleja red ferroviaria constituida por los ramales de aquellos, concebidos para vincular esas unidades agroindustriales con sus latifundios y colonias, las vías del ferrocarril central y los puertos. El ferrocarril central se convirtió en la vía terrestre más importante, en tanto cambió la perspectiva de las comunicaciones y el comercio, dio lugar a nuevos pueblos, enlazó ciudades y movilizó la economía regional para potenciar su ubicación en el mercado nacional de manera más efectiva.

*“Las nuevas líneas de ferrocarril rompieron en parte el aislamiento, ya que facilitaron una mejor conexión económica y social entre distintas comunidades. La comunicación terrestre local se realizaba a través de los caminos de hierro hasta bien avanzada la República. De una u otra forma, todos los ferrocarriles de la zona, excepto el de Holguín-Gibara, concluido en 1893, nacían o morían en alguna propiedad norteamericana”(…)“La población del territorio empleaba necesariamente este medio de transporte, dada la inexistencia de otras vías y medios que no fueran los caminos vecinales, en pésimas condiciones, el caballo, la carreta y el carretón”. (14)*

Otro elemento que favoreció a la región fue la construcción de la carretera central, que benefició directamente el desarrollo de su zona occidental, comprendida entre la costa y las vías del ferrocarril central, a la que se agregaría la construcción de las carreteras de Holguín-Gibara y Holguín- Mayarí con proyección hasta Baracoa. (15) La primera de estas obras dio el golpe de gracia al ferrocarril Holguín-Gibara, y las otras dos favorecerían los lazos entre el Este y el Oeste de la región y de esta con el Sur de la provincia oriental, en particular con Santiago de Cuba.

Como se ha señalado, el auge azucarero de 1914-1919, enmarcado en la Primera Guerra Mundial, incitó la construcción de centrales azucareros en la localidad de Holguín a lo largo del Cauto y en el Este. Estos no contaban con suficiente capital de inversión y se vieron obligadas a desarrollar sus operaciones en tierras deslindadas y ocupadas por hacendados ganaderos, alta clase media y comerciantes hispano-cubanos y terratenientes norteamericanos, con un interés común de participar en las ganancias azucareras. (16) Este complejo escenario forzaría a los centrales de la zona de Holguín a distribuir considerables proporciones de sus utilidades, lo que afectaría la magnitud de

sus tasas de ganancias y su capacidad para la acumulación de capital y la reproducción ampliada, y les impediría trascender su calidad de unidades agro-industriales menores.

La conexión ferroviaria de la ciudad de Holguín con sus barrios rurales y las otras urbes de la región, fue de vital importancia para el superior desarrollo económico y la preponderancia política de aquella en el Nororiente insular. (17) Hacia 1920, en la economía holguinera predominaba el latifundio azucarero y ganadero, el 48,5% de toda la tierra útil estaba cubierta por cañaverales, encuadrados en 1 226 fincas (el 8,7 % del total de las fincas de la región) con una extensión de 141 156 hectáreas o 11 337 caballerías. (18) El valor de la producción cañera en Holguín equivalía al 49,0%, de la producción agrícola total, seguido por la ganadería con un 18,4% del valor total. (19) Estos datos ilustran el fomento de la economía pecuaria en el Término Municipal de Holguín, controlada en gran medida por Wenceslao Infante Bidopia, quien había expandido su negocio a raíz de la conexión de Holguín con el ferrocarril central, en 1906.

Esta creciente dependencia del monocultivo azucarero tendría consecuencias dramáticas para el territorio con el estallido de la crisis económica mundial de 1920-1921.

*“En la estructura económica de la región de Holguín, el proceso de especialización productiva iba dejando de ser ganadero para transformarse en azucarero, y sufrió dolorosamente el impacto de la caída de los precios del dulce en el mercado mundial, entre 1920-1921, para experimentar un notorio restablecimiento al compás de la recuperación de los mismos en el septenio subsiguiente. Sin embargo, es preciso señalar que tales fenómenos se expresaron en formas diversas en el hinterland (la zona de Holguín), y el litoral (las zonas de Banes y Antilla), debido a que constituían escenarios naturales y estructurales diferentes”. (20)*

Esta coyuntura que afecta a Holguín en el periodo señalado, lo mismo en el hinterland que en su franja litoral oriental, se tradujo en la semi-paralización de las transacciones de compraventa y arriendo de tierras, debido a la incertidumbre generada entre las compañías azucareras y sus colonos, por la contracción del mercado mundial del dulce. Sin embargo, crece el volumen de tierras hipotecadas con altos intereses, por la necesidad de los colonos azucareros y los propietarios dedicados a otros tipos de producciones agrícolas, de recursos económicos para mantenerse en la concurrencia y el aprovechamiento por parte de los acreedores (las Compañías Azucareras Rey, Canarias

y Cacocum, los Bancos Mercantil, Nacional y Territorial, comerciantes y hacendados) en la coyuntura adversa, para afirmar su control sobre aquellos o apropiarse de sus tierras. (21) En cuanto al movimiento de la propiedad de la tierra en esta coyuntura, Diana Rosa Abad plantea:

*“(...) la crisis económica de 1920-1921, estancó brevemente la movilidad de la propiedad rústica, dada la incertidumbre generada por el desfavorable mercado del dulce entre las compañías azucareras y las clases hegemónicas locales. Entre 1922-1928, el restablecimiento del mercado azucarero y la demanda de otros productos agrícolas, incentivaron la compraventa de tierras, y esto repercutió en su valorización. Por esas razones, se expandió el sistema de arrendamiento y creció el valor en renta de la tierra. El nuevo impulso económico trajo consigo un incremento en la demanda de créditos comerciales y refacción agrícola, la tasa de interés sobre los préstamos, y la extensión de la propiedad rústica hipotecada (...) El dominio sobre la tierra y el protagonismo en el monocultivo azucarero alcanzado por el capital hispano-cubano en la zona de Holguín entre 1899 y 1920, permitió a su sector terrateniente expandir sus transacciones con la propiedad rústica entre 1921 y 1928, perdiendo su ímpetu hacia el litoral, dado el estrecho control ejercido sobre el mismo por las compañías azucareras norteamericanas, y especialmente por la United Fruit Company”.*(22)

En 1921, el central Rey, al borde de la quiebra ante la imposibilidad de cumplir sus compromisos con sus acreedores, pasó a ser propiedad de la compañía *Fidelity Sugar Company*. El *Royal Bank of Canadá* se apropió por impago de deudas del central Tacajó, para transferirlo más tarde a la *Antillana Sugar States*. El central Maceo, erigido en 1921 por los hermanos Rodríguez Fuentes en la ex hacienda comunera El Canal, comenzó a moler en 1922 bajo la dirección de una compañía norteamericana que lo tomó en arriendo. (23)

Posterior a la crisis en Holguín se produce una fase de recuperación en la etapa comprendida entre los años 1922 y 1928, lo que se tradujo en el incremento de las producciones y exportaciones azucareras, de ello se derivó, además un auge en las operaciones de compraventa y el incremento del precio de la tierra, los créditos comerciales y la refacción agrícola con hipotecas sobre fincas rústicas, así como en el arrendamiento de lotes.



Como parte del Término Municipal de Holguín, Cacocum<sup>5</sup> también fue escenario de este proceso de modernidad de base azucarera. Con el establecimiento de las relaciones de producción capitalistas, a principios del siglo XX, se produjeron cambios trascendentales en la localidad, imputables a la coyuntura de auge azucarero de 1914-1918 que determinó el despliegue del monocultivo cañero por las haciendas situadas en la llanura del Cauto y el Este de la región. Uno de los centrales fundados fue el Cacocum (1918), propiedad de los hermanos Martín y Melchor Palomo Beceña, comerciantes hispano-gibareños asociados a otros cuatro hacendados y comerciantes cubanos. (24)

Otros factores que influyeron en la evolución socioeconómica del área, fueron los trayectos del ferrocarril central y la carretera central, obras que recorrían el territorio de Cacocum. Esta infraestructura de transporte y comunicaciones impulsó el monocultivo azucarero, otras producciones agrícolas alternativas y los negocios mercantiles en general. El poblado resultó especialmente beneficiado por esta circunstancia: *“El Ferrocarril Central atravesaría la región desde su divisoria con Las Tunas, hasta sus confines con Palma Soriano, tramo concluido en 1905. A la altura del poblado de Cacocum, un ramal suyo, operativo a partir de 1908, se bifurcaría hacia la ciudad de Holguín”*. (25)

---

<sup>5</sup> Tomado de <http://www.holguin.cu/categorias/municipios/cacocum/cacocum.htm>. Cacocum este nombre sugiere un profundo análisis. En estudio de lexicología Antillana José Juan Arron exprese “En el caso de Cacocum, López Morales parece haberse basado otra vez en Ortiz, quien sugiere lo siguiente. Cacocum, topónimo. Lugar de la provincia de Oriente ¿De Macacu, nombre que se dio al reino de Angola? Antaño Macacu fue reino poderoso (Connocattim. La M puede haberse truecado en C, entre otras razones, por el influjo del vocablo toponímico Cacongo inmediato a Macacu. En realidad Cacocum no es más que un lugar de paso de la provincia de Oriente, es un barrio del término Municipal de Holguín, un poblado, un ingenio azucarero, una laguna y un río y el verdadero nombre del barrio y el poblado es San Pedro de Cacocum.

Hasta mediados del siglo XVIII Cacocum formaba parte de la jurisdicción de Bayamo. Los pobladores de la comarca, terratenientes y campesinos, se dedicaron fundamentalmente a la cría de ganado y agricultura de autoconsumo, con escasos vínculos con el mercado. Esta población era fundamentalmente criolla, la presencia de los componentes hispano y africano era insignificante, pues los renglones económicos desarrollados en la localidad no demandaban gran cantidad de mano de obra. El ganado producido en los potreros se vendía en la parte sur de Oriente y en el propio Holguín, lo que creó un tipo de relaciones de propiedad agrarias nucleadas en torno a las haciendas ganaderas patriarcales. En el siglo XIX este espacio quedó enmarcado en la Capitanía Pedánea de San Pedro de Cacocum, perteneciente a la jurisdicción holguinera.

Actualmente el barrio de Cacocum limita al norte con el municipio Holguín; al sur con el municipio Cauto Cristo de la provincia Granma; al este con los municipios Urbano Noris y Báguano y al oeste con el municipio Calixto García. Por su posición geográfica se encuentra al sur de la provincia de Holguín, entre los 20.6° y 20.8° de latitud norte y a los 76.3° y 76.7° de longitud oeste en la región oriental de la Isla. Desde 1752 el poblado de Cacocum se constituyó en cabecera del Partido que en el siglo XIX se convirtió en capitanía, con el cuartón Santa Inés, las haciendas El Canal, San José, Arroyo Blanco, las fincas: Yaguabo, Limpio Chiquito, La Concepción, Naranjal, Pesquero, San Vicente, entre otras.

Para evaluar el avance que significó la modernización estructural de base azucarera para el barrio rural de Cacocum<sup>6</sup>, es preciso considerar algunos hitos históricos de su estructura económica: la hacienda comunera Cacocum, hasta 1895, constituyó uno de los focos de desarrollo de la economía pecuaria regional debido a la fortaleza alcanzada por el sistema de hacienda ganadera patriarcal, su ubicación adyacente al Cauto y sus ramificaciones, su fácil acceso al sur de la provincia, en particular al mercado de Santiago de Cuba, su naturaleza de llanura y abundancia de pasto.

El territorio ocupado por la hacienda comunera Cacocum era especialmente codiciado por el capital doméstico y las compañías agrícolas norteamericanas debido a su potencial económico. Se trataba de 1 131 cb de tierra fértil en las inmediaciones del río Cauto, óptima para el monocultivo azucarero atravesada por el Camino de Cuba, el Ferrocarril Central y la Carretera Central, en el cual se erigió además desde 1918 el central Cacocum y cuyas plantaciones también tributaban a los centrales San Germán y Rey.

Una de las consecuencias de estas circunstancias fue la pugna intensa surgida entre estos intereses a raíz del deslinde de la hacienda Cacocum entre el 14 de sept de 1903 cuyos principales incidentes fueron:

---

<sup>6</sup> De 1899 a 1920, se procesaron los datos empíricos obtenidos en las actas de compraventas, refacción, créditos, préstamos, hipotecas, arrendamientos, contrato de colonatos, cesión de derechos y acciones y servidumbres de paso.

Las tendencias manifestadas en la movilidad de la propiedad agraria entre 1899-1920, fueron reconstruidas a partir del manejo de fuentes primarias conservadas en el Archivo Histórico Provincial de Holguín (A. H. P. H.), específicamente los Protocolos Notariales de los abogados Fueron consultados en el periodo referido, 251 volúmenes protocolares de los abogados Emiliano Espinosa, Francisco Grave de Peralta y Casanova, Enrique Rodríguez Fuentes, José A. García Fera, Enrique Betancourt Oberto, Francisco Fernández Rondán y Manuel Rodríguez Arietes, correspondientes al periodo de 1899 a 1920, a fin de obtener la información que permitiera establecer comparaciones entre el periodo anterior y el estudiado y extraer inferencias.

Dos factores obstruyeron el procesamiento analítico de los datos recolectados: en primer lugar, la diversidad de medidas de superficie utilizadas, monedas empleadas en las transacciones y clasificación de las fincas rústicas; y en segundo lugar la ausencia de documentación sobre transacciones de refacción, créditos, préstamos, hipotecas, arrendamientos y cesión de derechos y acciones en la hacienda Cacocum en el periodo de 1899-1920.

Según las actas consultadas en el A. H. P. H., la tierra era transferida en diferentes unidades de medida de superficie expresadas en peso de posesión, caballería, hectárea, metro cuadrado, rosa, metro plano y vara; lo que hizo necesaria, a los efectos de conferir mayor organicidad al trabajo, la decisión de unificarlas mediante su conversión en caballerías.

- a) El litigio entre los condueños comuneros y la Cauto Valley Land Co. de capital norteamericano, propietaria de la hacienda Los Algodones con 1 684 cb, cuyo lindero norte se interceptaba con el lindero sur de la hacienda Cacocum; este litigio se prolongó a partir entre 1905 y culminó con el triunfo de la compañía norteamericana.
- b) Los litigios de las compañías norteamericanas Nipe Bay Co. (sucursal de la United Fruit Co.), la Sugar Antilla Co. y The Cuba Railroad Co. entre ellas y con los condueños comuneros.
- c) La extraordinaria dilación del proceso de calificación de los títulos iniciado en 1906, que se extendió hasta 1927, debido a que los calificadores fueron sobornados por las compañías norteamericanas y por algunos hacendados, para despojar de sus tierras a muchos comuneros.

A pesar de la destrucción de su base económica, producto de la guerra independentista de 1895-1898, en los 22 años transcurridos entre el inicio de la ocupación militar estadounidense y la primera conmoción económica crítica que afrontó la República, hubo un periodo de expansión socioeconómica. A continuación se refieren una serie de datos que ilustran esta aseveración:

Se encontraron en el mercado de tierras 287 vendedores y 282 compradores para proceder a la transferencia de la propiedad sobre 32 385 caballerías de la hacienda comunera en proceso de deslinde de Cacocum —dato que implica que anualmente se vendían y compraban 1 472 caballerías—El precio promedio de la tierra fue bajo en los tres primeros años de la posguerra, pero en lo sucesivo, hasta 1920 la tendencia general fue hacia una intensa movilidad de la propiedad agraria y a la valorización de la tierra —con fluctuaciones coyunturales por encima o por debajo del valor medio, dinámica expresiva la no necesaria sincronía entre el auge del monocultivo azucarero y el precio de la tierra, sino que este dependía también de otras variables concomitantes, tales como los intereses particulares de compradores y vendedores, las condiciones generales de la tierra, y las manipulaciones de las que la misma fue objeto, en el curso del traumático y largo proceso de deslinde de la hacienda.<sup>7</sup>

El desempeño empresarial de los hermanos Martín y Melchor Palomo Beceña, comerciantes hispano-gibareños, amerita especial atención en este punto, por cuanto ellos fueron los fundadores del central referido, en 1918. Entre ese año y 1920, incitados

---

<sup>7</sup> Archivo Histórico Provincial de Holguín (AHPH). Fondo de Protocolos Notariales (1899-1920)

por el auge azucarero, emprendieron una estrategia de diversificación de sus inversiones, que se tradujo en la fundación, en ese mismo año, de una colonia cañera que suministraría la materia prima al central Rey, la constitución de dos sociedades mercantiles, y la instalación de un gran aserrío para procesar los 4 000 pies de madera que aportó el despeje de terrenos para el cultivo de caña en su latifundio de la hacienda Cacocum. (26)

En lo concerniente a la naturaleza de los contratos de colonato:

*“Los contratos podían asumir la función de medio de capitalización de la reproducción ampliada del monocultivo azucarero. En 1917 (...) un contrato de colonato correspondiente a una finca de 30 caballerías tomada en arriendo del central Cacocum, colindante con las vías del ferrocarril central, fue cedido por una renta anual de 2 100 pesos; y en el transcurso de 1920 dicha operación se efectuó tres veces más, por rentas ascendentes a 3 000, 18 000 y 100 000 pesos. En 1918 la Compañía Azucarera Central Cacocum vendió en 12 000 pesos el central Rey los contratos de caña de sus seis principales colonos (...)*

*La ruptura de un contrato colono-compañía azucarera no implicaba necesariamente el fin de los vínculos económicos bilaterales. En 1918 Hermenegildo y Ricardo Pupo Pérez y Pedro Rojas Cano, excolonos del central Cupey, acordaron sendos contratos de fomento de colonias cañeras con el central Cacocum, pero mantenían su compromiso de liquidación de la refacción proporcionada por el primero con las utilidades que les reportaría su nuevo convenio. En ese año José Aguirre y Francisco Narbona Lotti, cuyos contratos habían sido transferidos por el central Cacocum al Rey, debían aún su última refacción al primero, y contrajeron un compromiso similar”. (27)*

De este periodo solamente se preserva una escritura referente a una transacción de servidumbre de paso en Cacocum. En ella se plantea que en el año 1918, el gran colono azucarero Luis Masferrer y Grave de Peralta realizó la venta de un chucho de ferrocarril en el Km 10 del ramal Cacocum–Holguín al propietario José Vives Feria, por un precio de 300 pesos, de ello se puede deducir el interés de los terratenientes de aprovechar el beneficio económico que reportaría el enlace de los negocios azucareros del área cauteña con el movimiento mercantil urbano de la ciudad cabecera, el más importante de la región.

Los datos sobre compraventa de tierras son indispensables para explicar las dinámicas de la movilidad de la propiedad rústica. Se identifican períodos en este sentido: 1899-1913, recuperación de las devastaciones de la última guerra de independencia; 1914-

1919, auge azucarero incitado por la Primera Guerra Mundial; 1920-1921, primera crisis económica de postguerra.

En el período (1899-1913), los indicadores muestran una rápida concentración de la propiedad agraria con precios relativamente bajos, dinámica incitada por la destrucción de la economía agraria, la falta de ayuda oficial a los campesinos, el tendido de la vías del Ferrocarril Central, el deslinde de la hacienda comunera, y la precipitación de muchos representantes del capital doméstico interesados en adquirir tierras en ese territorio.

El periodo de 1914-1919 está caracterizado por el abrupto descenso de las transacciones de compraventa y la elevación considerable del precio de la tierra; lo que es atribuible a que en el periodo anterior se concretó la propiedad latifundiaria y los terratenientes no estaban interesados en deshacerse de la tierra, esperando la bonanza económica que les reportarían la apertura de los centrales azucareros a lo largo del Cauto, especialmente el central Cacocum, y el trayecto del Ferrocarril Central.

En el período siguiente (1920-1921), la acción conjunta del factor mencionado anteriormente y la crisis económica mundial, comportó que continuaran la caída de la compraventa de tierras y la valorización de la tierra.

### **Conclusiones**

Entre 1899 y 1920, la región de Holguín experimentó un acelerado proceso de modernización estructural de base azucarera. El movimiento de la propiedad agraria en el barrio de Cacocum, se constituye en arquetipo del potencial y las limitaciones del referido proceso.

La irrupción del proceso de modernización estructural de base azucarera en la región holguinera, y el periodo de auge del mercado mundial azucarero desde 1914 hasta 1919, influyeron en el redimensionamiento socioeconómico del barrio rural de Cacocum. Una de sus expresiones fue la tendencia a una intensa movilidad de la propiedad agraria y la valorización de la tierra, con fluctuaciones coyunturales por encima o por debajo del valor medio, entre 1901 y 1920.

La construcción y las operaciones del central Cacocum impulsaron el latifundio azucarero, a su vez el proceso de deslinde y división de la hacienda comunera Cacocum, posibilitó la apropiación de la mayor parte de la tierra por representantes del capital

doméstico y la alta clase media, asimismo el trayecto del Ferrocarril Central incentivó todas las actividades económicas.

### **Citas bibliográficas**

1. CÁRDENAS TAULER, Rafael: La ruta holguinera hacia el capitalismo, Editorial La Mezquita, Holguín, 2014, pp. 59.
2. Ibídem pp 143
3. Ibídem pp143 y 144
4. CÁRDENAS TAULER, Rafael. (Ob.cit) pp144
5. Ibídem pp144 y145
6. Ibídem pp145
7. Ibídem pp 145
8. Ibídem.pp145 y 146
9. Ibídem. pp 59 y 60
10. SINTRAS, Elia, José ABREU y Rolando BELLIDO. De Isla a Isla: Los canarios en el azúcar, p. 25.
11. Ibídem. (Ob.cit.), p. 27
12. Ibídem p71.
13. Ibídem p71.
14. VEGA SUÑOL, José-norteamericanos en Holguín. Un estudio desde los documentos históricos. Temas no. 62-63: 169-179, abril-septiembre de 2010. Disponible en: [www.estudioshistoricos.org](http://www.estudioshistoricos.org) consultado el 15 de sept. 2015.
15. SAN MIGUEL, Maira et al: Síntesis histórica municipal de Holguín. Ediciones Holguín, 2010.
16. CÁRDENAS TAULER, Rafael-La ruta holguinera hacia el capitalismo, Editorial La Mezquita, Holguín, 2014, pp. 68.
17. VEGA SUÑOL, José-Región e identidad. Ediciones Holguín, 2012. P71.
18. SAN MIGUEL, Maira et al-Síntesis histórica municipal de Holguín. Ediciones Holguín, 2010 P83
19. Tomado de <http://www.wsro.org/> Organización Mundial de Investigaciones Azucareras.
20. ABAD REYNOSA, Anna Rosa-Impacto de la crisis económica mundial de 1920-1921 y la recuperación de 1922-1928, en las relaciones de propiedad

- agrarias del hinterland y el litoral de Holguín. Tesis en opción al título de licenciado en Historia. 2011
21. Ibídem
  22. Ibídem
  23. Tomado de <http://www.inca.minaz.cu/>. Instituto Nacional de Investigaciones de la Caña de Azúcar (INICA), MINAZ
  24. Archivo Histórico Provincial de Holguín (AHPH). Fondo de Protocolos Notariales (1899-1920).
  25. CÁRDENAS TAULER, Rafael Ángel-La ruta holguinera hacia el capitalismo. Holguín, Editorial La Mezquita, 2014, pp. 70
  26. CÁRDENAS TAULER, Rafael Ángel- Dos décadas cruciales para el afianzamiento de la cultura económica moderna en la sociedad holguinera: 1899-1920. Revista Estudios Históricos – CDHRPyB- Año VI - Diciembre 2014 - Nº 13 – ISSN: 1688 – 5317. Uruguay. Disponible en <http://www.estudioshistoricos.org>.
  27. CÁRDENAS TAULER, Rafael Ángel-La ruta holguinera hacia el capitalismo. Holguín, editorial La Mezquita, 2014, pp. 106-107.

#### BIBLIOGRAFÍA:

- ABREU CARDET, José et. al. Historia de Cuba. 2012. Santo Domingo, D.N, edición Archivo General de la Nación (vol. CLXXXVI).
- ALIENES Y UROSA, Julián Características fundamentales de la economía cubana. 1950. Biblioteca de la Economía Cubana, Banco Nacional de Cuba, La Habana: editorial Cenit.
- BURLATSKI. Manual del Materialismo Histórico. Moscú.1980. Edición Progreso Moscú.
- CABRERA ARAUJO, David. La industria azucarera. 1995. Holguín: Época de la colonia. Ediciones Holguín.
- CAMERON, rondo. Historia Económica Mundial desde el paleolítico hasta el presente. Parte II. 2004. La Habana: Editorial Félix Varela, Cuba.
- CANTÓN NAVARRO, José et al. Historia de Cuba: La Neocolonia. Organización y Crisis desde 1899-1940. 2004. La Habana editorial Félix Varela.

CÁRDENAS TAULER, Rafael. La ruta holguinera hacia el capitalismo. 2014. Holguín: Editorial La Mezquita.

CÁRDENAS TAULER, Rafael Ángel: Dos décadas cruciales para el afianzamiento de la cultura económica moderna en la sociedad holguinera: 1899-1920. 2014. Revista Estudios Históricos. Uruguay – CDHRPyB- Año VI - Diciembre - Nº 13 – ISSN: 1688 – 5317.

DEL LLANO, Eduardo. El imperialismo: capitalismo monopolista. 1976. La Habana: Editorial ORBE.

ELY ROLAND, Tey. Cuando reinaba su Majestad el Azúcar. Estudio histórico-sociológico de una tragedia latinoamericana: el monocultivo en Cuba. Origen y evolución del proceso .2001. La Habana: Imagen Contemporánea.

FERNÁNDEZ GARCÍA, Francisco et al- Lecciones de Economía Política del Capitalismo. 2004. La Habana: Editorial Félix Varela.

FRIEDLAENDER, Heinrich. Historia Económica de Cuba. 1978. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.

GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro. La gran burguesía comercial en Cuba, 1899-1920. 1989. La Habana: Editora Ciencias Sociales.

JIMÉNEZ SOLER, Guillermo. Las empresas de Cuba, 1958, 2004. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.

\_\_\_\_\_ Los propietarios de Cuba, 1958, 2008. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.

LE RIVEREND, Julio. Historia económica de Cuba. 1974. La Habana: Editora Revolucionaria.

PINO-SANTOS, Oscar. Cuba. Historia y economía 1984. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.

SAN MIGUEL, Mayra. Hernel PÉREZ CONCEPCIÓN. Síntesis histórica municipal de Holguín. 2010. Holguín: Ediciones Holguín.

SINTRAS, Elia, José ABREU y Rolando BELLIDO. De Isla a Isla: Los canarios en el azúcar. 2013 .Holguín: Ediciones Holguín. p. 25.

TORRES LÓPEZ, Mario. Conozca a Holguín actual. 1947. Holguín: S/E

VEGA SUÑOL, José. Región e Identidad. 2002. Holguín: Ediciones Holguín.

ZANETTI LECUONA, Oscar. La República: notas sobre economía y sociedad. 2007. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.



\_\_\_\_\_Economía azucarera cubana. 2009. La Habana: Editorial. Ciencias sociales.

\_\_\_\_\_ Los cautivos de la Reciprocidad. 2003. La Habana: Editorial Ciencias Sociales.

Oriente contemporáneo. Termino Municipal de Holguín. S/F y S/A.

#### FUENTES DE ARCHIVO.

AHPH: fondo protocolos notariales de 1899 a 1920

Artículo recibido: 14 de junio de 2016

Artículo aprobado: agosto de 2016

Publicado: Diciembre de 2016