

---

---

ALEJANDRO GARCÍA

---

(Matanzas, Cuba, 1932). Doctor en Ciencias Históricas (1987). Profesor de Mérito (Universidad de La Habana, 2002). Profesor en la Facultad de Filosofía e Historia de la Universidad de la Habana y del Colegio Universitario San Jerónimo de La Habana. Ha publicado los libros *La gran burguesía comercial en Cuba* (1990) y *De la consolidación a la crisis* (1999). Otros, en autoría compartida son: *La United Fruit. Un caso del dominio imperialista en Cuba* (1976), *Caminos para el azúcar* (1987) y *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España. 1765-1902* (2004). Sus artículos han sido publicados en Argentina, Australia, Cuba, Ecuador, España, Estados Unidos, México, Suecia y Venezuela.

## **Resumen**

El presente artículo aborda la producción y comercialización internacional del banano en Cuba, desde el final de la guerra de los Diez Años (1878), hasta el inicio de la guerra de Independencia (1895). El mismo muestra la historia del desarrollo de dicho cultivo en la zona nororiental de la isla y su organización internacional, así como las vinculaciones que se establecieron entre los productores y comerciantes locales y las empresas estadunidenses que operaban el negocio bananero en aguas del Caribe.

**Palabras clave:** banana, guineo, racimo, capitalista local, Cuban Red, Gros Michel.

## **Abstract**

The present article is about the production and international commerce of banana in Cuba, from the end of the Ten Years War (1878), until the beginning of the Independence War (1895). The paper shows the development history of this cultivation in the north-oriental zone of the Island; the international organization of the banana trade, and the relations between peasants, local merchants, and north-american companies that operating banana business in the Caribbean Sea.

**Key words:** banana, guineo, bunch, local capitalist, Cuban Red, Gros Michel.

**Fecha de recepción:** julio de 2007

**Fecha de aceptación:** septiembre de 2007

# ENTRE LA GUERRA Y LA PAZ. CUBA EN TIEMPOS DEL AUGE BANANERO (1878-1895)

Alejandro García

**D**esde finales del siglo XVIII Cuba se había convertido en un importante exportador de productos tropicales; en primer lugar, de azúcar de caña, seguida a distancia por un tradicional producto de su suelo: el tabaco. Sin embargo, durante los siglos XIX y XX también llegarían a alcanzar una discreta importancia para la economía insular otros productos de origen agrícola, cuyos valores comerciales siempre fueron menores en comparación con los antes mencionados. Entre estos casos estuvieron el cacao, los cocos, el café, el henequén y algunas variedades frutales del plátano, entre las conocidas comercialmente como *bananos*. Como en ciertos países del sudeste asiático, de América o África, en esta isla caribeña los plátanos constituyeron un componente importante para la alimentación humana y animal, pero la comercialización internacional de los frutos de esta herbácea gigante sólo comenzó a partir de la primera década del siglo XIX, cuando se realizaron algunas tempranas exportaciones de banano *rojo* o *morado* desde la costa nororiental de Cuba hacia algunos puertos estadunidenses, de la costa del Atlántico.<sup>1</sup>

Durante 150 años (1804-1954) se exportó banano desde la mayor de las Antillas –Cuba– hacia Estados Unidos; sin embargo, el reflejo de dicho proceso es casi inexistente en la historiografía bananera de las Américas. Esta generalmente se limita a un registro sobre el primer embarque de plátano-fruta realizado en 1804.<sup>2</sup> El comercio internacional de bananos

<sup>1</sup> García, “Costa”, 2001, pp. 67-83.

<sup>2</sup> Simmonds, *Plátanos*, 1973, pp. 68-69; Reynolds, *Banana*, 1927, p. 39; Ellis, *Transnacionales*, 1983, p. 31, y Wilson, *Empire*, 1947, p. 13.

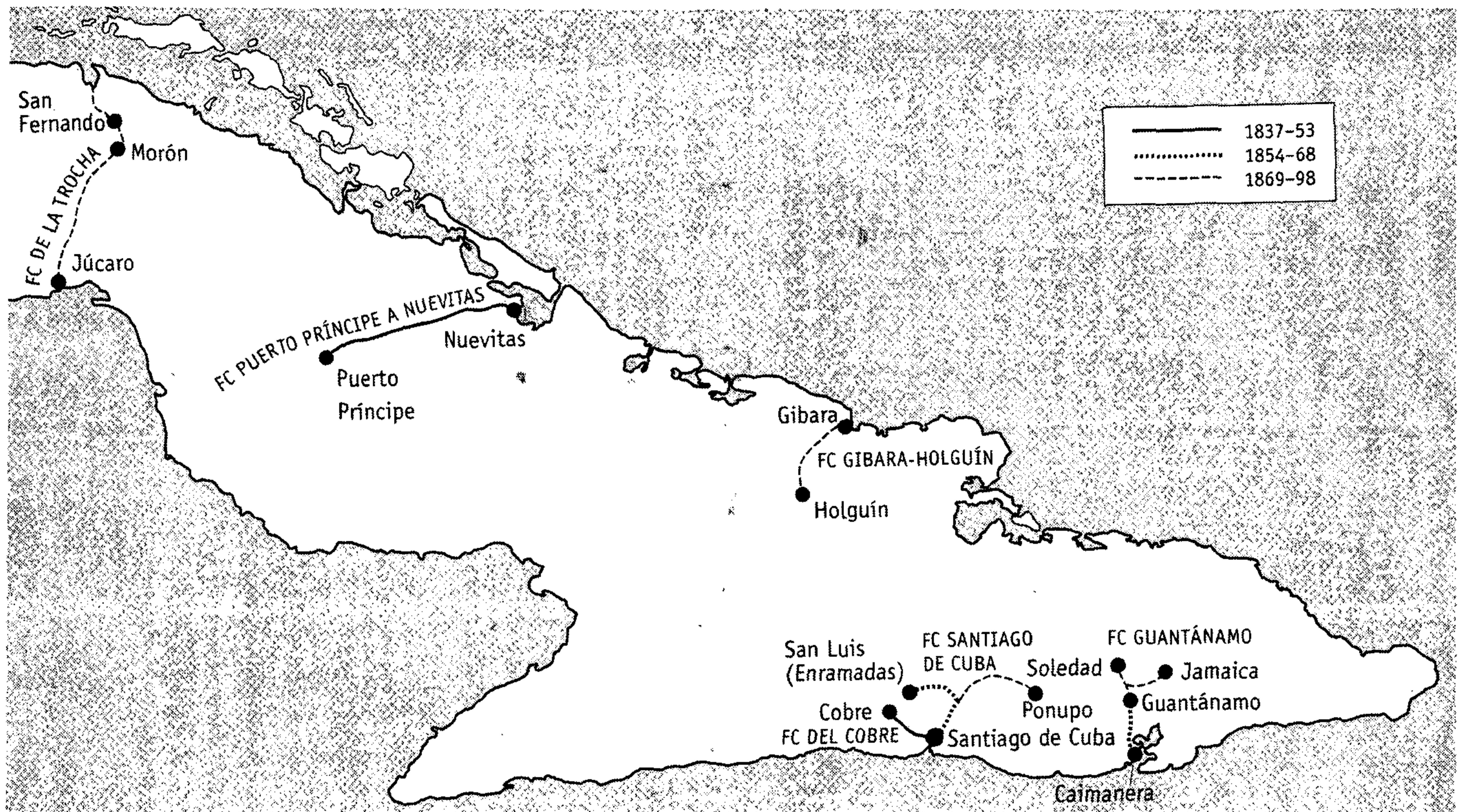
desde Cuba fue realizado a partir de una zona específica del litoral cubano que se localiza en el extremo noreste de su territorio. La misma se extiende desde el puerto de Gibara y sigue rumbo hacia el este para terminar en Maisí, en el confín oriental de la isla.

Las primeras aproximaciones al conocimiento sobre dicho tema se encuentran recogidas en algunos estudios de carácter local o regional realizados en la propia isla. Los más antiguos responden a la autoría de periodistas locales como Ricardo Varona Pupo en *Banes (Crónicas)* (Santiago de Cuba, Imprenta Ros, 1930), quien como parte de la historia local se refiere a la introducción del cultivo y exportación de bananos a partir del enclave de Banes; y el de Ernesto de las Cuevas Morrillo, en su breve obra titulada *El guineo-banano* (Baracoa, 1935) donde su autor trata de dejar constancia histórica de la antigüedad y trascendencia que tuvo dicha actividad económica para la sociedad local de Baracoa.

Varias décadas después y al influjo de los estudios empresariales relacionados con la acción de las transnacionales estadunidenses en Cuba, se publicaron dos investigaciones sobre el accionar de la conocida bananera United Fruit Co. en territorio cubano. Uno de estos estudios fue realizado por el historiador de aquella región Ariel James; se trata de *Imperialismo y nación en una plantación bananera* (La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1976). En el mismo se pone énfasis en el conocimiento acerca de la acción desplegada por dicha empresa, a partir de la producción y comercialización del banano en el entorno de la bahía de Banes.

En la investigación realizada por un equipo de profesores y estudiantes de la antigua Escuela de Historia de la Universidad de La Habana, y publicado con el título *La United Fruit. Un caso del dominio imperialista en Cuba* (La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1976), el tema bananero sólo fue abordado tangencialmente, ya que el estudio se centró en la principal actividad realizada por la United Fruit en la región nororiental del país y que, en el caso cubano, estuvo concentrada en la explotación azucarera.

Más recientemente el autor del presente trabajo publicó en España dos artículos en los que se abordan algunos aspectos del tema bananero en Cuba. En el primero, “La costa cubana del comercio bananero. 1804-1868” (revista *Tiempos de América*, núm. 7, año 2000, pp. 67-83), se trata una parte de la historia del desarrollo mercantil bananero de la isla como respuesta a las posibilidades ofrecidas por los mercados de destino antes de 1868. En él se plasman los registros disponibles sobre esta actividad a partir de Cuba. El segundo artículo, “Santo, seña y ruta histórica del plátano hasta Cuba” (*Revista de Indias*, vol. LXI, núm. 221, enero-abril de 2001, pp. 141-166), se abordan algunas generalidades y detalles sobre la introducción del banano en Cuba y la caracterización de las zonas donde



Tomado de Zanetti y García, *Sugar*, 1998, p. 54.

se llevó a cabo el cultivo y la comercialización internacional de esta fruta a partir de algunos puertos de la mayor de las Antillas.

El presente artículo tiene un objetivo de alcance limitado; se trata fundamentalmente de la descripción y análisis del proceso seguido por la comercialización del banano en Cuba desde finales de la guerra de los Diez Años (1878) hasta el inicio de la guerra de Independencia (1895).<sup>3</sup> Esta constituye una importante etapa para el desarrollo del comercio bananero internacional, tanto en Europa a partir de las islas Canarias como en América mediante la difusión de la musácea entre los archipiélagos y costas bañadas por el mar Caribe. Aunque Cuba participó en dicha etapa de auge, mediante una extraordinaria ampliación de los cultivos gracias al aporte de nuevos capitales y la introducción de algunos adelantos tecnológicos relacionados sobre todo con la aplicación del vapor en la transportación terrestre y marítima del plátano, sus posibilidades para alcanzar con posterioridad un mayor desarrollo se vieron frustradas bruscamente por el comienzo de la guerra de Independencia. Los negocios bananeros de la isla fueron, en alguna medida, restaurados hasta después de 1898, pero esa es otra historia que quedaría fuera del marco temporal propuesto para el presente trabajo.

### TRANSITORIA PÉRDIDA DEL LUGAR DE CUBA EN LA ECONOMÍA BANANERA INTERNACIONAL

Desde los años posteriores a la guerra de Secesión y en un contexto caracterizado por el desarrollo de la agricultura e industria en Estados Unidos de Norteamérica, el papel desempeñado por este país con respecto al área del Caribe resultó muy favorecido. Esta particular situación produjo un giro importante en el comercio bananero que con cierta estabilidad se había desarrollado hasta entonces entre Cuba y algunas ciudades estadunidenses. A pesar de la favorable situación para la demanda bananera que se presentó a partir de aquellos años en el mercado de aquella nación, dicha ventaja no pudo ser aprovechada por los produc-

<sup>3</sup> La primera guerra por la independencia de Cuba tuvo lugar entre 1868 y 1878. Durante la misma las acciones bélicas no lograron penetrar en la parte occidental de la isla, donde se encontraba concentrada la mayor parte de la riqueza azucarera y tabacalera del país, en este caso los efectos destructivos de la misma se concentraron en los territorios centroorientales. Finalmente la paz fue firmada sin que fuera reconocida la independencia de la isla. La guerra de Independencia se inició en 1895 y concluyó en 1898 mediante la participación del ejército y la marina de Estados Unidos y la ocupación extranjera del país. En esta contienda las afectaciones resultantes de la actividad bélica se extendieron a todo el territorio nacional, dejando una secuela de ruina y destrucción en cultivos e infraestructura y una gran afectación en el monto de la población y sus condiciones de vida.

tores y comerciantes asentados en Cuba, puesto que a partir de octubre de 1868 y hasta después de 1878<sup>4</sup> tuvieron lugar en la isla, casi en sucesión, dos conflictos armados que afectaron negativamente tanto la estabilidad como el desarrollo de la actividades mercantiles internacionales que sustentaban hasta entonces la prosperidad de la ciudad de Baracoa y la del pequeño poblado de Samá.

Durante la mayor parte de los años en que tuvieron lugar las actividades bélicas en favor de la independencia, la zona noreste de la isla fue utilizada reiteradamente por los insurgentes cubanos como base receptora de expediciones armadas. A causa de este inconveniente y algunos otros que surgieron como resultado de la belicosa actitud asumida por las autoridades locales de Cuba con respecto al acceso de los buques extranjeros a los embarcaderos –al mismo tiempo que la inseguridad para la navegación de altura provocada por la destrucción del faro de Punta de Maisí por los insurrectos, casi desde los inicios de la guerra de los Diez Años–, puede comprenderse perfectamente la actitud de los comerciantes estadunidenses y los capitanes de los barcos fruteros con respecto al arribo de sus barcos a los puertos y surtidores de la zona más extrema del norte de la isla.

Como alternativa ante tal situación, los comerciantes y marinos involucrados en el tráfico frutero optaron por reforzar otras redes y rutas mercantiles que permitieran garantizar el abastecimiento ininterrumpido de los mercados norteños con frutas procedentes de cualquier territorio insular o continental del área caribeña que estuviera en condiciones de suministrarlas.

En alguna medida, esto fue lo que ocurrió durante los diez años en que se mantuvo el conflicto armado en Cuba. La práctica asumida por los comerciantes y transportistas de banano durante aquellos años favoreció en última instancia la incorporación definitiva de nuevas áreas productoras ubicadas en el propio archipiélago de las Antillas y en Centroamérica. Con el tiempo, este *modus operandi* llegaría a convertirse en algo muy habitual en la organización del comercio bananero a escala internacional.

Para lograr su pleno e ininterrumpido funcionamiento y además desarrollar las posibilidades de una expansión futura, los empresarios involucrados en el comercio de plátanos dieron los pasos necesarios para disponer simultáneamente de opciones diversas para la compra del producto en cualquier territorio que estuviera en condiciones de garantizar una oferta estable y barata de la mercancía frutera. Esta forma de operar

<sup>4</sup> Se trata de las acciones armadas comprendidas como parte de la guerra de los Diez Años o Guerra Grande (1868-1878), y también las de la llamada Guerra Chiquita (1879-1880).

constituyó una especie de garantía frente a las múltiples eventualidades de carácter político, meteorológico o epidemiológico que pudieran presentarse indistintamente en cualquiera de las áreas abastecedoras, las cuales estaban constantemente sujetas tanto a esos riesgos de la naturaleza como a la conflictividad política.

Además de la anterior premisa estratégica para el logro de un comercio bananero exitoso, los empresarios de ese sector tomaron otras medidas, tales como crear condiciones organizativas seguras y estables para la adquisición y manejo de la delicada mercancía frutera mediante la erección de la infraestructura necesaria para el almacenamiento, transporte y el más rápido embarque de la mercancía. También constituyó un factor favorable para el desarrollo del negocio frutero, la seguridad de practicar una navegación libre de interferencias ajenas a la actividad mercantil. La carencia de estas condiciones en la mitad oriental de la isla de Cuba durante aquellos primeros diez años de guerra por la independencia, llegaron a afectar de manera muy directa todas las actividades agrícolas y mercantiles que habitualmente solían realizarse en dichos territorios.

Las guerras afectaron a la población dispersa que habitaba en las zonas rurales de la costa noreste de la isla, desde el puerto de Gibara hasta el extremo más oriental. Ante cada acción bélica o la menor sospecha de desembarco de combatientes y de armas, la población residente en esos lugares fue concentrada y trasladada a sitios menos expuestos, especialmente en los casos de aquellos pobladores que estaban asentados en los puntos más cercanos a las costas. A causa del aislamiento con respecto a las escasísimas comunicaciones terrestres que hubo en aquellas regiones del país hasta mediados del siglo XX, dichos sitios se convirtieron en puntos vulnerables para la infiltración de expediciones y el desembarco de armamento con destino a los combatientes independentistas. En estas circunstancias, aquellos embarcaderos y abrigos del litoral que habían servido desde siempre al comercio clandestino con productos de la tierra, y no pocas veces para el ilegal ingreso de esclavos africanos, fueron considerados por las autoridades coloniales como lugares peligrosos.

Esta situación produjo grandes quebrantos en la agricultura de aquellas zonas. Sin embargo, la trascendencia de las afectaciones producidas por las acciones guerrilleras de los independentistas en el comercio bananero durante la guerra de los Diez Años, quedaron minimizadas en las afirmaciones que fueron hechas con posterioridad por uno de los más antiguos comerciantes fruteros de aquella ciudad. Veinte años después de ocurridos los hechos, y desde su retiro en territorio español, dicho negociante expresó que por lo menos hasta 1872 había tenido lugar un gran crecimiento en las exportaciones de Baracoa, gracias a una situación de paz local que había sido lograda a pesar de que el conjunto de

aquella comarca estaba comprendido dentro de la zona de peligro en que habitualmente operaban las fuerzas insurrectas.<sup>5</sup>

#### LA SITUACIÓN DE PAZ Y EL DESPEGUE BANANERO DE LA REGIÓN

Al cesar completamente las actividades bélicas, casi en los albores de la década de los ochenta, el cultivo y exportación del banano o *guíneo* se realizaba principalmente en las áreas próximas a Baracoa y en los mencionados sitios ubicados más al occidente, como Samá, Banes o Gibara. Baracoa tenía a su favor el hecho de haber sido la zona bananera más antigua y experimentada del país y tener bajo su jurisdicción a una ciudad debidamente consolidada y su pequeño y abrigado puerto. Cuando a mediados del siglo XIX las frutas, y muy particularmente el banano, parecieron transformarse en el objeto comercial de mayor importancia para la región, ya el conjunto de la sociedad urbana y rural establecida allí había transitado por más de tres siglos de lenta formación. En su interior se habían consolidado los distintos componentes de la estructura socioeconómica local; se habían distribuido desde mucho tiempo atrás las funciones burocráticas representativas del poder colonial, pero también existían las jerarquías correspondientes a los diferentes estratos y clases sociales de la localidad. Por otra parte, la propiedad de la tierra se había distribuido y redistribuido más de una vez, en dependencia de las circunstancias económicas o políticas por las que había transitado la región a través del tiempo. El centro administrativo, militar y cultural de toda aquella área pionera lo era la primera villa fundada en Cuba: Nuestra Señora de la Asunción de Baracoa. El comercio frutero introdujo su dinámica propia, tanto en su puerto y ciudad, como en los embarcaderos situados en algunos abrigos de la costa, lográndose así afianzar una importante actividad económica que resultaría determinante para la vida de los pobladores de toda aquella zona.

Durante los consecutivos diez años de guerra, la actividad bélica había logrado polarizar y enfrentar en un grado importante las fuerzas vitales de la sociedad cubana, arrastrándolas hacia una lucha cuyo objetivo final debió ser la independencia de la isla. Pero al mismo tiempo que el territorio y la población de la mayor de las Antillas eran parcialmente abatidos por la guerra, en ciertas ciudades portuarias de Estados Unidos,

<sup>5</sup> Se trata de uno de los comerciantes catalanes de Baracoa, Jaime Lluhy Taulina, quien, sin embargo, en 1877 había declarado en quiebra su sociedad mercantil. Lluhy, *Conveniencia*, 1889, p. 5, y “Julián de Zulueta da poderes a Jaime Carbó, de Baracoa, para que lo represente en la quiebra de Jaime Lluhy Taulina”, en Archivo Nacional de Cuba (en adelante ANC), Protocolos notariales, notario Gabriel Ramírez, 1877, fs. 725 y ss.

tales como Boston, Nueva York, Filadelfia, Baltimore o Nueva Orleans, se consolidaba, organizaba, estabilizaba y crecía de manera espectacular un gran mercado para los productos tropicales. Las compañías navieras y los marinos, que generalmente procedían de aquellas ciudades del noreste americano, habían logrado la intensificación de sus actividades en torno al negocio bananero, organizándolo a partir de unas pocas islas del Caribe y de algunos otros sitios del subcontinente que bordeaban dicha cuenca marítima.

### INTRODUCCIÓN DE UNA NUEVA VARIEDAD COMERCIAL

Desde mucho antes de incrementarse sustancialmente la demanda internacional del fruto bananero, un nuevo clon botánicamente identificado como perteneciente a la sección Emusa, grupo AAA, del género *Musa*,<sup>6</sup> había sido introducido y aclimatado en las colonias británicas del Caribe. Se trata de un plátano-fruta de corteza amarilla en su madurez, conocido en los países anglosajones como *Gros Michel*. Se afirma que esta variedad había sido creada en la lejana Malasia, y que se había introducido a la isla caribeña Jamaica por gestión del botánico francés Jean François Pouyat, entre 1835 y 1836, extendiéndose desde aquí a otras islas del Caribe y a América Central.<sup>7</sup> Según la tradición oral, dicha variedad había sido llevada por un oficial naval francés al jardín botánico de Saint-Pierre, en Martinica, a comienzos del siglo XIX. Desde Martinica, un llamado capitán Johnson lo condujo a Cuba.

Este conjunto de circunstancias determinaron que dicha variedad hubiera quedado identificada en la isla de Cuba como *guineo*, o *guineo Johnson* (por el capitán de este nombre), *puyá* (por el botánico Pouyat), *marteño* (por martiniqueño), *plátano de martinica*, o simplemente *rabilargo*. Sin embargo, no ha quedado en claro la etiología del nombre de *guineo* que se le da en Cuba, y que sin lugar a dudas sugiere un origen africano. Entre las ventajas que dicho clon podía exhibir con vistas a su comercialización, están su atractiva apariencia caracterizada por una madurez homogénea de color amarillo brillante, así como el tamaño y forma de la fruta; aunque también puede contarse en su favor la exuberancia de los racimos y la resistencia de los mismos ante los descuidos de la manipulación, ya que pueden soportar de manera aceptable el transporte sin embalaje que era practicado en aquella época. No obstante, dos debilidades lo han caracterizado: la primera tiene que ver con su proceso de madura-

<sup>6</sup> Segundo la clasificación tomada de Simmonds, *Plátanos*, 1973, pp. 92-93.

<sup>7</sup> Champion, *Plátano*, 1968, p. 24.

ción, mucho más rápido que el Cuban Red, la variedad de banano rojo que había sido exportada por Cuba desde los inicios del siglo XIX. La segunda debilidad del Gros Michel se refiere a la falta de resistencia del clon ante la enfermedad *Fusarium oxysporum f. cubense*, conocida más popularmente como “mal de Panamá”.

A partir de la década de los setenta del siglo XIX, y casi de la mano de la navegación a vapor, el Gros Michel fue ganando paulatinamente un importante espacio en el mercado internacional desplazando al tradicional morado Cuban Red o Red Banana.<sup>8</sup> Con el apoyo del nuevo clon, Jamaica quedó incorporada de manera intensa a la exportación platanera desde la década de los setenta, hasta convertirse en el principal abastecedor del creciente mercado estadunidense.<sup>9</sup> Como se ha dicho repetidamente, la coyuntura que se presentó a finales de la década de 1870 resultó muy favorable para la comercialización internacional de la fruta desde cualquier lugar de las Antillas o de Centroamérica. Por entonces, la navegación a vapor comenzaba a introducir una importante ventaja comercial para el negocio bananero al reducirse el tiempo empleado en la transportación de la fruta y con ello disminuir los riesgos de pérdida en los embarques por maduración anticipada. Sin embargo, los beneficios que de esta situación debió necesariamente obtener Cuba no se produjeron en el momento oportuno a causa de la interrupción en los cultivos y las exportaciones motivados por la guerra de los Diez Años. Pero una vez concluida esta, la reanimación de los plantíos bananeros y el trasiego en los embarcaderos no se hizo esperar. Si se considera que desde 1877, es decir, el año anterior a la pacificación inicial de la zona, ya la producción y exportación del guineo-banano se había recuperado hasta alcanzar cifras superiores a los 900 000 racimos, resulta perfectamente comprensible que tan pronto como en el año de 1883 dicha cifra se hubiera duplicado, y cinco años más tarde, en 1888, la exportación alcanzara el elevado monto de 4 500 000 racimos.

#### LAS PLANTACIONES CUBANAS SE EXTIENDEN

Con el desarrollo de los cultivos bananeros mediante la utilización del nuevo clon recién adoptado por Cuba, la producción nacional respondió rápidamente a la demanda originada por el creciente mercado de Estados Unidos. Fue precisamente después de la guerra de los Diez Años cuando comenzaron a fomentarse masivamente otras zonas bananeras

<sup>8</sup> *Ibid.* Y también Hernández, *Plátano*, 1973, p. 105, y Simmonds, *Plátanos*, 1973, p. 133.

<sup>9</sup> Simmonds, *Plátanos*, 1973, p. 93 y Ellis, *Transnacionales*, 1983.

de la región nororiental, sobre todo en lugares situados en los alrededores de las bahías de Tánamo y de Banes, donde el crecimiento resultó más espectacular.

En las plantaciones de nueva creación el monto de la producción creció entre 20 y 50 veces con respecto a los años finales de la guerra. Para comprender mejor la naturaleza de dicho fenómeno no puede desconocerse el fundamental punto de partida que constituyó el enorme crecimiento experimentado en la demanda de banano por parte del mercado estadunidense. Pero también deben tenerse en cuenta factores tales como los cambios que en la escala y la organización del negocio se habían producido como respuesta a la propia demanda de esta fruta. Entre estos puede reconocerse la diversidad de intereses poderosos que se combinaron en aquel momento para la explotación del banano en Cuba, y como resultado de ello la agresiva competencia que comenzó a desarrollarse entre las entidades comerciales y navieras que operaban en el sector a escala internacional. Tampoco puede pasarse por alto el importante factor que constituían los recursos de capital de que dispusieron las entidades que asumieron la expansión de los cultivos en la isla durante la coyuntura de los años ochenta.

### NUEVO PAPEL DE BARACOA EN LA EXPORTACIÓN DE FRUTA

Para los inicios de década de los setenta del siglo XIX, en la ciudad de Baracoa ya existía un definido grupo exportador que estaba sólidamente establecido en el territorio, tanto en el plano económico, como en el social o el político. Al comenzar la fiebre del guineo o banano en la década siguiente, ya era posible reconocer la presencia de comerciantes fruteros que procedían de algún puerto de Estados Unidos, pero que a la vez contaban con negocios de importancia en varios lugares del Caribe y de Centroamérica, tal y como lo fueron durante varias décadas el siciliano Salvatore di Giorgio y sus sucesores.<sup>10</sup> Avanzados los años ochenta, la élite agromercantil baracoense podía considerarse lo suficientemente entrenada en el negocio frutero como para llevar a cabo una política dirigida simultáneamente a la expansión de sus plantaciones en la propia subregión de Baracoa, como a la obtención del control comercial en las nuevas áreas que se fomentaban en Samá o Banes, lugares situados hacia el oeste, bastante alejados de la ciudad primada. En la situación de

<sup>10</sup> Salvatore di Giorgio, oriundo de Cefalú, en Sicilia, fue el fundador de una dinastía frutera en Estados Unidos. Tanto en Baracoa, como en Honduras, Jamaica, México y otros lugares de la región, adquiría grandes partidas de plátanos para la empresa Mexican-American Fruit and Steamship Company, de la cual poseía 50% de las acciones. Giorgio, *Giorgio's*, 1983, p. 11.

amplia demanda internacional del plátano-fruta que se creó a partir de los años ochenta, se organizaron en Baracoa algunas nuevas empresas mercantiles y agrícolas de cierta importancia cuyos promotores habían partido de una experiencia previa y que a la vez disponían de capitales provenientes de los propios negocios fruteros que habían venido operando desde varias décadas antes.

Formando parte del estrato empresarial superior, más moderno y dinámico, también se introdujeron algunas nuevas sociedades cuyas bases financieras y sistema de relaciones mercantiles estaban comercialmente muy entrelazados con intereses foráneos de procedencia diversa. Entre estas estuvieron los casos del antes mencionado Salvatore di Giorgio y también el de la familia Dumois, cuyas cabezas empresariales estuvieron muy vinculadas a los mismos intereses fruteros de Nueva York y Boston que, al finalizar el siglo XIX, dieron origen a la United Fruit Company. Fueron precisamente los hermanos Dumois<sup>11</sup> quienes en sociedad con terratenientes de la zona de Banes y Gibara acometieron el fomento de la enorme plantación bananera mediante la creación de tres entidades: la Samá Fruit Company, Banes Fruit Company y Dumois Fruit Company.

#### LA EXPORTACIÓN DURANTE LOS AÑOS DE AUGE BANANERO

Al igual que Banes y su bahía, un lugar costero conocido como Cayo Mambí era considerado antes de la década de los ochenta como un sitio perdido entre los manglares de la bahía de Tánamo, en una dirección intermedia entre Baracoa y la bahía de Nipe. El mismo alcanzaría un especial protagonismo en la exportación bananera a partir de dicha década. Allí se estableció una empresa estadounidense, la Cuban Fruit Company, cuyos objetivos mercantiles eran muy similares a los de las entidades anteriormente mencionadas.

Es conocido que durante la década de los ochenta y la mitad de los noventa del siglo XIX se produjo una situación de despegue bananero en distintos lugares del continente americano tales como Jamaica, Costa Rica, Honduras, Nicaragua, el istmo panameño y también en las africanas islas Canarias.<sup>12</sup> Por esa misma época, en la costa cubana del guineo se incrementaron considerablemente los cultivos y la exportación del plátano-fruta. Dicho proceso había comenzado a producirse más lentamente en la mayor de las Antillas a finales de la década de los setenta de

<sup>11</sup> Se trata de Hipólito, Simón, Alfredo, Enrique y Jorge Dumois.

<sup>12</sup> El auge del cultivo masivo y la comercialización internacional del banano se produjo en las islas Canarias, casi al mismo tiempo en que dicho proceso tenía lugar en Centroamérica y el Caribe. Véase López, "Cultivo", 1972.

ese siglo, a pesar de que su práctica agrícola y mercantil no constituía una novedad para la población de aquellos lugares, sino que más bien se trataba de una actividad que comenzaba a retomarse a una escala mucho mayor que la que se había alcanzado durante décadas anteriores, cuando Cuba era prácticamente el único exportador de bananas a partir de los tradicionales Cuban Reds. Sin embargo, en el caso de Cuba el auge bananero de los ochenta y noventa finalmente se vería otra vez interrumpido a causa de la nueva guerra por la independencia que tuvo lugar entre los años de 1895 y 1898.

Si notable había resultado la casi inmediata restauración de los cultivos después de la guerra de los Diez Años, también lo fue el crecimiento acelerado de las exportaciones una vez cesada la misma. De este modo puede comprenderse mejor el hecho de que la pacificación de la isla favoreció de manera muy particular a aquellas zonas del territorio oriental dedicadas al cultivo del guineo; sobre todo si se recuerda que una buena parte de las acciones militares de la misma habían tenido como escenario aquellos espacios de la extensa región centrooriental del país donde precisamente se producía banano para la exportación. En este sentido, dicha zona nororiental del país mostraba una diferencia con respecto a la región occidental de la isla, ya que esta había logrado mantener sus actividades económicas durante el curso de toda la guerra, gracias a la protección que le había brindado el ejército español. El conocimiento de los resultados productivos y comerciales alcanzados por la exportación bananera a partir de 1877, es decir, un año antes de concluir formalmente la también llamada Guerra Grande, y el año de 1895 en que comenzó la guerra de Independencia, expresan con claridad el éxito que tuvo la empresa bananera en Cuba durante aquellos 19 años consecutivos (véase cuadro 1).

No obstante el indudable éxito obtenido por el cultivo y exportación del plátano a partir de aquellos territorios del norte oriental de la isla, si se compara el valor monetario alcanzado por dichos embarques con los valores generados por el conjunto de las exportaciones que solían enviarse desde puertos cubanos hacia Estados Unidos, puede apreciarse que el valor comercial del banano exportado resulta notablemente bajo. Si se utilizan como base para la comparación los años comprendidos entre 1891 y 1893, tres de los años en que dicha exportación alcanzó los mayores valores en el siglo XIX, puede apreciarse que los números correspondientes exclusivamente a la mercancía bananera son notablemente pequeños.

Los datos ofrecidos en el cuadro 2 expresan la modestia de los valores que la exportación de bananas tuvo con respecto al total de las exportaciones remitidas a Estados Unidos; aproximadamente 1.73% en 1891;

CUADRO 1. EXPORTACIÓN DE BANANOS (GUINEOS)  
REALIZADOS POR CUBA, ENTRE 1877 Y 1895

<i>Años</i>	<i>Racimos</i>
1877	966 695
1878	1 067 994
1879	1 167 856
1880	1 310 801
1881	1 910 411
1882	1 622 235
1883	2 153 504
1884	2 313 679
1885	2 818 689
1886	2 351 634
1887	2 918 807
1888	4 428 366
1889	4 764 294
1890	5 734 152
1891	6 038 474
1892	7 663 531
1893	7 159 815
1894	6 757 618
1895	6 829 286

Fuentes: Porter, *Industrial*, 1899, p. 345; *Revista de Agricultura*, La Habana, año XIV, núm. 6, 11 de febrero de 1894, y año XV, núm. 294 de agosto de 1895; Quesada, *Handbook*, 1905, y *The Standard*, 1950, t. I, p. 45.

1.47 en 1892, y 2.08% en 1893. La importancia de dicho producto resulta todavía comparativamente menor si el valor de mercado del banano exportado en 1894, 1 277 406 pesos, se relaciona con el valor global de las exportaciones cubanas en ese mismo año, ascendentes a 116 033 200 pesos; en este caso su representatividad es sólo de 1%.<sup>13</sup> A pesar de la pequeñez de los anteriores números relativos, es imposible pasar por alto la importancia que tuvo dicha actividad económica vista a escala regional, principalmente a causa del grado de concentración territorial que caracterizó la misma en Cuba. Los cultivos y los puertos exportadores estaban ubicados en una irregular franja costera de algo más de 250 kilómetros de extensión y una media de quince kilómetros en profundidad,

<sup>13</sup> *Balance*, 1895.

CUADRO 2. CUBA. VALORES COMPARATIVOS  
EN LAS EXPORTACIONES TOTALES A ESTADOS UNIDOS  
Y LOS CORRESPONDIENTES AL BANANO, 1891 Y 1893  
(EN MILLONES DE PESOS)

<i>Años</i>	<i>Exportación total</i>	<i>Exportación bananera</i>
1891	61.7	1.07
1892	77.9	1.53
1893	78.7	1.64

Fuente: Zanetti, *Comercio*, 1998, p. 197.

con la excepción de algunas áreas en las cuales el ancho de una faja platanera más dispersa podía alcanzar entre los 30 y los 40 kilómetros. Dicho espacio territorial logró alcanzar en los momentos de mayor prosperidad un área total de alrededor de 5 200 kilómetros, cercano a 4.68% del territorio nacional, donde en 1887 residía alrededor de 3.05% de la población cubana.<sup>14</sup> En una economía nacional, donde más de 80% de los valores exportados estaban representados por el azúcar, mientras que el segundo renglón de importancia, el tabaco, alcanzaba sólo entre 10 y 11% del total, los plátanos tenían una importancia muy poco relevante para el conjunto de la economía nacional. Sin embargo, esta actividad unida a la exportación de otras frutas había llegado a constituir el centro alrededor del cual giró durante mucho tiempo la vida económica de una particular región costera de la isla caracterizada sobre todo por su aislamiento con respecto al resto del territorio nacional.

#### LAS PRINCIPALES ZONAS PRODUCTORAS DURANTE LA “FIEBRE DEL BANANO”

El acceso a cualquier lugar de la costa nororiental de Cuba al finalizar el siglo XIX sólo podía lograrse mediante el empleo de la navegación marítima. Como único caso de aquella región, el puerto de Gibara, en el límite más occidental de la costa del banano, podía darse el lujo de contar con una comunicación terrestre directa con alguna otra localidad, en este caso Holguín, ciudad a la cual se accedía por un ferrocarril de vía estrecha que hasta aquel momento tampoco disponía de conexiones con

<sup>14</sup> En 1899, esta proporción había aumentado a 4.31% del total de la población en aquel momento. Para el cálculo se han considerado solamente los municipios de Baracoa, Sagua de Tánamo, Mayarí y Gibara. Departamento, *Informe*, 1900, pp. 189-191 y 198-201.

el resto de la isla. A causa de esta particular situación puede considerarse que el epicentro de la economía bananera de Cuba se mantuvo hasta los años de la república como un extenso conjunto de enclaves cuyas comunicaciones podían realizarse sólo por mar, tanto para el privilegiado enlace con los puertos de destino de su mercancía frutera situados en Estados Unidos, como para llegar hasta otras ciudades importantes de la propia isla como Santiago y La Habana o, simplemente, para trasladarse a cualquier otro sitio del territorio nacional.

Durante las décadas de los ochenta y noventa del siglo XIX, el crecimiento de las exportaciones del Gros Michel desde Cuba se produjo de manera inequívoca alrededor de tres fundamentales subregiones o zonas de cultivo de la región oriental. Aunque llegaron a establecerse diferentes embarcaderos y delegaciones de aduana a lo largo de la costa, fueron principalmente Baracoa, Cayo Mambí en Sagua de Tánamo, Banes y, en menor medida, Gibara con los embarcaderos de Samá y Bahía del Naranjo, los fundamentales lugares habilitados para el comercio internacional que podían canalizar oficialmente los embarques procedentes de los diferentes polos bananeros que, en solución de continuidad, se desarrollaron durante el siglo XIX en las inmediaciones de aquellas costas. En Baracoa –la pionera de este tipo de cultivos en la isla– durante aquellos años lograron consolidarse los viejos mecanismos agromercantiles que se habían establecido tempranamente para su relación con los puertos de la costa oriental de Estados Unidos. Dicha circunstancia favoreció allí la creación de una sociedad local estable que, a diferencia de la mayor parte de las ciudades portuarias de la isla, no descansaba sobre una economía azucarera sino frutera. Las élites mercantiles de la ciudad primada de Cuba llegaron a contar con una larga experiencia en este tipo de negocios, desarrollaron su propio espíritu empresarial y también su dinámica particular, todo lo cual les permitió alcanzar una relativa opulencia y la definición de una identidad local propia muy tempranamente. El crecimiento de las exportaciones bananeras de Baracoa entre 1881 y 1895 transitó desde una media de 1 700 000 racimos embarcados por su puerto entre 1881 y 1885, al registro de 3 100 000 millones entre 1891 y 1895, manteniendo con ello el más importante lugar en la exportación frutera de la isla. Sin embargo, a pesar de tan importante incremento, el intenso ritmo de crecimiento que durante los mismos años lograron las otras áreas fruteras, hizo disminuir su participación relativa en las exportaciones, reduciéndose esta desde 83.60% en el primer quinquenio, hasta sólo 47.50% en los inicios de la década de los noventa del siglo XIX.

En el área de Sagua de Tánamo, con antecedentes mucho más débiles en el negocio del banano, también se alcanzaron cifras espectaculares, pero allí el control de estas actividades se mantuvo compartido entre

empresarios de la vecina Baracoa y al menos una empresa estadounidense que sirvió como avanzada a la entrada de capitales de esa procedencia durante los años posteriores a la guerra. En el caso de Sagua de Tánamo, los valores medios ascendieron desde la modesta cifra de 231 665 racimos en el quinquenio comenzado en 1881, hasta lograr 1 400 000 en el que terminó en 1895, lo que significó un ascenso relativo de su participación en las exportaciones desde 11.22% en 1891, hasta alcanzar 21.7% en 1895.

Banes constituyó un caso muy claro de incorporación tardía, pero a la vez en gran escala, al cultivo y exportación de banano. Hasta la década de los sesenta de siglo XIX, los lugares situados en los alrededores de dicha bahía presentaban una imagen desoladora por su grado de abandono y despoblamiento, a pesar de que desde 1827 se habían otorgado franquicias encaminadas a estimular el establecimiento de colonos en dicha zona, sin resultado alguno.<sup>15</sup> No obstante la inicial escasez de asentamientos poblacionales de alguna significación en el lugar, la actividad bananera para el área de Banes fue concebida en términos de negocio en gran escala, especialmente a partir de 1888 cuando se fomentaron nuevas plantaciones en lugares como Samá y otros situados en las antiguas y casi abandonadas haciendas de los alrededores de la bahía, como Los Angeles y Mulas. La apertura de El Embarcadero –mediante la instalación de un muelle y almacenes– y la puesta en servicio de una vía férrea de 18 kilómetros de extensión servida por locomotoras de vapor, completó el equipamiento indispensable para un despegue espectacular de los cultivos y facilitar la exportación de plátanos de fruta. Todo ello traería como resultados casi inmediatos la fundación y el crecimiento poblacional de lo que sería en el siglo XX el pueblo o ciudad de Banes. De una media de algo más de 500 000 racimos anuales producidos y exportados por Banes durante el despegue inicial de la plantación entre los años de 1881 y 1885, las actividades de exportación del banano llegaron a promediar 2 000 000 de racimos entre 1891 y 1895. A partir de su inicial participación con un discreto 5% con respecto al total de las exportaciones bananeras efectuadas desde puertos cubanos en aquel primer quinquenio, Banes llegaría a representar 30.8% de las mismas en el último quinquenio registrado.

La exportación de los plátanos llamados *guineos* se mantuvo durante la década de los noventa del siglo XIX en una situación altamente competitiva en el mercado estadounidense, con respecto a otros abastecedores que solían concurrir a las mismas plazas portuarias. Entre los mayores y estables exportadores bananeros de aquella época, Cuba contaba con

<sup>15</sup> Pezuela, *Diccionario*, 1863-1866, t. 1, p. 114.

un potencial similar al de Jamaica. Esta posesión británica del Caribe mantuvo un rango en valores bananeros de exportación que oscilaban desde 1 300 000 hasta 2 000 000 de dólares anuales, entre los años de 1889 y 1893. Durante aquel mismo periodo Cuba exportó plátanos por valores que generalmente superaban 1 000 000 de dólares y que en algunos años podían alcanzar hasta 1 600 000.<sup>16</sup> En 1893, cuando la mayor de las Antillas ya exportaba entre 6 000 000 y 7 000 000 de racimos anuales, las exportaciones de los países de Centroamérica, que comenzaban a desarrollar una economía bananera, como Costa Rica, Guatemala, Honduras y Panamá, apenas lograban rebasar individualmente la cifra de 2 000 000 de racimos anuales (véase cuadro 3).<sup>17</sup>

#### ACERCA DE LA INFRAESTRUCTURA BANANERA

El auge bananero que tuvo lugar entre la década de los ochenta y la mitad de los noventa del siglo XIX hizo necesaria la introducción de ciertos artilugios y medios técnicos que facilitaran la transportación y los embarques masivos de la fruta. Ante el incremento de las exportaciones, la primera cuestión a resolver estuvo centrada en las insuficiencias de los embarcaderos que habían sido utilizados hasta entonces por los comerciantes y cultivadores de la fruta en la zona de Baracoa. Desde un principio, los embarques habían sido realizados contando con el amparo de los accidentes y abrigos naturales que la costa podía ofrecer, y también mediante algunas escasas instalaciones representadas por muelles rústicos e inadecuados, como lo fue el antiguo muelle del puerto Baracoa.

Sin embargo, desde la década de los ochenta comenzaron a materializarse proyectos para la construcción y mejoramiento de muelles y almacenes ubicados en el embarcadero del propio puerto y también en otros sitios, como la desembocadura del río Yumurí,<sup>18</sup> lugar este último donde solían concentrarse importantes cargas con destino a la exportación. Mediante la simple observación de los mapas y de la propia zona es fácil reconocer visualmente que las franjas ocupadas por las llanuras costeras en Baracoa suelen ser estrechas. Estos espacios de diferentes niveles bloqueados por montañas fueron ocupados desde los primeros momentos por las plantaciones de guineos. Pero precisamente a causa de dicha particularidad topográfica, la posterior extensión de los cultivos debió realizarse

<sup>16</sup> *Revista de Agricultura*, La Habana, 4 de agosto de 1895, año xv, núm. 29.

<sup>17</sup> Ellis, *Transnacionales*, 1983, p. 41.

<sup>18</sup> Fomento, leg. 208, núm. 2; Fomento. Comercio, leg. 209, núm. 23; leg. 214, núm. 14 y otros en Archivo Histórico Nacional, Madrid (en adelante AHN).

**CUADRO 3. EXPORTACIONES DE BANANOS DE COSTA RICA,  
CUBA, GUATEMALA, HONDURAS Y PANAMÁ, EN 1893 Y 1898  
(EN RACIMOS)**

<i>Años</i>	<i>Costa Rica</i>	<i>Cuba</i>	<i>Guatemala</i>	<i>Honduras</i>	<i>Panamá</i>
1893	1 278 647	7 159 815	193 522	1 400 863	2 058 583
1898	2 231 036		186 492	1 701 693	2 068 500

Fuente: Ellis, *Transnacionales*, 1983, p. 41.

mediante la ocupación de terrenos de una mayor elevación y la construcción de terrazas en sus laderas.

Para resolver los inconvenientes que la propia topografía del lugar podía causar para los embarques masivos del guineo, varias soluciones mecánicas fueron introducidas con el fin de que la fruta pudiera ser conducida desde los planos más elevados hacia puntos de embarque que se encontraban situados en lugares más bajos de la costa. Estas circunstancias hicieron necesaria la instalación de diferentes ingenios que se orientaron a la solución de dicho problema. Fueron precisamente la desembocadura del río Yumurí y particularmente el sitio conocido como El Jigüey, dos de los lugares donde se podía apreciar con mayor claridad el gran desnivel existente entre los terrenos de cultivo, el lugar de acopio de la fruta y los puntos de embarque ubicados a nivel del mar.

Uno de los primeros y quizás el más importante artilugio construido para resolver este problema fue un teleférico de factura alemana, que se instaló en 1883 y que diez años más tarde fue ampliado hacia el sitio conocido como Gran Tierra. Este ingenio tenía la función de conducir las cargas individuales de racimos desde lo alto, en un lugar llamado La Dolorita, en el barrio de La Sabana, hasta alcanzar el nivel del mar, en un punto situado a unas seis leguas de Baracoa, muy próximo a la desembocadura del río anteriormente mencionado. En la labor gestora y el financiamiento que propiciaron la instalación de este ingenio mecánico estuvieron involucrados los principales productores de las haciendas de La Sabana y el Yumurí, conjuntamente con algunos de los principales miembros de la oligarquía local que funcionaban como exportadores, armadores y consignatarios de buques, registrados en Baracoa.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> En dicha labor gestora participaron Carísimo Espalter (cosechero), Juan Arrúe (cosechero y vocal de la Junta de Agricultura de Baracoa), Pedro José Monés y Maury (exportador, armador y alcalde de Baracoa), Víctor Puig (exportador), Miguel Perellade (exportador), Miguel Villaplana (exportador), Diego Belmonte y Francisco Llibre (cosecheros), Quirico Bonell y José Tur (exportadores), Roque Alayo (exportador) y otros cosecheros; además del abogado

Para el funcionamiento de dicho teleférico se instalaron máquinas de vapor que facilitaban el traslado y descenso de las góndolas cargadas de bananos desde las plantaciones hasta los embarcaderos, así como el ascenso de personas y mercancías hacia aquellos mismos lugares, a lo largo de una trayectoria de unos diez kilómetros. La Gran Vía Aérea del Yumurí, como se la llamó pomposamente, sería bautizada popularmente como *eleveto*, quizás una corrupción extraída del título de la razón social que finalmente operó dicha instalación: la Soler Elevator and Tramway Company. En 1890 la conocida firma Monés y Compañía también financiaría la instalación de un segundo teleférico que entregó para su operación al mismo artífice del anterior: Agustín Soler Espalter.

Con el objetivo de servir al traslado y embarque masivo de guineos que realizaban las mayores empresas exportadoras que operaron en el oriente cubano, también fue introducido un ferrocarril en aquellas abandonadas zonas del territorio nacional, desde la penúltima década del siglo XIX. Este importante medio de transporte –resultante de la primera revolución industrial– había sido utilizado en casi todo el occidente de la isla a partir de 1837, mientras que en el extremo oriental sólo habían logrado mantenerse funcionando algunas carrileras en las zonas próximas a Santiago de Cuba y Guantánamo, casi siempre destinadas a objetivos azucareros o mineros. Sin embargo, en la década de los ochenta de ese siglo, el consorcio formado a partir de la antes mencionada familia Dumois, mediante sus conexiones con los comerciantes fruteros de Boston y utilizando la mediación de un grupo de empresas que previamente habían creado, procedieron a la instalación de los primeros kilómetros de vía férrea estrecha para la transportación del plátano desde la hacienda de Mulas hasta el flamante embarcadero que construyeron en Esterón, un sitio de la bahía de Banes.

También a finales de la década de los ochenta, y unido al saneamiento y relleno de unos terrenos costeros cubiertos de mangle que con anterioridad habían sido utilizados para la realización de complicados y eventuales embarques de productos de la tierra, la firma de origen estadounidense Cuban Fruit Company logró el establecimiento de un muelle y la construcción de un ferrocarril de 3.5 millas (5.6 kilómetros) de extensión, destinado a facilitar sus propios embarques bananeros por el estratégico lugar conocido como Cayo Mambí, en la bahía de Táñamo. Aunque probablemente fueran agregados algunos kilómetros más a los anteriores

---

Gil Hartman y los mecánicos Agustín Soler Espalter (principal promotor de la idea y a la vez hacendado de La Sabana, regidor en varias ocasiones y presidente de la Junta de Agricultura, Comercio e Industria de Baracoa en 1872), y José Batista. Véanse, entre otras fuentes, Yero, *Baracoa*, 1944, y Cuevas, *Guineo-banano*, 1935, pp. 20-23.

construidos por ambas empresas bananeras, la adopción de la entonces moderna tecnología del transporte terrestre no llegaría a difundirse con mayor amplitud en estos parajes de la costa cubana hasta principios del siglo XX, cuando una parte de las tierras que la integraban comenzaron a ser destinadas masivamente al cultivo de la caña de azúcar.

No obstante la extensión del litoral bananero de Cuba, la existencia de infinidad de bahías, ensenadas y abrigos naturales constituyó en todo momento una ventaja muy favorable para que la mercancía frutera pudiera ser embarcada por muchos puntos diferentes del litoral, lo cual acortaba necesariamente las transportaciones terrestres, fatigosas y complicadas, desde las plantaciones hasta los puntos de embarque. Como ya es conocido, en algunas de las zonas más próximas a Baracoa las llanuras costeras son sumamente estrechas; por esta causa y hasta el siglo XX, los racimos de plátanos debieron ser trasladados en arriás desde sitios quizás no muy distantes, pero sí escabrosos. En otros lugares menos abruptos la transportación pudo realizarse de manera algo más cómoda a causa de que los terrenos destinados a las plantaciones, aunque más extensos y alejados de las costas, disponían de espacios llanos por los cuales transitar mediante el empleo de carretas tiradas por bueyes.

La falta de mayores facilidades para la transportación por vía terrestre a distancias medias, y la extensión misma de la costa cubana del banano hizo necesario el poner simultáneamente en servicio diversos puertos y subpuertos con el fin de realizar la exportación bananera de manera más directa. Sin embargo, otros embarcaderos sólo estuvieron en capacidad de servir como lugares de acopio y punto de escala marítimo con respecto al más cercano puerto habilitado para las exportaciones directas. Como en la mayor parte de los estratégicos puntos del litoral que se utilizaban para los embarques de bananos solía faltar el calado necesario para que los barcos fruteros pudieran fondear adecuadamente, las operaciones de carga debieron realizarse mediante el auxilio de patanas o lanchones (llamados en aquellas zonas *lancones*).

A partir de los servicios prestados por estas últimas embarcaciones auxiliadas por remolcadores de vapor, finalmente era logrado el acceso de las cargas fruteras a los barcos que se encontraban fondeados en zonas más profundas del litoral. Desde el sitio más occidental de la costa cubana del banano (el puerto de Gibara) y siguiendo el rumbo de la costa hacia el este, se fomentaron durante el siglo XIX varios puntos de embarque de guineos, tales como Boca de Samá, Banes, Cayo Mambí, Baracoa y Mata, aunque también se aprovecharon ventajosamente las desembocaduras de algunos ríos como el Toa y el Yumurí, sin contar algunos otros lugares menos relevantes que fueron ganando o perdiendo importancia en la medida en que la instalación de algunos medios técnicos en

sitios muy puntuales logró ofrecer comodidades adicionales para que los productores y los comerciantes pudieran realizar sus embarques con mayor facilidad.

Como se ha podido apreciar, la infraestructura que facilitaba los embarques y la transportación de banano en la región nororiental de Cuba fue de algún modo reforzada y modernizada a partir de la década de los ochenta del siglo XIX como una respuesta al incremento de la demanda frutera. Pero no debe olvidarse que desde la década anterior ya habían comenzado a introducirse ciertas innovaciones de trascendencia relacionadas con el cultivo y la transportación masiva de guineos. Entre 1872 y 1875 ya se había operado la sustitución casi total de los clones del tradicional Cuban Red por la ideal variedad comercial Gros Michel, pero también desde algunos años antes había comenzado una verdadera revolución en la transportación marítima, que consistía en la introducción de la navegación a vapor y su aplicación a la conducción del banano desde los centros de producción hasta sus destinos mercantiles.

La propulsión mediante vapor desplazaría gradualmente a los veleiros que solían cumplimentar la carrera entre la costa cubana del banano y los puertos estadounidenses, quedando todavía en servicio durante muchos años algunas goletas destinadas a la navegación de altura. Poco tiempo después, pero ya comenzado el siglo XX, la refrigeración se encargaría de completar el sistema de transportación frutera mediante un aporte fundamental que lo dotaría de un grado superior de eficiencia y al mismo tiempo abriría la posibilidad de conducir la fruta desde lugares mucho más alejados de sus fundamentales mercados de destino.

#### VÍNCULOS EXTERNOS DE LAS EMPRESAS LOCALES

Como ya es conocido, en la década de los ochenta del siglo XIX comenzó la más extensa etapa de crecimiento bananero que tuvo lugar en Cuba durante esa centuria. Durante ese periodo se incorporaron nuevas firmas mercantiles al negocio frutero, mientras que las viejas casas reorganizaron sus sociedades con el propósito de adaptarlas a las circunstancias de cada momento. Fallecidos los hermanos Agustín y Pedro Monés y Maury, los dos hijos del segundo, Pedro José de Jesús y José Pedro Fortunato, heredarían los negocios de Monés y Hermano, reorganizando la empresa en 1880 bajo el título de Monés y Compañía. La gestión empresarial de la nueva entidad quedó en manos de Pedro José, quien desarrollaría una exitosa carrera en los diferentes planos de la vida social: como empresario al frente de los intereses mercantiles e industriales de la firma, y como político al convertirse en regidor en 1878, con sólo 30 años de

edad. Posteriormente sería también alcalde de Baracoa (1880-1883), y vocal en la diputación de Santiago durante varios años.

Al igual que algunos exitosos hacendados y comerciantes en azúcar y esclavos radicados en las ciudades portuarias del occidente de Cuba que habían sido ennoblecidos por la corona de España, Pedro José Monés también fue convertido en marqués en su momento, pero por designación de su santidad el papa León XIII.<sup>20</sup> En 1894, este importante oligarca local efectuó el traspaso de algunas de sus propiedades de Baracoa al comerciante barcelonés José Simón González, y fijó después su residencia en París. Posteriormente J. Simón, en sociedad con los intereses estadunidenses de la familia Di Giorgio (J. Simón y Compañía S. en C.) emprendería nuevos negocios a partir del banano, justo antes de que se iniciara la guerra de Independencia.

Durante la década de los ochenta, la nómina del comercio bananero de Baracoa se incrementó considerablemente mediante la incorporación de nuevas sociedades mercantiles. Como es de suponer, el mayor éxito en el negocio bananero dependía sobre todo del control que tuviera cada empresario sobre los diferentes factores que en el mismo intervenían. Entre estos podían estar la producción misma, mediante su financiamiento y modos de control sobre la tierra y la fuerza de trabajo; el financiamiento de las operaciones de compraventa en el ámbito local; el acopio y almacenamiento de la mercancía; el transporte marítimo representado por la propiedad de buques o la función de consignatarios y, finalmente, la comercialización de la fruta en el mercado exterior.

Puede suponerse que el ejercicio de tales actividades por parte de los empresarios bananeros locales o, en su lugar, la integración de los mismos a las redes internacionales que estuvieran en condiciones de asumirlas, debió haber constituido en su momento la aspiración máxima de cada uno de estos negociantes. Ejemplo de este tipo de empresario abarcador de la totalidad del negocio lo fue en su momento de mayor éxito Hipólito Dumois, cabeza de un clan familiar integrado por cinco hermanos. Este fue un empresario venido desde Santiago de Cuba dotado de suficiente preparación para los negocios, y además contaba con experiencia y conexiones con capitalistas y empresarios estadunidenses ligados previamente al negocio bananero e interesados en lograr la penetración del mercado exportador de fruta en Cuba. Los inversionistas vinculados a él fueron Lorenzo Down Baker y Andrew Preston, quienes

<sup>20</sup> Por breve de su santidad León XIII fue concedida la dignidad de marqués de Maury con carácter personal a Pedro José de Jesús Monés y Maury, Vals de la Paisa y Parés, siendo autorizado su uso en España por real orden de 1897. Véase Nieto, *Dignidades*, 1954, pp. 143-144.

formaron parte de una sociedad mercantil que había sido registrada en 1885 como Boston Fruit Company.

Como un primer paso para introducirse en el negocio bananero, Dumois logró establecerse como comerciante en Baracoa en sociedad con un acreditado negociante de aquella plaza, José Tur; sin embargo, en aquellos momentos la tradicional oligarquía bananera de la ciudad ya tenía distribuida la casi totalidad de los espacios existentes en el negocio frutero del lugar y además contaba con posiciones de importancia en los gobiernos local y regional. Por consiguiente, la competencia frente a la trama de intereses ya creados le hizo difícil todo intento de promover un nuevo negocio en gran escala en aquellos particulares territorios. Del mismo modo, los otros lugares apropiados para el cultivo que se encontraban en la vecina Sagua de Tánamo, habían sido ya copados por capitalistas estadunidenses desde 1878, cuando los mismos habían realizado la compra de 1 500 caballerías de tierra a la familia de los condes de Jaruco y Mopox, con el propósito de establecer allí un enclave bananero que pasaría a explotar la ya mencionada Cuba Fruit Company, una vez saneados los terrenos costeros e instalada la infraestructura necesaria para el funcionamiento de un puerto.

A causa de la situación apuntada, la introducción de los intereses de los hermanos Dumois y la idea de desarrollarlos a una escala mayor en aquellas inmediaciones fue desechada, para finalmente orientar sus intereses hacia terrenos bien alejados de aquellas zonas, como los que estaban disponibles en el área de Samá y los alrededores de la bahía de Banes. El punto de partida para el negocio en gran escala se fijó mediante la adquisición de unas 3 000 caballerías de tierra (40 000 hectáreas), en sociedad con terratenientes y comerciantes de Baracoa y de Gibara, y contando con la participación de un caudillo local.

La entidad formada para estos propósitos quedó finalmente registrada como Banes Fruit Company.<sup>21</sup> Con el propósito de disputar el espacio a otros plantadores establecidos previamente en Samá, como Bonell, Monés y Ruiz, también fue creada por los Dumois la Samá Fruit Company. Finalmente, la comercialización del producto debió correr a cargo de la firma Dumois Fruit Company, la cual, desde Nueva York, sería administrada por uno de los hermanos Dumois.

Con el propósito de asumir plenamente la gestión del enorme negocio frutero, los intereses de Hipólito Dumois fueron finalmente retirados de la sociedad Tur y Dumois de Baracoa, mediante la transferencia de sus

<sup>21</sup> Dicha entidad estuvo formada por Hipólito Dumois, unido a Juan Cárdenas, hacendado de Baracoa y Alto Songo, el terrateniente de Gibara Delfín Pupo y el coronel de la guerra de Independencia Octavio Silva. James, *Banes*, 1976, pp. 57-60, y Varios, *United*, p. 47.

activos a una entidad sucesora titulada Tur y Bonell. A partir de las actividades desarrolladas por entidades fruteras tales como las que han sido tomadas como ejemplos de la dinámica empresarial seguida en aquellos tiempos, quedó organizado el negocio del cultivo y exportación del plátano-fruta o guineo en las zonas de Samá-Banes, de Sagua de Tánamo y de Baracoa, hasta finalizar el siglo XIX.

### NUEVAMENTE LA GUERRA PARALIZA EL COMERCIO BANANERO LOCAL

El 24 de febrero de 1895 se reanudó la guerra de los cubanos contra el dominio colonial español, colocando nuevamente los cultivos y la exportación bananera en una situación difícil. El desembarco de expediciones armadas cerca de Baracoa no se hizo esperar una vez comenzadas las hostilidades, con lo cual toda el área correspondiente a la costa cubana del banano se convirtió nuevamente en escenario de operaciones militares. En la medida en que la conflagración se extendió hacia el oeste, hacia la zona de Gibara, la casi totalidad de dicha costa resultó de nuevo envuelta por las acciones bélicas. A consecuencia de ello, las flamantes instalaciones del clan familiar Dumois fueron finalmente pasto de las llamas.

La política de la tea incendiaria puesta en práctica por el mando militar cubano, con el objetivo de cercenar las fuentes nutricias de la economía colonial en la isla, no se hizo esperar. Sus acciones afectaron profundamente no sólo las plantaciones y la infraestructura bananera, sino también el recién fundado pueblo de Banes, que fue incendiado en agosto de 1896.<sup>22</sup> A la inseguridad que originaron tales actos de violencia se unieron más tarde el plan de “reconcentración” de la población rural dictada por el bando español y el bloqueo naval establecido por la escuadra estadunidense en 1898. Estas infelices circunstancias determinaron que los cultivadores de guineos y las grandes casas exportadoras establecidas en Baracoa, Gibara, Samá, Banes y Sagua de Tánamo prácticamente paralizaran la totalidad de sus operaciones habituales.

Los ferrocarriles y las ingeniosas instalaciones que habían estado destinadas al traslado de las cargas fruteras desde zonas del interior hasta la costa, así como también aquellas otras que facilitaban el movimiento de las cargas entre los diferentes planos correspondientes a la recepción y al embarque de la fruta, resultaron seriamente afectados por las acciones de la guerra. Los enfrentamientos y actos diversos que tuvieron lugar en el curso de la nueva contienda independentista provocaron una sensible y casi inmediata disminución del producto exportado.

<sup>22</sup> James, *Banes*, 1976, p. 87, y Varona, *Banes*, 1930, pp. 72-74.

De un total de 6 800 000 racimos que habían sido enviados al mercado estadunidense en 1895, al año siguiente los embarques se redujeron a poco más de 2 000 000, mientras que en 1897 apenas llegaron a exportarse 148 000 racimos, lo que significó el quebranto total de la economía bananera cubana al finalizar el siglo. Dicha situación formó parte de un hecho de mucho mayor alcance que afectó al conjunto de la economía del país.

Las operaciones militares que se realizaron entre 1895 y 1898, durante la guerra de Independencia, llegaron a comprender la totalidad del territorio de la isla y destruyeron muchos de los centros fundamentales de la industria azucarera y también toda clase de cultivos, tanto los de exportación como aquellos que se destinaban al consumo interno. Durante el curso de la guerra, entre 85 y 88% de las fincas que existían en el territorio nacional fueron destruidas, mientras que la población de la isla finalmente llegó a sufrir una pérdida neta de casi 60 000 habitantes y, según los cálculos más conservadores, una pérdida demográfica superior a los 300 000 habitantes.<sup>23</sup>

Al concluir el siglo XIX comenzaría una nueva etapa en la historia nacional de Cuba, como parte de la recuperación económica que se lograría en el país a partir de sus tradicionales rubros de producción. Una vez iniciado el siglo siguiente, también en la producción y exportación de guineos o bananos se conseguiría una cierta recuperación para alcanzar muy pronto discretas cotas ascendentes a millón y medio de racimos anuales, hecho que tendría lugar a partir de 1900;<sup>24</sup> pero para entonces los intereses estadunidenses ya habían comenzado a desplegar una ofensiva comercial y financiera que les permitiría, en poco tiempo, alcanzar un control mucho mayor, tanto en la producción como en la comercialización del por entonces privilegiado objeto del comercio frutero.

## CONCLUSIÓN

El proceso seguido por el crecimiento agrícola y mercantil del banano en Cuba se realizó a saltos, enmarcado entre etapas de guerra. En el presente artículo se abordó la principal etapa de auge en la comercialización internacional de esta fruta desde la isla durante el siglo XIX. Dicho proceso no sólo significó la puesta en producción de extensas zonas situadas en

<sup>23</sup> Estos cálculos generalmente se han hecho tomando en cuenta la reducción en la tasa de natalidad y el aumento que se produjo en la de mortalidad. Barcia, García y Torres-Cuevas, *Luchas*, 1996, pp. 524, 538; Departamento, *Informe*, 1900, pp. 189-191; Pérez de la Riva, "Recursos", 1975, pp. 20-25, y Lavallé, Naranjo y Santamaría, *América*, 2002, pp. 340-343.

<sup>24</sup> *The Cuba Review*, 1907.

lugares inaccesibles del territorio nacional que, a excepción de Baracoa, se habían encontrado con anterioridad en una situación de despoblamiento casi total, sino la apertura de una nueva fuente de ocupación, alternativa con respecto a otras producciones destinadas al autoconsumo o a la exportación.

El desarrollo impetuoso del consumo bananero en Estados Unidos durante los años ochenta y noventa de aquel siglo constituyó un factor estimulante para que algunos emprendedores capitalistas nacionales –en alianza con intereses extranjeros– se asentaran y extendieran por aquellos parajes casi totalmente incomunicados con el resto del territorio nacional. La particular situación de estos lugares carentes de comunicación terrestre y con abundancia de tierras baldías, favoreció el establecimiento de verdaderos enclaves bananeros en la zona noreste del país, como fueron los creados alrededor de las bahías de Banes y de Tánamo, así como también la extensión de los cultivos en Baracoa. Como adelanto técnico de singular importancia y modernidad para la época, en aquellos desolados espacios de la isla fue introducido el ferrocarril, medio que hasta entonces solamente había sido empleado en Cuba para la exportación de azúcares y minerales y, en mucha menor medida, para la transportación de pasajeros.

A pesar de la discreta importancia que a escala nacional tuvo el cultivo y exportación de plátanos-fruta que se realizó por la zona noreste de Cuba durante el periodo transcurrido entre las dos grandes guerras por la independencia, el mantenimiento exitoso de dicha actividad durante todo ese tiempo constituyó un hecho de particular relevancia. Mediante la explotación del negocio bananero fueron creadas las condiciones necesarias para que se produjera la incorporación de un dilatado territorio costero del oriente de la isla al comercio internacional, abriéndose un espacio mínimo para la subsistencia de la población que se encontraba asentada en aquellas incomunicadas zonas del país y, a partir de ello, la creación de un estímulo para que campesinos y trabajadores sin empleo comenzaran a fluir desde otros lugares del oriente cubano hacia estos modestos polos de atracción. Pero los hechos expuestos en este breve trabajo constituyen sólo una parte de la historia: la relacionada con la producción y el comercio del banano en aquellas zonas. El descubrimiento de nuevos conocimientos sobre dicho proceso podrá realizarse en el futuro, mediante investigaciones que se orienten a la aplicación de otros enfoques al estudio de la historia bananera de Cuba.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### *Archivos*

- AHN Archivo Histórico Nacional, Madrid.  
ANC Archivo Nacional de Cuba.

### *Hemerografía*

- The Cuba Review*, Nueva York, 1907.  
*Revista de Agricultura*, La Habana, 1894 y 1895.

### *Bibliografía*

- Balance general del comercio de la isla de Cuba en 1894*, La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S.M., 1895.
- BARCIA, MARÍA DEL CARMEN, GLORIA GARCÍA y EDUARDO TORRES-CUEVAS, *Las luchas por la independencia nacional y las transformaciones estructurales, 1868-1898*, La Habana, Editora Política, 1996.
- CHAMPION, JEAN, *El plátano*, Barcelona, Editorial Blume, 1968.
- CUEVAS ERNESTO DE LAS, *El guineo-banano*, Baracoa, Imprenta La Crónica, 1935 (Cuadernos de Historia, 3).
- DEPARTAMENTO DE LA GUERRA, *Informe sobre el censo de Cuba. 1899*, Washington, Imprenta del Gobierno, 1900.
- ELLIS, FRANK, *Las transnacionales del banano en Centro América*, San José, Costa Rica EDUCA, 1983.
- GARCÍA ÁLVAREZ, ALEJANDRO, “La costa cubana del comercio bananero”, *Revista Tiempos de América*, núm. 7, 2000, pp. 67-83.
- \_\_\_\_\_, “Santo, seña y ruta histórica del plátano hasta Cuba”, *Revista de Indias*, vol. LXI, núm. 221, enero-abril de 2001, pp. 141-166.
- GIORGIO, ROBERT DI y JOSEPH A. DI GIORGIO, *The Giorgio's: from Fruit Merchants to Corporate Innovators*, California, The University of Berkeley/The Bancroft Library, 1983.
- HERNÁNDEZ VIDAURRETA, MANUEL, *El plátano*, La Habana, Instituto Cubano del Libro, 1973.
- IGLESIAS GARCÍA, FE, “Cuba, economía, guerra de independencia y ocupación militar”, mecanoescrito en el Instituto de Historia de la Habana, 1999.
- INTENDENCIA GENERAL DE HACIENDA, *Estadística general del comercio exterior de la isla de Cuba en 1894, formada por la Dirección General de Hacienda del Ministerio de Ultramar*, Madrid, Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1897.

- JAMES, ARIEL, *Banes, imperialismo y nación en una plantación azucarera*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1976.
- KEPNER, CHARLES D. Jr. y JOHN H. SOOTHILL, *The Banana Empire; a Case Study of Economic Imperialism*, Nueva York, The Vanguard Press, 1935.
- LAVALLÉ, BERNARD, CONSUELO NARANJO y ANTONIO SANTAMARÍA, *La América española (1763-1898)*, Madrid, Síntesis, 2002.
- LLUHY, JAIME, *Conveniencia y oportunidad de un centro de contratación mercantil y exposición permanente comercial ibero-americana en Barcelona*, Barcelona, La Academia, 1889.
- LÓPEZ GÓMEZ, A., “El cultivo del plátano en Canarias”, *Estudios Geográficos*, núm. 126, 1972, pp. 5-67.
- NIETO CORTADELLAS, RAFAEL, *Dignidades nobiliarias cubanas*, Madrid, Cultura Hispánica, 1954.
- PÉREZ DE LA RIVA, JUAN, “Los recursos humanos en Cuba al comenzar el siglo: inmigración, economía y nacionalidad (1899-1906) en *La república neocolonial*”, La Habana, Anuario de Estudios Cubanos, 1975, t. I.
- PEZUELA Y LOBO, J. DE LA, *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la isla de Cuba*, Madrid, Imprenta del Establecimiento de Mellado, 1863-1866, 4 tt.
- PORTER, ROBERT P., *Industrial Cuba*, Nueva York, Putnam & Sons, 1899.
- QUESADA, GONZALO DE, *Handbook of Cuba*, Washington D. C., International Bureau of the American Republics, 1905.
- REYNOLDS, PHILIP KEEF, *The Banana; its History, Cultivation and Place among Staple Foods*, Boston y Nueva York, Houghton Mifflin Company/The Riverside Press Cambridge, 1927.
- SANTAMARÍA, ANTONIO y ALEJANDRO GARCÍA ÁLVAREZ, *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España. 1765-1902*, Madrid, Tierra Nueva e Cielo Nuevo/Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), 2004.
- SIMMONDS, NORMAN W., *Los plátanos*, Barcelona, Editorial Blume, 1973.
- “Spain and Cuba”, *The Geneva Pamphlet*, Ginebra, D. A. Appleton and Co., 1876.
- The Standard Cyclopedia of Horticulture*, Nueva York, L. H. Bailey, The MacMillan Company, 1950, t. I.
- Varios Autores, *La United Fruit. Un caso del dominio imperialista en Cuba*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1976.
- VARONA PUPO, RICARDO, *Banes (crónicas)*, Santiago de Cuba, Imprenta Ross, 1930.
- WILSON, CHARLES M., *Empire in Green and Gold. The Story of the American Banana Trade*, s. l., Henry Holt and Company, 1947.
- YERO MARTÍNEZ, ERNESTO, *Baracoa: cuna de historia y tradición*, Baracoa, Oriente, Imprenta La Nueva Democracia, 1944.
- ZANETTI, ÓSCAR, *En busca de la reciprocidad*, La Habana, EMPES, 1989.
- \_\_\_\_\_, *Comercio y poder. Relaciones cubano-hispano-norteamericanas en torno a 1898*, La Habana, Casa de las Américas, 1998.
- \_\_\_\_\_, y ALEJANDRO GARCÍA, *Sugar and Railroads. A Cuban History, 1837-1959*, trad. Franklin W. Knight y Mary Todd, Chapel Hill, N. C., University of North Carolina Press, 1998.