

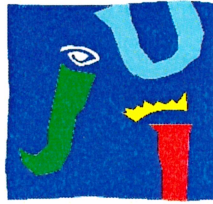


UNIVERSITAT
JAUME·**I**

**«Segunda esclavitud» y trabajo portuario en Cuba
(1763-1886)**

Doctorando: David Domínguez Cabrera
Director: Dr. José Antonio Piqueras Arenas

Septiembre 2021



**UNIVERSITAT
JAUME·I**

Programa de Doctorado en Historia y Estudios Contemporáneos
Escuela de Doctorado de la Universitat Jaume I

**«Segunda esclavitud» y trabajo portuario en Cuba
(1763-1886)**

Memoria presentada por David Domínguez Cabrera para optar al grado
de doctor por la Universitat Jaume I

Doctorando:

David Domínguez Cabrera

Director:

Dr. José Antonio Piqueras Arenas

Castelló de la Plana, septiembre de 2021



Licencia CC Reconocimiento - Compartir igual (BY-SA).

Financiación recibida

Para el desarrollo de esta tesis doctoral consté con el financiamiento de la Generalitat Valenciana a través del Programa Santiago Grisolia (GRISOLÍA/2017/133), a través del cual fui becario predoctoral entre 2017 y 2020 en la Universitat Jaume I. La pandemia provocada por la Covid-19 motivó la concesión de una prórroga de este contrato predoctoral hasta enero de 2021. He recibido ayuda económica de la Fundación del Instituto de Historia Social para la digitalización de fuentes documentales en Cuba (2018). Igualmente fui beneficiario del programa I+D+i de “Subvenciones para estancias de contratados predoctorales en centros de investigación fuera de la Comunidad Valenciana”, cofinanciado por la Generalitat Valenciana y el Fondo Social Europeo (BEFPI/2020/036) que me permitió realizar mi última estancia de investigación en Cuba (2020). También he recibido el apoyo de las ayudas destinadas a la realización de estancias breves y asistencia a congresos que ofrece la Escuela de Doctorado de la Universitat Jaume I (2018 y 2019).

A mis padres,
A Liza.

“Del mismo modo que las cañas unificaron los campos, el azúcar dio un especial sentido igualitario a nuestras ciudades. Independientemente de sus tamaños y características formales los grandes puertos terminales del azúcar -La Habana, Cienfuegos, Sagua, Cárdenas, Matanzas- fueron ciudades olientes a tasajo y bacalao. En ellas nacen los ferrocarriles que van a los ingenios y mueren los barcos que vienen del Norte. Todas tienen una calle empedrada hasta el mar donde los muelles descansan sobre ácanas. Cercan están los grandes almacenes de azúcares. Y aunque parezca raro en todas hay un teatro que regaló un negrero. Son las ciudades de los comerciantes con sus severas y disciplinadas legiones de dependientes españoles que trabajan quince horas diarias, almuerzan y comen en el propio comercio, y tienen libre el domingo por la noche. Ciudades de intermediarios refaccionistas y especuladores, con dinero en caja fuerte y crédito en las principales ciudades del mundo. Ciudades del propietario de ingenios lejanos, que mantiene a toda costa el lujo sacarócrata de su casa solariega mientras mira con rencor y desprecio al comerciante prestamista. Ciudades de enorme población flotante -soldadesca y marinería- que deambula por los interminables barrios de prostitución. Ciudades en fin de moral pacata e inmoralidad real, con sus burócratas, sus leguleyos, naciente clase obrera, sus pacientes artesanos, frustada clase media y vida marginal de negros y mulatos. Reflejo de un mundo que hizo de la producción del azúcar el módulo de toda valoración ética y política.”

Manuel Moreno Fragnals, *El Ingenio*

ÍNDICE

ÍNDICE DE TABLAS, GRÁFICOS E IMÁGENES	8
RESUMEN	9
SUMMARY	10
ABREVIATURAS	11
AGRADECIMIENTOS	12
INTRODUCCIÓN	17
INTRODUCTION	29
CAPÍTULO 1: TRABAJO PORTUARIO Y «SEGUNDA ESCLAVITUD»: UN BALANCE HISTORIOGRÁFICO	41
De la <i>Labor History</i> a la «segunda esclavitud»	42
Trabajo racializado y enclaves portuarios	50
Esclavitud y trabajo portuario en la historiografía cubana	57
CAPÍTULO 2: AZÚCAR, PLANTACIÓN Y ENCLAVES PORTUARIOS	75
«Segunda esclavitud» y comercio atlántico	78
La ruta de las mercancías	94
Enclaves portuarios y «sugar warehouse»: Los <i>Almacenes de Regla</i>	113
La nueva geografía comercial del azúcar	123
CAPÍTULO 3: LOS MUELLES “AFRODESCENDIENTES” DE LA «SEGUNDA ESCLAVITUD»	137
Los privilegios sociolaborales de los trabajadores libres	138
Los «esclavos portuarios» en los intersticios del trabajo libre	161
Trabajo a jornal y polifuncionalidad laboral	172
CAPÍTULO 4: «SEGUNDA ESCLAVITUD» Y <i>WAREHOUSE REVOLUTION</i>	193
La ofensiva final de la «segunda esclavitud» en los muelles	195
Racialización laboral en el contexto portuario Post Escalera	206
La geografía laboral de la «segunda esclavitud»	219
Los regímenes laborales de las «plantaciones portuarias»	235
CONCLUSIONES	253
CONCLUSIONS	263
APÉNDICE DOCUMENTAL	273
FUENTES DOCUMENTALES	297
FUENTES IMPRESAS	301
BIBLIOGRAFÍA	307

ÍNDICE DE TABLAS, GRÁFICOS E IMÁGENES

TABLA 1. Principales zonas azucareras de la «segunda esclavitud» en Cuba (1860)	105
TABLA 2. Composición racial de los trabajadores libres en el puerto de La Habana	187
GRÁFICO 1. Importancia de los <i>Almacenes de Regla</i> en la comercialización del azúcar	120
GRÁFICO 2. Población masculina en edad laboral en el puerto de La Habana (1790-1861)	164
GRÁFICO 3. Destino ocupacional y distribución étnica de «esclavos portuarios» en La Habana	177
GRÁFICO 4. Trabajadores esclavos y “contratados” asiáticos introducidos en Cuba (1847-1874)	229
IMAGEN 1. El puerto de La Habana a mediados del siglo XIX	80
IMAGEN 2. La ciudad y la bahía de Matanzas en 1857	90
IMAGEN 3. Proyecto de un nuevo tinglado en el muelle de Caballería (1846)	109
IMAGEN 4. Plano de los <i>Almacenes de Regla</i> (1864)	117
IMAGEN 5. Plano de los <i>Almacenes de Marimelena</i> (1857)	128
IMAGEN 6. Distribución geográfica de los principales almacenes de depósito (1879)	134
IMAGEN 7. Guadañeros frente al muelle de Caballería (siglo XIX)	147
IMAGEN 8. Cargadores afrodescendientes en el muelle de la Aduana (siglo XIX)	169
IMAGEN 9. Cargadores afrodescendientes en la bahía de Matanzas (siglo XIX)	180
IMAGEN 10. Muelle de Tomás Terry en Cienfuegos (1864)	216
IMAGEN 11. Estado económico de los <i>Almacenes de San José</i> (1869)	239
IMAGEN 12. Trabajadores asiáticos descargando un vapor a fines del siglo XIX	247

RESUMEN

Esta investigación analiza el impacto de la «segunda esclavitud» y los procesos de racialización laboral que se articularon en los enclaves portuarios de Cuba durante el siglo XIX. La entrada masiva de africanos esclavizados y el *boom* comercial que provocó la expansión azucarera condujo a una remodelación de la infraestructura portuaria en los principales enclaves de la región occidental de la Isla y a la utilización de cautivos en las labores de carga, transporte y descarga de mercancías. En el periodo de 1840 a 1860 se consolidó el nuevo sistema laboral, iniciando el desmontaje del ordenamiento marítimo del Antiguo Régimen. El agotamiento en la década de 1870 y la disolución de la «segunda esclavitud» en 1886 reforzó las barreras raciales y el enquistamiento laboral de la población afrodescendiente en los puertos cubanos.

SUMMARY

This research analyzes the impact of the "second slavery" and the labor racialization process that took place in the Cuban port enclaves during the 19th century. The massive influx of African slavery and the commercial boom which triggered the sugar expansion led to a reorganization of the port infrastructure on the island's main enclaves in the Western area being the captives used for loading, transporting, and unloading goods. In the period from 1840 to 1860, the new labor system was consolidated, giving birth to the dismantling of the Ancient Regime's maritime order. The exhaustion in the 1870s and the dissolution of the "second slavery" in 1886 reinforced racial barriers and labor entrenchment of Afrodescendant population in the Cuban ports.

ABREVIATURAS

AGI	Archivo General de Indias
AGMAB	Archivo General de la Marina “Álvaro Bazán”
AHN	Archivo Histórico Nacional
ANC	Archivo Nacional de Cuba
AHPM	Archivo Histórico Provincial de Matanzas
AP	Asuntos Políticos
GG	Gobierno General
GPE	Gobierno Provincial Esclavos
GSC	Gobierno Superior Civil
IG	Indiferente General
IGH	Intendencia General de Hacienda
ME	Miscelánea de Expedientes
OP	Obras Públicas
RCJF	Real Consulado y Junta de Fomento
R.O	Real Orden
R.D	Real Decreto
TC	Tribunal de Comercio
VI	Valle Iznaga

AGRADECIMIENTOS

En pocos meses se cumplirá cuatro años de mi primera reunión con José Antonio Piqueras para discutir el derrotero de una investigación que recién comenzaba, recuerdo haberme ido con un libro de obsequio. Previamente un número no despreciable de correos electrónicos, en dos direcciones, había conformado un flujo de información sobre las primeras fuentes documentales que podían ser útiles para quien no tenía muy claro cuales serían los pasos iniciales. A veces la palabra aligera el significado de las cosas y del tiempo, se dice fácil, pero ya han transcurrido cuatro años. Las reuniones se multiplicaron y los correos electrónicos también, con ambas una constante discusión sobre la investigación en curso, sobre las hipótesis de trabajo y los problemas a dilucidar.

No obstante, siempre hubo un espacio para escuchar y debatir sobre otros temas, conectados con la disciplina histórica (marxismo(s), política, literatura, deporte, etc.), pero que no se reducían a esta. En no pocas ocasiones, al igual que en aquella primera reunión de diciembre de 2017, salí de su despacho con un libro. Después de cuatro años, con más preguntas, pero con algunas certezas, toca darle el punto final a esta indagación sobre el trabajo portuario en Cuba. Una socióloga cubana a quien admiro me escribió una vez que los libros son puentes para la amistad. Piqueras me ha regalado varios puentes durante este camino, transitarlos han sido también parte de un aprendizaje que superó lo académico.

Una tesis doctoral es imposible de realizar sin el apoyo del personal de los centros de investigación, archivos y bibliotecas, así como de la generosidad de los colegas, no importa la geografía en la que se encuentren. En el Archivo Nacional de Cuba debo agradecer la atención de Enis, Juana, Cándida, Niurbis, Lisette, Elizabeth, Sheyla, Chabelli, Damarys, Isabel y Martha Casals. El auxilio de Yolanda Díaz, Gerardo Cabrera e Iván Vázquez facilitó la búsqueda de los materiales más difíciles de rastrear. El concurso de Patricia Zornosa y Julio César Laurerio me resultó sumamente útil tanto en el Archivo Nacional de Cuba como en el Departamento de Libros Raros y Valiosos de la Biblioteca Central de la Universidad de La Habana. En el Archivo Histórico Provincial de Matanzas la diligencia de Rosa agilizó los expedientes que necesitaba y también conté con el apoyo de Laura Vázquez en una breve estancia realizada en 2017. En la Sala Cubana de la Biblioteca Nacional “José Martí” los especialistas Amado del Pino y Carlos Valenciaga

facilitaron los documentos solicitados con una prontitud que optimizó los tiempos de trabajo. Lizandra Carvajal me auxilió con la folletería de la Sala Cubana y Adrián Cabrera Bibilonia me acompañó múltiples sábados a la Biblioteca Nacional a localizar y digitalizar periódicos del siglo XIX y XX.

El acceso a libros y folletos del siglo XIX que se encuentran en Hathi Trust's Digital Library se produjo gracias a Reinaldo Funes Monzote y a Samantha Payne. Samantha, a quien conocí durante mi primera estancia de investigación en Cuba, ha resuelto más de una solicitud en los repositorios y fondos norteamericanos, dando prueba de una colaboración trasatlántica que se aquilata en estos tiempos de pandemia. Brendan Briersen me facilitó el acceso de su tesis doctoral defendida en 2017 y la sugerencia de otras lecturas sumamente valiosas. Con él he discutido buena parte de las tesis que aquí defiendo. Marial Iglesias y Giselle González enviaron vía *Dropbox* parte de sus archivos digitales. En La Habana María del Carmen Barcia fue dos veces mi directora de estancia de investigación (2018 y 2020), no solo me aconsejó y me auxilió en la búsqueda de mis fuentes, algún que otro material que aquí cito se debe a su gentileza, sino que tuvo que bregar con los trámites, que, desde este lado del Atlántico, me exigieron más de una vez. Su paciencia siempre fue infinita.

María de los Ángeles Meriño y Aisnara Perera me cedieron en Bejucal no solo libros y fondos digitalizados por ellas, sino también compartieron información ya procesada y transcrita de sus trabajos de campo. Los días compartidos en el Archivo Nacional de Cuba y los múltiples comentarios y sugerencias por correo electrónico ha contribuido de manera significativa a la comprensión de mi objeto de estudio. De igual manera, Joan Casanova me envió en reiteradas ocasiones documentación de archivo, fuentes hemerográficas y libros digitalizados que utilicé a lo largo de la investigación. Con él he debatido en los últimos dos años varias de las tesis que sostengo en mi investigación, fundamentalmente para el último cuarto del siglo XIX. Reinaldo Funes tuvo la gentileza de escanear y localizar más de un material que le solicité y Miriam Herrera también puso a mi disposición su archivo digital. Jenny Páez y Anabel García me auxiliaron en cuanto a información de Matanzas y Cienfuegos respectivamente.

La investigación que ahora termina ha sido posible gracias al financiamiento ofrecido por el Programa Santiago Grisolfá de la Generalitat Valenciana y las ayudas económicas que proveyó la Escuela de Doctorado de la Universitat Jaume I. Igualmente ha sido significativo el apoyo de la Fundación del Instituto de Historia Social y la ayuda del programa I+D+i para estancias de investigación, cofinanciado por la Generalitat Valenciana

y el Fondo Social Europeo. Estos fondos han permitido la dedicación a tiempo completo en la tesis doctoral, la participación en cuatro congresos internacionales y la publicación de artículos científicos y capítulos de libros en los que se ha presentado los principales resultados investigativos. Es significativo destacar que esta tesis doctoral se desarrolló en el marco del proyecto “Segunda esclavitud, producción para el mercado mundial y sistemas laborales en Cuba (1779-1886)”, (HAR2016-78910-P Proyectos de I+D de Excelencia) de la Agencia Estatal de Investigación, cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER, UE), y que contó como investigador principal al Dr. José Antonio Piqueras.

Desde la culminación de los estudios de grado en 2014 y la inmediata incorporación al Departamento de Historia de Cuba de la Facultad de Filosofía e Historia de la Universidad de La Habana, y durante los próximos tres años, este centro docente contribuyó de manera significativa a mi formación profesional, no solo en lo académico sino también en lo personal/afectivo. Múltiples conversaciones tuvieron lugar en las oficinas y pasillos de L y 27 con Edelberto Leiva Lajara, Oscar Loyola, Arturo Sorhegui, Francisca López, Paula Ortiz, José Matos, Beatriz Combarro, Arnaldo Silva, Fabio Fernández, Luis Fidel Machado, Leidy Abreu, Yamilet Hernández, Laura Vázquez y Diana Kindelán. Todas, de una y otra forma, me enriquecieron en lo personal. Aun cuando ya no está, *Oscarito* sigue desde L y 27 regañando a todos los que le escuchamos del peligro inminente de transformarnos en el datólogo de turno. Con Edelberto Leiva transité el primer camino para convertirme en *pichón* de historiador, y parte de lo que soy se lo debo a su formación y a su paciencia.

Sin la experiencia como docente en distintas facultades de la Universidad de La Habana y una voracidad por los archivos cubanos y las salas de lectura de la Biblioteca Nacional “José Martí”, hubiese sido menos probable mi incorporación en 2018 al Grupo I+D de Historia Social Comparada -Unidad Asociada al CSIC- de la Universitat Jaume I. Un año antes Edelberto Leiva, María del Carmen Barcia y Reinaldo Funes apoyaron mi candidatura para iniciar este proyecto de tesis doctoral, a ellos les debo también la oportunidad y el reto de esta experiencia académica trasatlántica. Gracias a Paula Ortiz se sortearon múltiples dificultades burocráticas que parecían imposibles de solucionarse en el corto plazo. Durante los últimos cuatro años, el Grupo de Historia Social Comparada y el Programa de Doctorado de Historia y Estudios Contemporáneos, ambos de la Universitat Jaume I, constituyeron las dos principales plataformas académicas desde las cuales he aprehendido los dilemas y las preocupaciones más recientes de la ciencia histórica

contemporánea. Debo a agradecer a los colegas Imilcy Balboa, Amparo Sánchez, Claudia Varella, Andrés Ortí, Yanina Pizarro, Juan Carlos Sanahuja, Juan Luis Bachero, Emma D. Vidal y Lizandra Carvajal, con los que he compartido todo este tiempo.

En el departamento de Historia, Geografía y Arte tuve la suerte de contar con el auxilio de Rosa Vilalta, quién siempre estuvo atenta a todas mis inquietudes y con quién debatí más de una vez, le debo todavía una visita al puerto de Sagunto. También a María Inmaculada Rodríguez Moya y a Víctor Manuel Mínguez, ambos como directores de este, me facilitaron siempre cada permiso para realizar mis estancias de investigación, tanto en España como en Cuba. En esta dirección, hay que reconocer también la labor de María Isabel Gil, que, desde la Oficina de Cooperación en Investigación y Desarrollo Tecnológico (OCIT) me ayudó en todo lo referente al programa Santiago Grisolia. En la biblioteca de la Universitat Jaume I, Carmen Martínez de la Sección de Obtención de Documentos (SOD-PI) rastreó decenas de libros que resultaron indispensables para el avance de esta investigación a lo largo de estos cuatro años.

De esta investigación he conversado en múltiples ocasiones y siempre he salido retroalimentado de cada uno de esos encuentros gracias a los aportes, sugerencias y críticas de José Antonio Piqueras, María del Carmen Barcia, María de los Ángeles Meriño, Aisnara Perera, Joan Casanovas, Reinaldo Funes, Carlos Venegas, Oilda Hevia, Miriam Herrera, Marial Iglesias, Tomás Fernández Robaina, Alejandro de la Fuente, Claudia Varella, Ivor Miller, Mario Castillo, Julio César Guanche, Mercedes García, Julio César Laurerio, Martín Rodrigo, Jane Landers, Beatriz Mamigonian, Consuelo Naranjo, Josef Opatrný, Allan Kuethe, Latvia Gaspe, Yoel Cordoví, Brendan Briesen, Samantha Payne, Giselle González, Julio Rojas y Bruno Lima. Gracias a la coordinación de Adrián Cabrera Bibilonia, el espacio de intercambio académico *La Historia como Arma* ha constituido un puente entre científicos sociales latinoamericanos, europeos y norteamericanos en los que se han discutido desde múltiples referencias teóricas y tradiciones historiográficas nuestras agendas investigativas.

Con Reinier Borrego intercambié decenas de *emails*, con una diferencia horaria que me resultaba imperceptible, y siempre tuvo una respuesta oportuna y la mayor complicidad en su desinteresada colaboración. Cuando llegué a fines de octubre de 2017, Reinier y Claudia me recibieron en su casa por más de un año, de eso uno jamás se olvida. Tampoco esas amigas que son casualidades, Mireia y Raquel, que uno siempre agradece por su bondad y por el afecto más de una vez demostrado. En este rincón del mundo que se llama Castellón de la Plana, encontré también la calidez humana de un morellano y el

afecto costarricense. Andrés ha sido a todas luces un compañero de aventuras, de las mías, por más que no pueda repetir aquí sus dichos. Nos une un cariño especial por Morella y por Peñíscola, dos lugares que me traen siempre los mejores recuerdos vividos en España. Con Yanina el cariño creció por nuestra realidad latinoamericana y por gustos culinarios afines, más de una vez compartidos.

Castellón hubiese sido distinto sin Imilcy, o para expresarlo mejor, Castellón es distinto por Imilcy. Porque a miles de kilómetros del Caribe, esa querencia cubana indistinguible hace que uno jamás se sienta fuera de casa. Sobran las palabras para demostrar el afecto que le guardo.

En la Isla están los amigos de toda la vida. David Proenza me recuerda esto todos los días, o al menos, me enseña como la amistad no entiende de lejanías geográficas ni de diferencias horarias para hacerte parte de la vida de los que queremos. A otros amigos, de los que sé menos también se les extraña, porque la distancia es una fábrica de nostalgias. Cary no se escapa de darme los mejores consejos vía *WhatsApp* y yo no me desprendo nunca de su cariño. El apoyo de Urbino fue vital para sortear dificultades habaneras. A las orillas del océano Pacífico también están aquellos amigos que uno hizo cuando era un “exterminador de termitas” y que siempre apoyaron cada uno de tus sueños. Si estoy acá terminando este proyecto es porque Iván y Barbarita lo hicieron posible.

Liza ha sido la mejor compañera de este viaje. A cada una de mis ideas y palabras le dio siempre una mayor dosis de transparencia, cada texto que aquí se inserta y aquellos otros que he publicado a lo largo de estos últimos tres años llevan también su mirada crítica. Conmigo discutió de bocoyes y cajas de azúcar, me rectificó ideas que solo eran claras para mí, y me llamó la atención sobre otras que eran realmente importantes. Para luchar con mi testarudez hace falta grandes dosis de amor, ella me confirma todos los días que sus reservas son inagotables. La familia de Playa, mi familia (Gisela, Nenita, José y Jesús) han estado atentos al desarrollo de esta investigación desde el comienzo, al igual que los amigos comunes (Indira, Randy, Jessica, Laura y Luis Raúl).

Cada palabra de esta tesis, cada idea valiosa que pueda contener está dedicada y fueron escritas para mis padres. Ellos me han impulsado desde siempre, y más cuando esta aventura trajo consigo una distancia inimaginable. No hay mayor alegría que teclear el último punto, ese “punto final de los finales”, y saber que los tres lo conseguimos.

INTRODUCCIÓN

“Un famosísimo negro de nación, de 24 años, lo más arrogante que hay, muellero estivador, plegador y pesador de cajas de azúcar, con la circunstancia de no haber tenido otro amo que el vendedor...”

Diario de la Marina, 19 de febrero de 1859

El 24 de diciembre de 1864 los hijos de Eduardo Fesser y Micaela Diago concedieron la libertad a 28 cautivos de su propiedad.¹ Ese acto de “espíritus cristianos y llenos de elevación”, en un año en que se introdujeron cerca de 4.000 africanos en la Isla,² formó parte del *corpus* narrativo “antiesclavista” que generó la intelectualidad cubana ante la consolidación de la «segunda esclavitud».³ Sin embargo, el breve relato de José Ignacio Rodríguez no pudo esconder, tras el manto de un sensiblero romanticismo, la crudeza del sistema laboral al que fueron sometidos los africanos esclavizados. El 46% de los liberados no pudo asistir a la “ceremonia” porque se encontraban en el campo o en la enfermería, entre los presentes no solo estuvo el servicio doméstico, al menos cuatro (Lino, Alejandro, Fernando y Felipe) eran “negros todos, robustos trabajadores de los Almacenes [de Regla]”.⁴

Aunque el interés descriptivo de Rodríguez estuvo en resaltar a la esclavitud como el “pecado grave” y la “causa de todos nuestros males”,⁵ lo cierto fue que el ciclo laboral de estos operarios portuarios recién emancipados se dio en un contexto en el que comenzó la progresiva sustitución del trabajo esclavo en la bahía habanera. Las razones fueron estrictamente económicas, entre ellas, resultaba más rentable maximizar su explotación en las áreas agrícolas de la plantación que emplearlos como miembros de las dotaciones

¹ José Ignacio Rodríguez, “La noche buena en 1864”, en José Manuel Carbonell y Rivero, *Evolución de la cultura cubana (1608-1927)*, *La prosa en Cuba*, vol. XVI, t. V, Imprenta Montalvo y Cárdenas, La Habana, 1928, p. 91.

² *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, disponible en slavevoyages.org, consultado el 18 de junio de 2021.

³ Moreno Friginals fue siempre crítico con las interpretaciones en torno a esta corriente literaria promovida y financiada en la mayoría de los casos por los plantadores azucareros, todos grandes propietarios de esclavos. Véase Manuel Moreno Friginals, *Órbita de Manuel Moreno Friginals*, Unión, La Habana, 2009, p. 318.

⁴ José Ignacio Rodríguez, “La noche buena en 1864”, pp. 91-92.

⁵ *Ibidem*, p. 94.

de almacenes de depósito o dedicarlos, en condiciones de relativa autonomía, a ganarse el jornal diario en la ciudad.

En la década de 1860 en el puerto de La Habana existían ya bien delimitadas dos geografías laborales en las que operaron lógicas distintas en la optimización del trabajo portuario. En la región suroriental las compañías de depósito habían erigido «plantaciones portuarias», donde algunas como la de los *Almacenes de Regla* contaban con una dotación muy similar a la del ingenio promedio de la época, con el único objetivo de acelerar los ritmos en las operaciones de carga/descarga de los miles de cajas y bocoyes de azúcar que el sistema ferroviario trasladaba desde las zonas productivas de La Habana y Matanzas. De norte a sur, bordeando el litoral de la bahía estaban los muelles, los tinglados y pescantes, en los que una multitud de trabajadores libres (blancos y afrodescendientes), así como esclavos jornaleros o autoalquilados, transportaron las mercancías que habían sido previamente desembarcadas.

Aunque en ambos espacios existió como forma de organización las cuadrillas y el capataz resultó una autoridad intermedia entre los contratistas y/consignatarios y los cuadrilleros, la dinámica laboral y el control sobre todo el proceso de trabajo difirió de manera significativa. La actividad de los muelles estuvo sujeta siempre a la entrada y salida de buques, que, dado el peso del enclave portuario habanero en el comercio atlántico, resultó menos problemática que gestionar la sobresaturación laboral que esta condición generaba. En los almacenes de depósito la conformación de dotaciones (esclavos y asiáticos) facilitó no solo la estabilidad de la fuerza laboral, sino también permitió homogeneizar el ritmo de trabajo, lo que redundó en la rentabilidad económica de las compañías. Sobre el tráfico marítimo y toda la actividad portuaria persistió el privilegio de la matrícula de mar que sería abolido en 1873.

El trabajo portuario en la Mayor de las Antillas estuvo durante casi todo el siglo XIX dominado por el contrapunteo antagónico entre la política proteccionista del Antiguo Régimen (privilegios sociolaborales y matrícula de mar) y la libre contratación. La victoria de esta última, en la etapa de agotamiento y disolución de la «segunda esclavitud», no puede observarse solamente como parte de la transición hacia el trabajo asalariado en el ámbito portuario, ya que la «segunda esclavitud» constituyó un factor corrosivo determinante a favor del nuevo modelo laboral. Importó menos la condición jurídica de los operarios portuarios que la libertad de los pequeños y medianos propietarios de esclavos urbanos para emplearlos en cualquier actividad marítima.

Toda restricción que impidiese el abaratamiento del uso de mano de obra, preferiblemente cautiva, recibió una oposición frontal de plantadores, negreros, comerciantes, etc., en todos los enclaves portuarios de la Isla, como atestigua la documentación de la época. La demanda por una mayor presencia de trabajadores esclavizados estuvo directamente asociada a las diferencias existentes en el pago de sus jornales entre un puerto y otro del occidente cubano. Dentro de esta lógica pro extensión del trabajo cautivo, un aumento en el número de esclavos urbanos tendía a disminuir el coste de los salarios, donde la sobresaturación laboral terminó siendo beneficiosa para los contratistas.

Esta investigación examina las dinámicas particulares del trabajo portuario y la racialización laboral que se produjo a partir de la expansión y consolidación de la «segunda esclavitud» en Cuba. Aunque vale advertir que el puerto de La Habana revistió la principal atención, en la medida que la documentación consultada lo permitió, el análisis se extendió a Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos. El marco temporal (1763-1886) que acota esta tesis doctoral respondió a dos realidades laborales que coexistieron en la bahía habanera. Por una parte, está asociada a la introducción y posterior evolución de los privilegios sociolaborales en el ámbito portuario, que afectó a trabajadores libres, tanto afrodescendientes como blancos, y por otra, al régimen laboral que impuso la «segunda esclavitud» a partir de la década de 1840. La hipótesis de trabajo que ha orientado esta investigación sostiene que la entrada masiva de africanos esclavizados desde finales del siglo XVIII resultó no solo imprescindible para implementar el modelo de plantación y la agricultura comercial, sino que también desempeñó un papel de primer orden en la transformación de las dinámicas comerciales de la Isla, del sistema de transporte terrestre y marítimo y de los mercados laborales en las ciudades portuarias circunscritas a las nuevas áreas azucareras (La Habana, Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos).

En 1902, el estudio de Víctor S. Clark, aunque no dudó en reconocer el carácter incompleto de la información estadística que había compilado basada en el censo de 1899,⁶ su modelo de desagregación por categorías laborales contribuyó, sin duda, a visualizar el impacto del agotamiento y desintegración de la «segunda esclavitud» en las décadas de 1870 y 1880 en el proceso de racialización finisecular. El ámbito laboral portuario, por su importancia en la economía agroexportadora de la Isla, representó un escenario ilustrativo para explicar este fenómeno que tuvo ramificaciones en diferentes

⁶ Víctor S. Clark, “Labor conditions in Cuba”, *Bulletin of the Department of Labor*, 41, Washington, 1902, p. 691.

dominios del mercado de trabajo urbano. Si en 1859 cerca del 45% del transporte terrestre no ferroviario (carreteros, carretilleros, carretoneros) en el enclave portuario habanero era realizado por operarios libres (negros y mulatos) cuarenta años después su participación disminuyó hasta un 24%.⁷ En el ámbito marítimo la situación resultó más dramática en 1899, pues solo aparecían registrados bajo la categoría de marineros y barqueros 22 individuos “de color”.⁸ La importancia global de la población afrodescendiente dentro del sistema de transporte terrestre y marítimo cubano, según Clark, no sobrepasó el 20% de los más de 10.000 trabajadores empleados en este sector.⁹

No obstante, esta situación referida al transporte de mercancías merece un paréntesis explicativo, pues los datos del censo de 1899 y que Clark repitió, excluyen dentro de este sector a los jornaleros al no estar desagregados con relación a un oficio específico. Solo en la ciudad de La Habana aparecieron registrados 16.282 hombres bajo esta condición laboral, de los cuales aproximadamente el 28% era “de color”, superando el monto total de operarios empleados en las tabaquerías, solo por detrás de destinos ocupacionales como el servicio doméstico y la lavandería, mayoritariamente desempeñados por mujeres afrodescendientes.¹⁰ Resulta imposible precisar el número de estibadores y braceros de los muelles que fueron englobados bajo esta condición salarial y que ejercieron su profesión en los enclaves portuarios.

Aunque los padrones conservados en el Archivo Nacional refieren un número importante de categorías laborales portuarias permanece la misma dificultad, pues la denominación de “jornaleros” resultó harto frecuente en las estadísticas laborales del siglo XIX y XX. El periodo post Conspiración de la Escalera (1844) favoreció en los muelles el blanqueamiento laboral en la medida que se restringió algunos oficios vinculados con el transporte terrestre a la «gente de color». Sin embargo, sus estrategias asociativas, entre otros factores, les permitieron enquistarse en determinadas profesiones/oficios y rearticular una cultura de sobrevivencia laboral en el contexto post emancipatorio, por lo que la subrepresentación estadística que aparece en el ámbito portuario, referida a no incluir a los estibadores o cargadores de muelles que estuvieron sujetos a la etiqueta censal de

⁷ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, pp. 355-371; *Informe sobre el censo de Cuba, 1899*, Imprenta del Gobierno, Washington, 1900, p. 487.

⁸ *Informe sobre el censo de Cuba, 1899*, p. 487.

⁹ Víctor S. Clark, “Labor conditions in Cuba”, p. 692.

¹⁰ *Informe sobre el censo de Cuba, 1899*, p. 487.

“jornalero” resulta un elemento importante a tener en consideración al valorar la racialización y el blanqueamiento laboral.

Cuatro décadas después de publicado el ensayo de Clark, el censo de población de 1943, que ya registró la categoría estibadores refirió para la provincia de La Habana que el 44% del total resultó ser afrodescendiente. En Matanzas y las Villas, con varios enclaves portuarios de naturaleza exportadora, la proporción de estibadores afrodescendientes se elevó al 84% y al 57% respectivamente.¹¹ Según este censo, en Cuba solo el 44% de los trabajadores portuarios que ejercían como estibadores resultaron ser blancos.¹² La inmigración masiva antillana, favorecida por las políticas migratorias durante la Primera República, se concentró en las nuevas zonas azucareras del centro-oriente del país (Camagüey y Oriente), por lo que la presencia significativa de trabajadores afrodescendientes en las operaciones de carga/descarga de mercancías en un contexto post emancipatorio y poscolonial en las regiones donde se desplegó la plantación azucarera decimonónica evidencia el impacto estructural de la «segunda esclavitud» en los procesos de racialización laboral en los puertos del occidente cubano.

Esta investigación entrecruza dos grandes campos de estudios que se encuentran desde hace varias décadas en constante expansión: el trabajo portuario y la esclavitud. Aunque cada uno posee metodologías y enfoques historiográficos propios, más que superponerlos lo que realmente interesó fue construir un entramado teórico que permitiese visualizar en toda su complejidad las dos escalas de análisis. La primera orientada a comprender cómo el modelo agroexportador que se inició en Cuba, tras el *boom* azucarero en la década de 1790, provocó importantes transformaciones en la estructura sociodemográfica, en la economía insular y la infraestructura portuaria, y la segunda, estuvo dirigida a reconstruir la formación de geografías laborales y el papel que en estas desempeñaron los trabajadores portuarios, no solo en tanto sometidos a regímenes de trabajo específicos, ya fuesen libres (blancos y afrodescendientes), esclavos o “contratados” asiáticos, sino también su capacidad de subvertirlos a través de mecanismos de sociabilidad gremial o étnica, prácticas de cimarronaje urbano, demandas salariales, adaptabilidad ante la violencia implícita que implicó sostener ritmos eficientes en las operaciones de transporte.

¹¹ *Informe sobre el censo de la República de Cuba*, P. Fernández y Cía., La Habana, 1945, pp. 1120-1126.

¹² *Ibíd.*, p. 1114.

El auge de la plantación azucarera cubana fue un elemento central dentro de lo que el historiador Dale W. Tomich ha definido como «segunda esclavitud».¹³ Para este autor, la expansión agrícola del algodón, el café y el azúcar, bajo el modelo productivo de la plantación, que emergió en Estados Unidos, Brasil y Cuba, requirió el restablecimiento de la utilización masiva de cientos de miles de trabajadores esclavizados para la explotación intensiva de estos monocultivos agrícolas.¹⁴ Las fronteras de la «segunda esclavitud» propiciaron una reestructuración del diseño general del comercio atlántico y a su vez una continua demanda de mano de obra coactiva, lo cual se tradujo en un aumento significativo del tráfico de africanos esclavizados hacia los territorios de Brasil y de Cuba en un contexto en que tanto Gran Bretaña y Estados Unidos lo suspendían definitivamente.

La implementación sistemática de nuevas tecnologías en los ciclos productivos y en el transporte, como mecanismo de adaptación a los “mercados postcoloniales, más competitivos y de rápida expansión”,¹⁵ demostró que la «segunda esclavitud» no constituyó un sistema de relaciones laborales antagónico con la revolución industrial, sino que se desarrolló en paralelo a esta y que cohabitó con otras formas de esclavitud y con el trabajo libre. En Cuba, esto se evidenció en la formación de una red de transporte ferroviario, que conectó tempranamente las zonas azucareras con los principales enclaves portuarios del occidente. Si la introducción del ferrocarril y la utilización de máquinas de vapor en la elaboración de azúcar optimizaron los procesos internos de producción y transporte, la modernización en la actividad marítima hizo más rápido y ventajoso el comercio atlántico.

En la lógica discursiva del capital no interesaron las palabras sino los números, es por eso por lo que buena parte de la documentación comercial revisada, informes y memorias de los almacenes de depósito, evidenció un proceso de objetivación del trabajo

¹³ Dale W. Tomich, “The Second Slavery: Bonded Labor and the Transformation of the Nineteenth Century World Economy”, en Francisco O. Ramirez (ed.), *Rethinking the Nineteenth Century: Movements and Contradiction*, Greenwood Press, Westport CT, 1988, pp. 103-107. Véase además del propio autor *Slavery in the circuit of sugar: Martinique and the world economy, 1830-1848*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1990. El ensayo original sobre el concepto “segunda esclavitud” fue reeditado posteriormente en Dale W. Tomich, *Thought the prism of slavery: labor capital, and world economy*, Roman & Littlefield, Lanham, Md., 2004. Dado la importancia reciente que ha revistido los aportes teóricos de Tomich, una edición de sus principales artículos fue traducida y publicada en español. Véase Dale Tomich, *Espacios de esclavitud: tiempo/tiempos del capital*, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia/Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2019.

¹⁴ Dale W. Tomich, “La segunda esclavitud y el capitalismo mundial: una perspectiva para la investigación histórica”, *Historia Social*, 90, 2018, pp. 150-151.

¹⁵ *Ibidem*, p. 151.

portuario donde lo que interesaba era contabilizar la entrada y salida de mercancías, no cómo estas eran transportadas del almacén al muelle y de este al buque y viceversa. A lo sumo aparecieron registrados el monto total de la fuerza de trabajo de la dotación, los gastos de alimentación o manutención. Para el caso de los muelles habaneros la información resulta más dispersa, porque se está ante una población laboral flotante, precarizada, los mecanismos de control de la mano de obra responden a la década de 1840 en pleno despliegue de las compañías de depósito.

Esta investigación se mueve en ambas direcciones, por lo que resultó imprescindible evaluar los cambios estructurales que acontecen con la implementación a gran escala del trabajo esclavo y la inserción de la Isla en una economía atlántica cada vez más interconectada, pero a su vez reconstruir las prácticas laborales que ejercieron los trabajadores portuarios para adaptarse, resistir y sobrevivir a la implantación de regímenes de trabajo que implicaron un alto índice de estandarización y optimización de los ritmos de carga/descarga. La convergencia de las dos áreas de estudio permitió, en la “larga duración”, reposicionar como eje analítico al proceso de racialización laboral portuario, no restringido solamente a la cantidad de trabajadores de una u otra “raza” que eran destinados a estas ocupaciones, sino comprender los contextos generadores y las lógicas de racialización detrás de cada estadística de la época.

No en balde se enfatiza también en el carácter sistémico del nuevo engranaje laboral, ya que no resultaron dinámicas que terminan en la frontera de la plantación azucarera o del enclave portuario. Fueron espacios interconectados desde mediados del siglo XIX. A través de ellos se mueven mercancías (cajas de azúcar, bocoyes de mascabos, sacos de café, etc.) pero también trabajadores libres y cautivos, y con estos, nuevas relaciones laborales, mecanismos de control, *know how* empresariales, etc. En la bahía habanera coexistieron distintas modalidades de trabajo portuario, en parte debido a una fuerte tradición marinera y a la existencia de un artesanado naval que proviene del siglo XVIII, sin embargo, el despegue de la plantación canalizó el empleo de esta fuerza laboral, y condujo con una intensidad variable la utilización de trabajadores cautivos. En los nuevos puertos azucareros (Cárdenas, Matanzas, Cienfuegos) esto proceso resultó más expedito.

La «segunda esclavitud» no se asume aquí como un contexto o marco temporal en el cual se produjeron todas estas transformaciones asociadas a la estructura productiva del azúcar, el comercio o el transporte, sino al modo en que estas condicionaron la articulación de un sistema laboral integrado y expresión, a su vez, de la división internacional del trabajo en el marco del emergente modo de producción capitalista. Su consolidación

en el ámbito portuario insular se observó tanto en la formación de los almacenes de depósito en el enclave habanero como en la generalización del trabajo esclavo dada su «polifuncionalidad laboral». No resultó un cambio únicamente cuantitativo sino una nueva percepción sobre la capacidad productiva del esclavo. Los muelles, los almacenes y los buques, constituyeron a lo largo del siglo XIX, al igual que la plantación azucarera o el cafetal, un espacio de rentabilidad económica en donde los trabajadores esclavizados ocuparon una posición determinante.

Esta investigación además de implementar el concepto «segunda esclavitud» para englobar un régimen laboral que maximizó la utilización a gran escala y de manera intensiva del esclavo en el ámbito portuario, entendido este a partir de su capacidad productiva y no solo como mercancía, también se apoyó y formuló otros términos que condensaron la realidad sociolaboral portuaria que se analiza. En primer lugar, se considera imprescindible referirse al concepto *warehouse revolution*,¹⁶ definido por Daniel Rood para analizar la transformación en el sistema de almacenamiento que se implantó en la bahía habanera a mediados del siglo XIX. Este permitió comprender los cambios tecnológicos, que se desarrollaron tanto en el sistema de transporte terrestre/marítimo como en las plantaciones azucareras, y su relación con las nuevas dinámicas empresariales y laborales que modificaron de manera radical la comercialización del azúcar. Se utilizó aquí también para remarcar la formación de otra geografía de trabajo portuario que compitió con la existente en los muelles y que reprodujo los ritmos de trabajo del ingenio.

Aunque el objeto de estudio de esta tesis doctoral tuvo como centro el puerto y las relaciones laborales en las que este se insertó y sobre las cuales se articularon las distintas modalidades de trabajo portuario, el enfoque metodológico de la «segunda esclavitud», posibilitó ahondar sobre dinámicas que se entrecruzaron y se extendieron entre las regiones azucareras y sus enclaves exportadores, ampliando la perspectiva inicial formulada por Tomich. Su carácter sistémico obligó a desprenderse de los análisis que simplifican y aíslan un espacio laboral, sin rastrear las múltiples interrelaciones existentes. En esta investigación se confirmó lo pertinente de esta perspectiva para examinar el impacto sociolaboral de la inmigración masiva de africanos esclavizados en las dos geografías portuarias del puerto de La Habana: los muelles y los almacenes de depósito, que se pueden extrapolar, no sin antes precisar las características particulares de cada enclave en los territorios donde la plantación constituyó el núcleo económico.

¹⁶ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery. Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*, Oxford University Press, New York, 2017.

En el caso de los almacenes de depósito se estableció que estos constituyeron «plantaciones portuarias» al rastrearse durante el procesamiento de fuentes documentales y hemerográficas, así como en la bibliografía especializada, múltiples puntos de comparación con su contraparte, en el epicentro de la «segunda esclavitud»: el ingenio. Este concepto sirvió de hilo analítico para reconstruir tanto la recomposición laboral de sus dotaciones, como para analizar el régimen laboral y su funcionamiento empresarial. Asimismo, contribuyó a visualizar las lógicas internas de la «segunda esclavitud» y la racionalidad económica que maximizó la rentabilidad del trabajo cautivo, tanto en la plantación azucarera como en el enclave portuario. Por último, el concepto de «esclavos portuarios» fue utilizado para englobar varios destinos ocupacionales, tanto en el ámbito marítimo como en el terrestre, donde su participación fue significativa en las operaciones de carga y descarga de mercancías. Resultó útil además para examinar los múltiples incentivos que percibieron los propietarios de cautivos para que su empleo se generalizase en los muelles habaneros y en los almacenes de depósito.

La presente tesis doctoral está dividida en cuatro capítulos, donde cada uno examina una problemática específica relacionada con el impacto de la «segunda esclavitud» en los enclaves portuarios del occidente cubano. En el primer capítulo de la tesis se realiza un balance historiográfico sobre el trabajo portuario y cómo este se desarrolló en sociedades donde la esclavitud constituyó una relación laboral hegemónica o cuyo peso dentro del entramado laboral urbano no resultó desdeñable. Se estableció como hilo conductor rastrear las principales problemáticas sobre el sector portuario (organización del trabajo, conflictos laborales, cultura portuaria, etc.), desde el *boom* de la historia social a mediados del siglo pasado, en regiones o sociedades no esclavistas. Interesó de modo particular llamar la atención sobre las convergencias analíticas y metodológicas entre la *Global Labour History* y la «segunda esclavitud», como un enfoque relacional que desde la década de 1990 hizo énfasis en los estudios comparativos. Vale destacar también que se examinó el impacto de la variable “raza” en Estados Unidos y Brasil, fronteras al igual que Cuba de la «segunda esclavitud» y donde las investigaciones sobre el trabajo esclavo en las ciudades y su papel en la estructuración de las labores portuarias permitieron identificar las principales zonas de análisis para el contexto cubano.

El segundo capítulo aborda las transformaciones que la importación masiva de africanos esclavizados y el avance de la agricultura de *commodities* en la región occidental

de la Isla provocaron en el comercio insular y como su ritmo exponencial de crecimiento estuvo directamente condicionado a la consolidación de la «segunda esclavitud». La Habana dejó de ser parte de la “Carrera de Indias” y la “Llave del Nuevo Mundo” para convertirse en pocas décadas en el “almacén de América” y Cuba en la “azucarera del mundo”. Los cambios acaecidos no solo acentuaron la conexión atlántica de la economía insular, sino que demandaron un mayor desarrollo del sistema de transporte terrestre y marítimo para acelerar el tráfico de mercancías entre las plantaciones y los enclaves portuarios. El aumento de la capacidad productiva conllevó a la necesidad de establecer almacenes de depósito en la región oriental de la bahía habanera para satisfacer el ritmo productivo de los ingenios a partir de la década de 1840.

El capítulo tercero analiza la coexistencia de diferentes modalidades laborales asociadas al tráfico marítimo y al transporte de mercancías en la primera mitad del siglo XIX. Los conflictos que originó el crecimiento mercantil entre las autoridades navales y los plantadores/comerciantes ocupó un primer plano que visualizó las tensiones entorno a la utilización del trabajo libre o esclavo. Los privilegios sociolaborales del Antiguo Régimen que detentaron los matriculados y los milicianos afrodescendientes entraron en contradicción rápidamente, no solo entre sí, en la medida que se generalizó el uso de operarios cautivos en la bahía habanera. El papel de los «esclavos portuarios» y las fisuras que provocaron en un engranaje laboral con restricciones cada vez más endeble por la necesidad de mayor número de trabajadores, así como su rentabilidad económica constituyó el centro de discusión de este capítulo, de manera conjunta, con el análisis del trabajo libre. Los muelles fueron aquí utilizados como una geografía laboral donde la cuadrillas y los capataces articularon la organización del trabajo portuario en un proceso secular, signado por redes de sociabilidad y clientelismo laboral.

El último capítulo de la tesis está destinado a examinar la consolidación y agotamiento de la «segunda esclavitud» en la bahía habanera en sus dos geografías laborales, los muelles noroccidentales y los almacenes de depósito. Resultó de interés subrayar la interconexión entre la transformación tecnológica que aconteció en el ingenio y la emergencia de los almacenes, así como, en estos últimos, se extendió el régimen de trabajo existente en las plantaciones azucareras en el marco de un proceso de homogenización del trabajo cautivo. La introducción de “contratados” asiáticos desde la década de 1850 en las dotaciones de las compañías de almacenes, que desplazaron de manera progresiva pero irreversible a los esclavos, no solo está marcando el agotamiento de la «segunda esclavitud» en el enclave portuario habanero, sino que demuestra la adaptabilidad del

sistema laboral, pues concentra el trabajo esclavo donde resulta más rentable, en la plantación azucarera. También se analiza el proceso de repliegue y derogación de los privilegios sociolaborales de los milicianos afrodescendientes y de los matriculados entendidos como parte de la derrota del Antiguo Régimen y la consolidación de las relaciones de salario capitalistas en el ámbito portuario.

Para evaluar el impacto de la «segunda esclavitud» en la dinámica portuaria de la Isla, si bien resultó vital la información estadística recopilada y la interpretación que se realizó de los censos y padrones consultados, esta se respaldó con la amplia literatura de viajeros existente para el siglo XIX, decenas de memorias, informes y reglamentos de las compañías *Almacenes de Regla*, *Almacenes de San José*, *Almacenes de Marimelena*, etc., así como noticias del *Diario de La Habana*, *Diario de la Marina*, *Gaceta de La Habana*, entre otras publicaciones referenciadas. Una investigación de esta naturaleza, que pretende reabrir un campo de estudio soslayado por la historiografía cubana más reciente, debe rehuir la trampa narrativa de las descripciones innecesarias. El enfoque analítico y relacional primó para encontrar los elementos formativos y condicionantes de las geografías laborales que modeló la «segunda esclavitud» en la bahía habanera. La tesis doctoral consta de una serie de gráficos, tablas e imágenes, que en su mayoría se encuentran intercaladas en los capítulos, porque contribuyen al desarrollo de los argumentos formulados. Además, se dispone de un apéndice documental con manuscritos, fragmentos de folletos y reglamentos publicados en la prensa decimonónica que visualizan la evolución y las particularidades del trabajo portuario en Cuba, signado por la presencia del trabajo libre y coactivo.

La reconstrucción de las dinámicas laborales en los enclaves portuarios implicó una revisión exhaustiva en diferentes archivos y bibliotecas, localizadas fundamentalmente en Cuba y en España. La mayor parte de la documentación que ha servido de soporte a esta tesis doctoral se encuentra en el Archivo Nacional de Cuba. En esta institución fueron consultados durante las dos estancias de investigación realizadas (2018 y 2020) los fondos del Real Consulado y Junta de Fomento, Escribanías, Miscelánea de Expedientes, Gobierno Superior Civil, Gobierno General y Tribunal de Comercio, entre otros, que facilitaron la comprensión del entramado portuario habanero y el papel de los trabajadores esclavizados en este, así como los múltiples conflictos laborales que se generaron en torno a su utilización.

La valiosa colección de folletos que se encuentra depositada en la Sala Cubana de la Biblioteca Nacional “José Martí” y en el Departamento de Libros Raros y Valiosos de

la Biblioteca Central “Rubén Martínez Villena” de la Universidad de La Habana permitió obtener una visión global sobre las compañías de almacenes de depósito en la segunda mitad del siglo XIX. En Cuba resultó significativo también acceder a los fondos del Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, del Archivo Histórico Provincial de Matanzas y de la Biblioteca “Carlos del Toro” y el Archivo Histórico del Instituto de Historia de Cuba. Revistió importancia también la consulta del fondo Ultramar del Archivo Histórico Nacional de Madrid y la colección de publicaciones seriadas en la Biblioteca Nacional de España.

Este trabajo de archivo fue completado con la revisión de múltiples repositorios digitales y bases de datos en Internet, por su importancia se considera pertinente destacar los siguientes: Portal de Archivos Españoles (PARES), Biblioteca Digital Hispánica, Internet Archive, Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España, la base de datos Voyages. The Trans-Atlantic Slave Trade Database y las colecciones Cuban Heritage Collection de la Universidad de Miami y la José Augusto Escoto Cuban History and Literature Collection de la Universidad de Harvard. Las facilidades tecnológicas y el apoyo del Departamento de Historia, Geografía y Arte de la Universitat Jaume I contribuyeron de manera significativa al desarrollo de la presente investigación.

INTRODUCTION

“A very famous black of nation, of 24 years old,
the most arrogant there is, stevedor, *plegador* and weigher of sugar boxes,
with the circumstance of having had no other master than the seller”
Diario de la Marina, February 19, 1859

On December 24, 1864, the children of Eduardo Fesser and Micaela Diago granted freedom to 28 slaves of their property.¹ This act of “Christian spirit and full of elevation”, in a year in which nearly 4,000 Africans were introduced in the Island,² was part of the “anti-slavery” narrative *corpus* that the Cuban intelligentsia generated before the consolidation of the “second slavery”.³ However, the brief narration of José Ignacio Rodríguez could not hide, even with sensitive romanticism, the harshness of the labor system to which enslaved Africans were subjected. 46% of those who were released could not attend the “ceremony” because they were in the field or in the infirmary. Nonetheless, the released ones who were present, were not only domestic servants, as at least four of them (Lino, Alejandro, Fernando, and Felipe) were “all black, robust workers of the [Regla] Warehouses”.⁴

Although Rodríguez's descriptive interest was to highlight slavery as the “grave sin” and the “cause of all our ills”,⁵ the labor cycle of these newly emancipated dock workers took place in a context of progressive substitution of slave labor in the Havana Harbor. The reasons were strictly economic; among them was the fact that it was more profitable to maximize their exploitation in the agricultural areas of the plantation than to

¹ José Ignacio Rodríguez, “La noche buena en 1864” [Christmas Eve in 1864], en José Manuel Carbonell y Rivero, *Evolución de la cultura cubana (1608-1927), La prosa en Cuba*, vol. XVI, t. V, Imprenta Montalvo y Cárdenas, La Habana, 1928, p. 91.

² *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, available at slavevoyages.org, consulted on June 18, 2021.

³ Moreno Friginals was always critical of the interpretations of this literary current mostly promoted and financed by the sugar planters, who were all large slave owners. See Manuel Moreno Friginals, *Órbita de Manuel Moreno Friginals [Orbit of Manuel Moreno Friginals]*, Unión, La Habana, 2009, p. 318.

⁴ José Ignacio Rodríguez, “Christmas Eve in 1864”, pp. 91-92.

⁵ *Ibidem*, p. 94.

hire them as members of warehouses' workforce, or for them to look for a job - in conditions of relative autonomy - and earn a daily wage in the city.

In the 1860s, there were already two well-defined geographies of work in the Havana port, in which different logics operated in the optimization of dock work. In the southeastern region, warehouse companies created "port plantations" whose workforce, in some cases like the *Almacenes de Regla*, was very similar to that of the average sugar-mill. The only objective was to accelerate the pace of loading/unloading operations of thousands of boxes and *bocoyes* of sugar that the railway system transported from the productive areas of Havana and Matanzas. From north to south, bordering the coast of the Harbor, were the docks, sheds, and davits in which a multitude of free workers (white and Afro-descendants), as well as dayworker or self-rented slaves, transported the goods that had been previously unloaded.

Although in both spaces the crews existed as a form of organization and the foreman was an intermediate authority between the contractors/consignees and the crews, the labor dynamics and control over the entire work process differed significantly. Dock work was always subject to the entry and exit of ships which, given the weight of the Havana port enclave in the Atlantic trade, was less problematic than managing the labor market saturation that this situation caused. In the warehouses, the formation of workforce (slaves and Asians) not only facilitated the stability of the labor force, but also allowed the homogenization of the work pace, which resulted in the companies' economic profitability. The privilege of *Matrícula de Mar*, which would be abolished in 1873, persisted in maritime traffic and all port activities.

Dock work in the Greater Antilles was for most of the nineteenth century dominated by the antagonistic competitiveness between the protectionist policy of the Old Regime (socio-labor privileges and *Matrícula de Mar*) and free contracting. The victory of the latter, in the stage of exhaustion and disintegration of the "second slavery", cannot be observed solely as part of the transition to wage labor in port sector, for the "second slavery" represented a corrosive determining factor in favor of the new labor model. The legal status of port operators mattered less than the freedom of small and medium-sized urban slave owners to employ them in any maritime activities.

Any restrictions that prevented a cheaper use of the workforce, preferably slaves, were strongly opposed by planters, slavers, merchants, etc., in all the port enclaves of the island, as attested by the documentation. The demand for a greater presence of enslaved workers was directly related to the differences in the payment of daily wages between

ports in western Cuba. Following this reasoning in favor of the spread of slave labor, an increase in the number of urban slaves tended to reduce the cost of wages, where the saturation of the labor market ended up being beneficial to contractors.

This research examines the dynamics of work in ports and labor racialization, driven by the expansion and consolidation of the “second slavery” in Cuba. Although it focused on the port of Havana, to the extent that the documentation consulted allowed, the analysis also addressed the situation in Matanzas, Cárdenas, and Cienfuegos. The time frame (1763-1886) of this doctoral thesis responded to two labor situations that coexisted in the Havana Harbor. On the one hand, it is linked to the introduction and subsequent evolution of socio-labor privileges in the ports sector, which affected free workers, both Afro-descendants and whites; and on the other hand, to the labor regime imposed by the “second slavery” from the 1840s. The hypothesis that has guided this research argues that the massive influx of enslaved Africans since the late eighteenth century was not only essential to the implementation of the plantation model and commercial agriculture, but also played a major role in the transformation of the Island’s commercial dynamics, the land and maritime transport system, and in the labor markets in the port cities circumscribed to the new sugar-producing areas (Havana, Matanzas, Cárdenas, and Cienfuegos).

In 1902, although Victor S. Clark did not hesitate to recognize the incompleteness of the statistical information, he had compiled based on the 1899 census,⁶ there is no doubt that his disaggregated model of work categories helped to shed light on the impact that the exhaustion and disintegration of the “second slavery” in the 1870s and 1880s had on the process of racialization at the turn of the century. The ports sector, due to its importance in the Island’s agro-export economy, illustrated this phenomenon that had ramifications in different domains of the urban labor market. If, in 1859, about 45% of non-rail land transport (carters, draymen, etc.) in the Havana port was done by free workers (blacks and mulattos), forty years later it dropped to 24%.⁷ In the maritime sector, the situation appeared to be more dramatic in 1899, as only 22 individuals “of color” were registered under the categories of sailors and boatmen.⁸ According to Clark, the global

⁶ Víctor S. Clark, “Labor conditions in Cuba”, *Bulletin of the Department of Labor*, 41, Washington, 1902, p. 691.

⁷ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba* [Geographical, statistical, historical dictionary of the Island of Cuba], vol. 3, pp. 355-371; *Informe sobre el censo de Cuba, 1899* [Report of the Census of Cuba, 1899], Imprenta del Gobierno, Washington, 1900, p. 487.

⁸ *Report of the Census of Cuba, 1899*, p. 487.

percentage of the Afro-descendant population in the Cuban land and sea transport system did not exceed 20% of more than 10,000 workers employed in this sector.⁹

However, this situation referring to the transport of goods deserves an explanatory parenthesis. The data of the 1899 census - and which Clark repeated - excludes day laborers from this sector, as they were not divided according to their specific profession. Only 16,282 men in the city of Havana appeared as registered under this labor condition, of whom approximately 28% were “of color”. It exceeded the total number of workers employed in tobacco factories, only behind occupations such as domestic service and laundry, which were mostly performed by Afro-descendant women.¹⁰ It is impossible to specify the number of stevedores and *braceros* in the docks included under this salary condition, and who practiced their profession in the port enclaves.

Although the *padrones* preserved in the National Archives list an important number of dock work categories, the same difficulty remains as the denomination “day laborer” was very frequent in the labor statistics of the nineteenth and twentieth centuries. The post-Conspiracy of *La Escalera* period (1844) favored the whitening of the labor market on the docks, in so far as some jobs linked to land transport were less accessible for “people of color”. However, their strategies in terms of associative structures, among other factors, allowed them to be enclosed in certain professions and redefine a culture of labor survival in the post-emancipatory context. Therefore, the statistical underrepresentation observed in the ports sector, related to the lack of inclusion of stevedores or dock loaders labelled as “day laborers” in the census, is an important element to take into consideration when assessing racialization and the whitening of the labor market.

Four decades after the publication of Clark's essay, according to the 1943 population census, which already registered the category of stevedores, in the province of Havana 44% of the population was of African descent. In Matanzas and Las Villas, with several port enclaves of export nature, the percentage of Afro-descendant stevedores reached 84% and 57% respectively.¹¹ According to this census, in Cuba, only 44% of the port workers who worked as stevedores were white.¹² The massive Antillean immigration, encouraged by migration policies during the First Republic, was concentrated in the new sugar-producing areas of the center-east region of the country (Camagüey and

⁹ Víctor S. Clark, “Labor conditions in Cuba”, p. 692.

¹⁰ *Report of the Census of Cuba, 1899*, p. 487.

¹¹ *Informe sobre el censo de la República de Cuba [Report of the census of the Republic of Cuba]*, P. Fernández y Cía., La Habana, 1945, pp. 1120-1126.

¹² *Ibidem*, p. 1114.

Oriente). The significant presence of Afro-descendant workers in the operations of loading/unloading of goods in a post-emancipatory and postcolonial context, in the regions where the nineteenth-century sugar plantation was deployed, therefore shows the structural impact of the “second slavery” on the processes of labor racialization in the ports of western Cuba.

This research interconnects two major fields of study that have been constantly expanding for several decades: dock work and slavery. Although each has its own methodologies and historiographic approaches, the aim was to build a theoretical framework that would allow two levels of analysis to be displayed in all their complexity, instead of superimposing them. The first aimed at understanding how the agro-export model, which developed more in Cuba after the sugar boom of the 1790s, brought about important transformations in the sociodemographic structure, the island’s economy and the port infrastructure. The second sought to reconstruct the formation of labor geographies and the role that port workers played in them, not only as subjected to specific employment regimes - whether they were free (white and Afro-descendants), slaves or Asians “contractors” -, but also in terms of their ability to subvert them thanks to union or ethnic associations mechanisms, urban marronage practices, wage demands, and their adaptability to the implicit violence entailed by the maintenance of an efficient pace in transport operations.

The peak of the Cuban sugar plantation was a central element of what historian Dale W. Tomich has defined as the “second slavery”.¹³ According to this author, the agricultural expansion of cotton, coffee, and sugar under the plantation productive model, which emerged in the United States, Brazil, and Cuba, required the re-establishment of the massive use of hundreds of thousands of enslaved workers for the intensive

¹³ Dale W. Tomich, “The Second Slavery: Bonded Labor and the Transformation of the Nineteenth Century World Economy”, in Francisco O. Ramirez (ed.), *Rethinking the Nineteenth Century: Movements and Contradiction*, Greenwood Press, Westport CT, 1988, pp. 103-107. See also the author himself *Slavery in the circuit of sugar: Martinique and the world economy, 1830-1848*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1990. The original essay on the concept of “second slavery” was later reissued in Dale W. Tomich, *Through the prism of slavery: labor, capital, and world economy*, Rowman & Littlefield, Lanham, Md., 2004. Given the recent importance of Tomich’s theoretical contributions, an edition of his main articles was translated and published in Spanish. See Dale Tomich, *Espacios de esclavitud: tiempo/tiempos del capital [Spaces of slavery: time/times of capital]*, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia/Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2019.

exploitation of these monocultures.¹⁴ The frontiers of the “second slavery” favored the restructuring of the general design of the Atlantic trade and, in turn, led to a continuous demand for coercive labor. This resulted in a significant increase in the trafficking of enslaved Africans to Brazil and Cuba, while both Great Britain and the United States were definitively suspending it.

The systematic implementation of new technologies in production cycles and transport, as a mechanism to adapt to “postcolonial, more competitive and rapidly expanding markets”,¹⁵ showed that the “second slavery” was not a system of labor relations antagonistic to the industrial revolution. On the contrary, it developed in parallel with the latter, and coexisted with other forms of slavery and with free labor. In Cuba, this was evidenced by the development of a rail transport network which, early on, connected the sugar-producing areas with the main port enclaves of the west. If the introduction of the railway and the use of steam engines in the production of sugar optimized the internal processes of production and transport, the modernization in the maritime activity made the Atlantic trade faster and more advantageous.

In the discursive logic of capital, words did not matter so much as numbers. This is why most of the trade documentation, reports, and warehouses reports reviewed evidenced a process of objectification of the work in ports, where the objective was to account for the entry and exit of goods, instead of the way they were transported from the warehouse to the dock, from the dock to the ship, and vice versa. At best, they included the total amount of workforce, and their food or living expenses. As for the Havana docks, the information is more scattered because the population lived in precarious conditions and lacked job security. The control mechanisms of the workforce were introduced in the 1840s, at a time where warehouse companies appeared and expanded.

As this research moves in both directions, it was essential to assess the structural changes that occur with the large-scale implementation of slave labor, and the insertion of the Island in an increasingly interconnected Atlantic economy, while at the same time reconstructing the labor practices of port workers to adapt, resist, and survive to the implementation of labor regimes that entailed a high rate of standardization and optimization of the loading/unloading pace. The convergence between the two areas of study not only

¹⁴ Dale W. Tomich, “La segunda esclavitud y el capitalismo mundial: una perspectiva para la investigación histórica” [The Second Slavery and World Capitalism: A Perspective for Historical Inquiry], *Historia Social*, 90, 2018, pp. 150-151.

¹⁵ *Ibidem*, p. 151.

allowed, in the “long term”, to reposition the process of racialization of dock work as the analytical axis - not restricted to the number of workers of one “race” or another who were destined to these occupations -, but also to understand the context and the logics of racialization behind each statistic.

The systemic character of the new labor system is not emphasized in vain, as its dynamics did not end at the borders of the sugar plantation or port enclave. They were interconnected spaces since the mid-nineteenth century, through which not only goods were moved (sugar boxes, *bocoyes*, sacks of coffee, etc.), but also free and enslaved workers and, with them, new labor relations, control mechanisms, business know-how, etc. In the Havana Harbor, different ways of dock work coexisted, partly due to a strong seafaring tradition and the existence of a naval craftsmanship from the eighteenth century. However, the takeoff of the plantation channeled the employment of this labor force and drove the use of enslaved workers with variable intensity. In the new sugar ports (Cárdenas, Matanzas, Cienfuegos) this process was more expeditious.

The “second slavery” is not assumed here as a context or time frame in which all these transformations associated with the productive structure of sugar, trade or transport took place, but rather as the way in which these conditioned the articulation of an integrated labor system, which at the same time is an expression of the international division of labor within the framework of the emerging capitalist mode of production. Its consolidation in the island’s ports sector was observed both in the formation of warehouses in the Havana Harbor and in the generalization of slave labor, given its “labor polyfunctionality”. It was not only a quantitative change, but a new perception of the slave’s productive capacity. Like the sugar or coffee plantations, throughout the nineteenth century, docks, warehouses, and ships represented a space of economic profitability where enslaved workers occupied a decisive position.

In addition to the implementation of the concept of “second slavery” to encompass a labor regime that maximized the large-scale and intensive use of slaves in the ports sector -based on their productive capacity and not only as a commodity -, this research also supported and formulated other terms that encapsulated the socio-labor reality of ports here analyzed. First of all, it is essential to refer to the warehouse revolution concept,¹⁶ as defined by Daniel Rood, in order to analyze the transformation in the storage

¹⁶ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery. Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*, Oxford University Press, New York, 2017.

system that was implemented in the Havana Harbor in the mid-nineteenth century. It allowed for the understanding of the technological changes that took place in both the land/sea transport system and in the sugar plantations, and their relation with the new business and labor dynamics which radically modified the commercialization of sugar. It was also used to highlight the development of another geography of work in ports, which competed with the existing one in the docks and reproduced the work pace of the sugar mills.

Although this doctoral thesis focused on the port and the labor relations in which it was inserted and on which the different modalities of dock work were articulated, the methodological approach of the “second slavery” enabled us to delve deeper into dynamics that interwove and expanded between the sugar regions and their export enclaves, thus broadening the initial perspective provided by Tomich. Due to its systemic nature, it was necessary to discard analyses that simplify and isolate a workspace, and that also fail to take into consideration existing interrelationships. This research confirmed the relevancy of this perspective to examine the socio-labor impact of the mass immigration of enslaved Africans on the two port geographies of the Havana port: the docks and the warehouses, which can be extrapolated although not before specifying the characteristics of each enclave in the territories where the plantation constituted the economic core.

In the case of warehouses, it was established that they constitute “port plantations”, after multiple points of comparison with sugar mills were identified while processing documentary and newspaper sources, as well as specialized bibliography. This concept served as a guiding thread to reconstruct the labor recomposition of the workforce, and analyze the employment regime, and its business operations. Additionally, it helped to highlight the internal logics of the “second slavery”, and the economic rationale that maximized slave labor’s profitability, both in sugar plantations and in port enclaves. Finally, the concept of “port slaves” was used to encompass several occupations, both in the maritime and land space, where their participation was significant in the loading and unloading of goods. It was also useful to examine the multiple economic incentives that slave owners received in order to generalize their employment in the Havana docks and warehouses.

This doctoral thesis is divided into four chapters. Each one examines a specific issue related to the impact of the “second slavery” on the port enclaves of western Cuba. The

first chapter assesses dock work and its development in societies where slavery was a dominant labor relationship or played a non-negligible role in the urban labor network. The identification of the main issues around the port sector (work organization, labor disputes, port culture, etc.) in non-slave regions or societies, since the boom in social history in the middle of the last century, served as a guiding thread. It also drew attention to the analytical and methodological convergences between *Global Labour History* and the “second slavery” as a relational approach that, since the 1990s, has emphasized comparative studies. It is also worth noting that the impact of the “race” category was examined in both the United States and Brazil, which just like Cuba are frontiers of the “second slavery”, and where research on slave labor in cities, and its role in the structuring of dock work, allowed for the identification of the main areas of analysis of the Cuban context.

The second chapter addresses the transformations that the massive importation of enslaved Africans and the advance of agricultural commodities in the western region have brought about in the island’s trade, and the way its exponential growth rate was directly conditioned by the consolidation of the “second slavery”. Havana ceased to be part of the *Carrera de las Indias* and the *Llave del Nuevo Mundo* to become the *almacén de America* in a few decades, and Cuba the *azucarera del mundo*. The changes not only accentuated the Atlantic connection of the Island’s economy, but also demanded a greater development of the land and maritime transport systems to accelerate the traffic of goods between plantations and port enclaves. Due to the increase in productive capacity, in the 1840s, the establishment of warehouses in the eastern region of the Havana Harbor became necessary in order to keep up with the production pace of the sugar mills.

The third chapter analyzes the coexistence of different working modalities associated with maritime traffic and freight transport in the first half of the nineteenth century. The conflicts stemming from the commercial growth between the naval authorities and the planters/merchants came to the fore, which highlighted the tensions around the use of free or slave labor. The socio-labor privileges of the Old Regime, held by those who were registered and by Afro-descendant militiamen, were soon in contradiction - although not only with each other - as the use of slave workers in the Havana Harbor became widespread. Besides the analysis of free labor, the role of “port slaves”, the cracks they created in a labor system which had increasingly weak restrictions due to the need for more workers, as well as their economic profitability, were at the center of this chapter. The docks were used here as a labor geography where crews and foremen articulated the

organization of dock work in a secular process, marked by networks of associative structures and labor clientelism.

The last chapter intends to examine the consolidation and exhaustion of the “second slavery” in the Havana Harbor in its two labor geographies: the northwestern docks and the warehouses. It highlights the interconnection between the technological transformation that took place in the sugar mills and the emergence of the warehouses, as well as the spread, in the latter, of the existing employment regime of the sugar plantations within the context of a homogenization process of slave labor. The introduction of Asian “contractors” in the workforce of warehouse companies since the 1850s, which progressively but irreversibly displaced slaves, does not only mark the exhaustion of the “second slavery” in the Havana port enclave. It also demonstrates the adaptability of the labor system, for it concentrates slave labor where it is most profitable: in the sugar plantation. This chapter also analyzes the process of withdrawal and repeal of the socio-labor privileges held by Afro-descendant militiamen and those who were registered, understood as part of the Old Regime’s defeat and the consolidation of capitalist wage relations in the port.

In order to measure the impact of the “second slavery” on the Island’s port dynamics, the collection of statistical information and the interpretation of the censuses and padrones consulted were supported by the extensive literature of travelers of the nineteenth century, as well as by dozens of memoirs, reports and regulations of the companies *Almacenes de Regla*, *Almacenes de San José*, *Almacenes de Marimelena*, etc., and news from *Diario de La Habana*, *Diario de la Marina*, *Gaceta de La Habana*, among other referenced publications. An investigation of this nature, seeking to reopen a field of study which has been bypassed by the most recent Cuban historiography, must avoid the narrative trap of unnecessary descriptions. An analytical and relational approach prevailed to find the formative and conditioning elements of the labor geographies that shaped the “second slavery” in the Havana port. The doctoral thesis consists of a series of graphs, tables, and figures, which are mostly interspersed in the chapters, as they contribute to the development of the arguments put forward. Moreover, there is a documentary appendix with manuscripts, extracts of brochures and regulations published in the nineteenth-century press that show the evolution and particularities of dock work in Cuba, marked by the presence of free and forced work.

The reconstruction of the labor dynamics in the port enclaves required an exhaustive review in different archives and libraries, located mainly in Cuba and Spain. Most of the documentation supporting this doctoral thesis can be found at the National Archives

of Cuba. In this institution, the funds of the *Real Consulado y Junta de Fomento, Escribanías, Miscelánea de Expedientes, Gobierno Superior Civil, Gobierno General* and *Tribunal de Comercio*, among others, were consulted during the two research stays (2018 and 2020) that facilitated the understanding of the Havana port network and the role of enslaved workers in it, as well as the multiple labor conflicts that arose due to their use.

The valuable collection of booklets deposited in the *Sala Cubana* of the National Library “José Martí” and in the Department of Rare and Valuable Books of the Central Library “Rubén Martínez Villena” of the University of Havana allowed a global vision of the warehouse companies in the second half of the nineteenth century. In Cuba, the access to the funds of the Historical Archive of the Office of the Historian of the City of Havana, the Provincial Historical Archive of Matanzas and the “Carlos del Toro” Library and the Historical Archive of the Institute of History of Cuba was also very valuable; and so was the consultation of the Ultramar collection of the National Historical Archive of Madrid and the collection of serial publications in the National Library of Spain.

This archival work was completed with the review of multiple digital repositories and databases on the Internet. Due to their importance, it is relevant to highlight the following: Spanish Archives Portal (PARES), Hispanic Digital Library, Internet Archive, Digital Newspaper Library of the National Library of Spain, the Voyages database. The Trans-Atlantic Slave Trade Database and the Cuban Heritage Collection at the University of Miami and the José Augusto Escoto Cuban History and Literature Collection of Harvard University. The technological facilities and the support of the Department of History, Geography and Art of the Universitat Jaume I significantly contributed to the development of this research.

CAPÍTULO 1

TRABAJO PORTUARIO Y «SEGUNDA ESCLAVITUD»: UN BALANCE HISTORIOGRÁFICO

A lo largo del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX, los puertos fueron un ámbito laboral proclive a la especialización de sus trabajadores atendiendo, por un lado, a las actividades manuales que realizaban, y por otro, a los espacios en los cuales estas tenían lugar. Se entenderá en esta investigación por trabajo portuario toda labor que implique la manipulación de las mercancías, en su proceso de carga, transporte y descarga, específicamente en los espacios circunscritos al puerto, dígase los buques, los almacenes y los muelles. Dada la importancia que adquirieron los obreros portuarios en el universo laboral urbano, su incidencia a fines del siglo XIX en la formación de una emergente clase trabajadora resultó pertinente realizar un balance de cómo esta problemática ha sido abordada por la historiografía contemporánea. Sorprende que, para una economía exportadora del tamaño de la Cuba en el siglo XIX -e importadora en un volumen también extraordinario de mercancías- no existan estudios sobre quiénes realizaban el trabajo en los almacenes y los muelles de los puertos.

Así como la existencia de una creciente población esclava en la ciudad y su aprovechamiento en el desarrollo de obras públicas, trabajos domésticos y actividades laborales de diverso tipo ha motivado estudios particulares; el fortalecimiento de un mercado laboral heterogéneo para la ejecución de las actividades vinculadas con el trabajo portuario sugiere líneas de análisis relevantes para comprender la dimensión urbana de la «segunda esclavitud» en la Isla. Las características de este fenómeno difieren del entorno configurado por la plantación azucarera, con el cual, sin embargo, están estrechamente conectados. La eficacia con la cual operaban los puertos cubanos, puntos de destino y llegada de un volumen cada vez mayor de mercancías, dependió también de la coordinación de diferentes tareas como las que realizaban carretoneros, almacenistas, cargadores y estibadores.

En un primer momento, examinamos cómo se produjo la reinserción de los trabajadores portuarios en la agenda investigativa de la *labor history* en la segunda mitad del siglo XX. Se destacó en este apartado los estudios que analizaron el fortalecimiento del sindicalismo portuario y sus continuas huelgas en pro de reivindicaciones laborales, el

carácter eventual de las labores portuarias, así como la organización del trabajo de carga y descarga en los buques, muelles y almacenes. En un segundo momento, se resaltó las investigaciones que se han realizado sobre las dinámicas laborales de los enclaves portuarios del Brasil y del sur de Estados Unidos, sociedades donde la existencia de la esclavitud condicionó la racialización del mercado de trabajo, proceso que guardó múltiples similitudes con lo acontecido en la estructura laboral portuaria de la región occidental de la “Mayor de las Antillas”.

El último apartado está orientado a examinar la producción historiográfica sobre Cuba en relación con el trabajo portuario, para lo cual fue necesario establecer dos niveles confluyentes de análisis. Un primer nivel, en el cual se examinó los estudios que se han desarrollado sobre el trabajo esclavo, principalmente en el ámbito urbano, y un segundo nivel, que exploró las investigaciones que sobre esta problemática se han realizado desde una historia del trabajo. No es el objetivo del presente capítulo destacar solamente la poca representatividad que adquirió el trabajo portuario en el contexto historiográfico insular, sino establecer premisas metodológicas para su investigación, puntos de conexión con realidades portuarias afines, relaciones laborales con problemáticas comunes, así como resaltar la importancia de la conformación de un mercado laboral racializado en los enclaves portuarios, en sociedades del Nuevo Mundo, donde la «segunda esclavitud» fue predominante.

DE LA *LABOR HISTORY* A LA «SEGUNDA ESCLAVITUD»

En 1970, en una conferencia auspiciada por la revista norteamericana *Daedalus* en la ciudad de Roma, Eric Hobsbawm analizó el origen difuso de la historia social, así como las principales líneas temáticas que se evidenciaron con su expansión a partir de la segunda posguerra.¹⁷ Entre estas se encontró la historia del trabajo y de los trabajadores, la cual experimentó una renovación historiográfica por parte de los historiadores marxistas

¹⁷ Eric Hobsbawm, *Marxismo e historia social*, Instituto de Ciencias de la Universidad Autónoma de Puebla, México, 1983, pp. 21-44. Para un balance historiográfico de las transformaciones epistemológicas acaecidas en la historia social puede consultarse a Natalie Zemon Davies, “Las formas de la historia social”, *Historia Social*, 10, Primavera-Verano 1991, pp. 177-182; y a Larry J. Griffin y Marcel van der Linden, “New Methods for Social History”, *International Review of Social History*, Supplement 6, Cambridge University Press, 1999.

británicos a partir de la década del sesenta. La *labor history* abordó el mundo obrero “desde abajo”, tal como posteriormente recordase Jim Sharpe,¹⁸ rescatando el accionar de sus protagonistas mediante la utilización de fuentes documentales hasta ese momento inexploradas.

Un espacio privilegiado para constatar estas transformaciones lo constituye la historiografía contemporánea sobre el trabajo portuario. Aunque desde finales de la centuria decimonónica, rastreamos escritos realizados por sindicalistas portuarios y también estudios socio históricos que abordaron las principales problemáticas en este ámbito laboral,¹⁹ fueron el contexto económico de la posguerra y el *boom* de la historia social los que provocaron la tornada de los *dock workers* en la agenda investigativa de los historiadores del trabajo. Los nuevos enfoques metodológicos implicaron además un ensanchamiento del campo de acción en el cual operó tradicionalmente la *labor history*.

El propio Hobsbawm le dedicó un ensayo en su clásico *Labouring men. Studies in the History of Labor* de 1964.²⁰ Su énfasis en rescatar el contenido social del trabajo portuario le permitió delimitar los tipos de oficios desempeñados, los grados de especialización en ellos, así como la influencia de los avances tecnológicos en la estructura laboral. A partir de su análisis sobre el sindicalismo portuario confirmó la importancia de este sector, cuando su protesta laboral podía paralizar a una economía volcada al comercio exterior como la británica. Hobsbawm planteó que, si la organización de los sindicatos del puerto tardó en constituirse, ya en la década de 1890 protagonizaron conflictos laborales a nivel nacional, los cuales provocaron que las asociaciones patronales en algunos puertos cerrasen los puestos de trabajos (*lock outs*), como medida de fuerza ante los movimientos huelguísticos que paralizaron la actividad portuaria en ese decenio.

Por otra parte, apuntó como supuestas alianzas “naturales” entre trabajadores portuarios, marineros u otros sectores afines al transporte de mercancías fueron efímeras, restringiéndose fundamentalmente a determinados conflictos portuarios. Hobsbawm,

¹⁸ Jim Sharpe, “La historia desde abajo”, en Peter Burke, *Formas de hacer Historia*, Alianza Editorial, Madrid, 1996, pp. 42-44.

¹⁹ Véase a Tom Mann, *The position of dockers and sailor in 1897 and the International Federation of Ship, Dock and River Workers*, Clarion Newspaper, London, 1897; Charles Gillès de Pélichy, *Le regime du travail dans les principaux ports de mer de l'Europe*, Louvain Polleunis & Ceuterick, Bruxelles, Paris, 1899; Charles B. Barnes, *The Longshoremen*, Survey Associates, Inc., New York, 1915; Henry Adolphus Mess, *Casual Labour at the docks*, G. Bell & Sons, Ltd, 1916; E. C. P. Lascelles y S. S. Bullock, *Dock Labour and Decasualisation*, P. S. King & Son Ltd, London, 1924.

²⁰ Eric Hobsbawm, “Los sindicatos nacionales en las zonas portuarias”, *Trabajadores. Estudios sobre la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1979.

planteó que aun, cuando el transporte por mar y por tierra, estaban directamente vinculados al puerto, no existió la misma conexión entre las problemáticas laborales para cada ámbito específico.²¹ A esto se añade la complejidad de los regímenes de trabajo que funcionaban en los enclaves portuarios, principalmente su sistema de contratación, donde muchas veces prevaleció el clientelismo y el favoritismo por razones de nacionalidad, religiosas o étnicas, como posteriormente ha señalado Michel Pigenet.²² A pesar de estas cuestiones, a fines del siglo XIX se produjo la consolidación de la beligerancia del proletariado portuario.

Estudios importantes fueron realizados a inicios de los setenta por P. D. Donovan, R. Bean, David Wasp y Alan Davis.²³ Los mismos se centraron en examinar las huelgas de 1889 y 1890 que sacudieron Londres y Liverpool, las cuales se insertaron, dentro del fortalecimiento del «nuevo sindicalismo» que vivió el movimiento obrero británico, desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Las luchas operarias de los trabajadores portuarios continuaron a lo largo del siglo XX en pro de mejoras sociales ante la precariedad laboral. Periodos específicos como la década de 1930, escenario de los efectos traumáticos de la Gran Depresión, fueron analizados por Bruce Nelson en un excelente ensayo sobre los trabajadores portuarios de la costa del Pacífico de Estados Unidos.²⁴

Así también han sido explorados los años inmediatos de la segunda posguerra por Colin J. Davis, en un estudio comparativo sobre las revueltas portuarias, que, en 1948 afectaron a Nueva York y a Londres.²⁵ Sin embargo, no solo enclaves europeos y norteamericanos han merecido estudios de tal naturaleza, los trabajos sobre movimientos huelguísticos de los estibadores en Suramérica o en antiguos espacios coloniales, también han

²¹ Ibidem, pp. 241-243.

²² Michel Pigenet, “Labour and trade union cultures: the idiosyncratic experience of the European dockworkers in the 19th to the 21st centuries”, *Transfer: European Review of Labour and Research*, 18, 2, 2012, p. 149.

²³ P. F. Donovan, “Australia and the Great London Strike: 1889”, *Labour History*, 23, Noviembre 1972, pp. 17-26; R. Bean, “The Liverpool Dock Strike of 1890”, https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/9DC40C7F0281C88BAE3597FB004EB599/S0020859000004181a.pdf/liverpool_dock_strike_of_1890.pdf, consultado el 8 de junio de 2018; David Wasp y Alan Davis, *The great dock strike: 1889*, Longman, London, 1974.

²⁴ Bruce Nelson, *Workers on the Waterfront: Seamen, Longshoremen in the 1930's*, University of Illinois Press, Urbana, 1988.

²⁵ Colin J. Davis, *Waterfront Revolt: New York and London Dockworker*, University of Illinois Press, Urbana, 2003.

contribuido a comprender las dinámicas de resistencia articuladas por este sector laboral.²⁶

A fines de la década de 1960, John C. Lovell presentó un estudio donde analizaba como el trabajo portuario se había desgajado en tres categorías en dependencia de los espacios en los cuales se realizaba: el buque, el muelle y los almacenes.²⁷ Esta simple división geo laboral implicó profundas transformaciones en la especialización de los trabajadores y en los ritmos de trabajo que cada zona requería. Al constituir una actividad laboral que precisaba de una fuerza de trabajo con habilidades físicas para el transporte de las mercancías, resaltó el papel desempeñado por la inmigración de trabajadores, desde zonas rurales o desde otros espacios geográficos, que suplieron los requerimientos de las labores en los enclaves portuarios.²⁸ Una investigación sobre los estibadores irlandeses en el puerto de Portland en el estado de Maine, realizada por Michael C. Connolly ahonda en esta problemática.²⁹

John C. Lovell apuntó que el carácter volátil de la fuerza de trabajo se debía al volumen fluctuante de tareas a realizar, para lo cual los contratistas, quienes administraban el trabajo portuario, precisaron una mano de obra que laborase por cortos periodo de tiempo, ya fuese por horas o por días. El puerto fue un escenario laboral donde predominó el *casual employment*. Los trabajos publicados por Michael P. Jackson y David F. Wilson se centraron en examinar el proceso de *decasualisation* implementado en la década de 1960,³⁰ así como los efectos laborales de las transformaciones tecnológicas y de la

²⁶ David Hensom, “Dock worker, labor circulation, and class struggles in Durban, 1940-59”, *Journal of Southern African Studies*, 4: 1, 1977, pp. 88-124; Peter De Shazo, “The Valparaiso Maritime Strike of 1903 and the Development of a Revolutionary Labor Movement in Chile”, *Journal of Latin American Studies*, 11: 1, 1979, pp. 145-168; Frederick Cooper, *On the African Waterfront: Urban Disorder and the Transformation of Work in Colonial Mombasa*, Yale University Press, Nueva Haven, 1987; Daniel Castillo Hidalgo, “Los trabajadores se rebelan”: Contestación y movimiento obrero en la ciudad-puerto de Dakar 1914-1939, en https://www.researchgate.net/publication/277273630_Los_trabajadores_se_rebelan_Contestacion_y_movimiento_obrero_en_la_ciudad-puerto_de_Dakar_1914-1939, consultado el 15 de enero de 2018; Camilo A. Santibáñez Rebolledo, “Posiciones estratégicas y fuerza obrera: Apuntes en torno a un ciclo huelguístico de los estibadores del salitre (Chile 1916-1923)”, *Izquierdas*, 30, 2016, pp. 188-214; “La IWW y el movimiento obrero en Chile: el caso de los obreros portuarios nortinos (1919-1923)”, *Dialogo Andino*, 55, 2018, pp. 19-28.

²⁷ John C. Lovell, *Stevedores and Dockers. A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*, Palgrave Macmillan, London, 1969, p. 52.

²⁸ *Ibidem*, p. 57.

²⁹ Michael C. Connolly, *Seated by The Sea. The Maritime History of Portland, Maine, and Its Irish Longshoremen*, The University Press of Florida, Florida, 2011.

³⁰ David F. Wilson, *Dockers. The impact of industrial change*, Fontana/Collins, Suffolk, 1972; Michael P. Jackson, *Labour Relations on the Docks*, Saxon House Lexington/Lexington Books, Farnborough, 1973.

industrialización implementadas en el ámbito portuario. Sus estudios demostraron que este proceso conllevó a una disminución de la fuerza de trabajo ocasional, así como a una reestructuración de las relaciones laborales. Por su parte, Stephen Hill, en su libro *The Docker. Class and Tradition in London*, examinó el papel que desempeñaron los trabajadores portuarios dentro de la estructura de clases de la sociedad británica.³¹ Estas cuestiones serían historiográficamente actualizadas por el libro de Gordon Philips y Noel Whiteside publicado a mediados de 1980, y por el ensayo de Peter Turnbull sobre la *occupational culture* de los estibadores.³²

A fines de esa década, William H. Sewell Jr. realizó un estudio sobre los operarios portuarios en Marsella, donde destacó su carácter excepcional dentro de la clase trabajadora francesa en el siglo XIX. Su argumento consistía en resaltar su cohesión laboral, así como el apoyo institucional que recibieron por comerciantes y autoridades locales. Esto les permitió sobrevivir a la reorganización capitalista del trabajo portuario en Francia, la cual convirtió a los estibadores en algo más que obreros no cualificados. Apuntó el hecho que el 73% de los trabajadores portuarios que se casaron en 1821 o 1822 eran hijos de estibadores, casi 25 o 30 años después sucedía algo similar, lo que convertía a este sector en el de mayor índice de herencia laboral, por encima de cualquier otra ocupación y más allá de la procedencia clasista de la misma.³³

Por otra parte, Sewell apuntó que la sociedad de trabajadores portuarios controló el acceso al mercado laboral, pues la entidad monopolizaba la carga y descarga de mercancías en el puerto de Marsella. La misma obstaculizó el ingreso de nuevos miembros a pesar de los intentos por romper esta política restrictiva en el decenio de 1840. El apoyo de los comerciantes marseleses fue fundamental para mantener los intereses de la sociedad de estibadores. Sewell explicó la supuesta “solidaridad interclasista” a partir de la organización del trabajo portuario, donde los equipos de 10 o 20 operarios eran dirigidos por un capataz o maestro designado por los mercaderes.³⁴ Es decir, las labores portuarias

³¹ Stephen Hill, *The Dockers. Class and tradition in London*, Heinemann Educational Books, London, 1976.

³² Gordon Philips y Noel Whiteside, *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry (1880-1970)*, Clarendon Press, Oxford, 1985; Peter Turnbull, “Dock strikes and the demise of dockers’ ‘occupational culture’”, *The Sociological Review*, 40: 2, 1992, pp. 294-318.

³³ William H. Sewell, “Uneven Development, the Autonomy of Politics, and the Dockworker of Nineteenth-Century Marseille”, *The American Historical Review*, 93: 3, 1988, pp. 613-614.

³⁴ *Ibidem*, p. 619.

pasaban por una doble subordinación jerárquica, en la cual el sector mercantil ejercía una influencia considerable al poder disponer de la prerrogativa antes mencionada.

Otras contribuciones sobre la organización laboral de los enclaves portuarios han sido realizadas por Jordi Ibarz Gelabert y Miguel Suárez Bosa. En el caso de Ibarz Gelabert, sus estudios referidos al puerto de Barcelona han hecho hincapié en los procesos de cualificación de las labores portuarias, como nueva perspectiva de análisis para comprender la actuación sindical de los operarios, así también para observar cómo determinados oficios son suprimidos debido a los cambios operados en la infraestructura tecnológica y en la gobernanza portuaria.³⁵ De igual manera, Suárez Bosa se centró en el puerto de Las Palmas, para examinar la *mano*, forma de organización laboral, similar según el autor, a la *colla*, que existe en el puerto de Barcelona. La misma estaba compuesta por un número mínimo de trabajadores destinados a tareas específicas, lo cual facilitó el control del trabajo en el puerto de la Luz y de Las Palmas. Dicha organización perduró hasta bien entrado el siglo XX, de hecho, el autor sugirió que podría estar vinculada al origen del «sindicalismo gremialista» que en las décadas de 1970 y 1980 defendió sus intereses particulares en los puertos canarios.³⁶

En el contexto latinoamericano, Sergio Paolo Solano analizó la *cuadrilla*, que emergió ante la precariedad laboral de los puertos fluviales del Caribe colombiano, y que en un comienzo tuvo una marcada autonomía. La misma fue disminuyendo a raíz de una mayor intervención de las compañías navieras y de los contratistas, que facilitaron la estabilización de la demanda de fuerza de trabajo. Sin embargo, esto se produjo sin obviar los principios de solidaridad laboral prevalecientes en dichos enclaves. Para Paolo Solano, la *cuadrilla* fue un factor clave en la efectividad de las protestas sociales de los braceros colombianos a principios del siglo XX.³⁷

Bajo la guía editorial de Sam Davies, Colin J. Davis, David de Vries, Lex Heerma van Voss, Lidewij Hesselink y Klaus Weinhauer, fue publicado en 2001, dos volúmenes

³⁵ Jordi Ibarz Gelabert, “Oficios y cualificaciones en el trabajo portuario. El caso de Barcelona en la primera mitad del siglo XX”, *Historia Social*, 45, 2003, pp. 119-137.

³⁶ Miguel Suárez Bosa, “La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891-1980)”, <https://bibacceda01.ulpgc.es:8443/bitstream/10553/1276/1/564.pdf>, consultado el 8 de junio de 2018, pp. 308.

³⁷ Sergio Paolo Solano, “Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930”, *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 88, 2010, pp. 39-60.

que compilaron un total de 35 ensayos sobre el trabajo portuario.³⁸ Por la diversidad de problemáticas abordadas, constituyó la más importante actualización historiográfica de lo que se había realizado hasta la fecha, y marcó el derrotero de sugerentes líneas investigativas. La obra abarcó espacialmente estudios sobre diversos puertos, mayoritariamente de Europa y Norteamérica, aunque se incluyeron análisis sobre enclaves portuarios de territorios ex coloniales como Bombay, Tanga o Mombasa.

En esta dirección, la obra careció de estudios que analizaran las dinámicas laborales en los enclaves portuarios de América Latina. Esta ausencia resultó más significativa, cuando el imperio español logró articular, como han sostenido Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar, un sistema atlántico, que por más de tres siglos conectó a través del comercio a Europa con América.³⁹ En relación con las problemáticas que hemos analizado, los dos volúmenes recogieron aportes sustantivos sobre los regímenes de trabajo, la relación entre raza, etnicidad y trabajo portuario, la precariedad laboral, las condiciones de vida de los *dock workers*, las prácticas transgresoras en los puertos, así como la articulación de los sindicatos portuarios y sus movimientos huelguísticos.

El segundo volumen concluyó, con un ensayo de larga duración, donde Lex Heerma van Voss y Marcel van der Linden, establecieron un modelo de análisis basado en cuatro configuraciones del trabajo portuario: pre-estibadores, monopolística, temporal y post-temporal.⁴⁰ A través de este pudieron determinar las variaciones que ha sufrido el oficio de estibador, y analizaron las características de una categoría específica dentro de su modelo, la de estibador temporal. Estos autores coincidieron en que la misma ha sido la más examinada por la historiografía contemporánea, sin embargo, los estudios se han focalizado en enclaves de gran volumen comercial, ubicados geográficamente en lo que entendemos cómo mundo occidental.

En 2012, Marcel van der Linden hizo una valoración sobre la *Global Labour History*, enfoque analítico que Jan Lucassen y él habían introducido a fines de la década de 1990. Esta nueva línea de estudio demostró las limitaciones y expectativas de la historia del trabajo en la pasada centuria. Ambos autores proponían una perspectiva comparada,

³⁸ Sam Davies, Colin J. Davis, David de Vries, Lex Heerma van Voss, Lidewij Hesselink y Klaus Weinbauer (eds.), *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Routledge, New York, [2001], 2017.

³⁹ Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (Eds.). *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons, Ediciones de Historia, Madrid, 2005.

⁴⁰ Este trabajo sería traducido al castellano y publicado al año siguiente, en un número dedicado a los oficios por la revista *Historia Social*. Véase a Lex Heerma van Voss y Marcel van der Linden, “Estibadores: Configuraciones 1790-1970”, *Historia Social*, 45, 2003, pp. 35-52.

que implementase no solo la temporalidad diacrónica sino además los modelos micro y macrohistórico, ya que era imposible realizar estudios sobre la clase obrera de un país o estado-nación, como si fuese una unidad en sí misma. Plantearon la complejidad de examinar el mundo del trabajo en un país periférico o colonial, obviando sus conexiones con la clase obrera de la metrópoli, o estudiar las relaciones laborales sin prestar atención a otras formas de trabajo.⁴¹ En los puertos periféricos y coloniales la segmentación del mercado laboral adquirió también gran importancia, favoreciendo incluso diferentes tipos de contratación y modalidades de trabajo, de modo similar a lo que sucedió en las sociedades donde predominó la esclavitud de plantación.

La *Global Labour History* que propusieron Lucassen y van der Linden, coincide en su base metodológica con lo formulado por Dale W. Tomich sobre la «segunda esclavitud». Si hasta entonces la dimensión global de la esclavitud en América había sido comprendida fundamentalmente a partir de la trata transatlántica, el concepto de Tomich ofrece un marco teórico de gran utilidad para analizar procesos “internos” de estas sociedades en su interacción con dinámicas más generales, desbordando no solo las fronteras geográficas, sino también gnoseológicas, de la tradicional historiografía sobre la esclavitud en estos territorios. Los estudios que han incorporado el concepto «segunda esclavitud», como herramienta analítica para examinar fenómenos vinculados a los africanos esclavizados, se circunscriben mayoritariamente al universo de la plantación.⁴²

Aunque la mayoría de las obras que hemos referido centran su análisis sobre puertos europeos y de Norteamérica, la similitud que se observa en los problemas específicos de sus relaciones laborales, la conexión estrecha con sus respectivos enclaves portuarios -periféricos o coloniales-, permitió una generalización sobre el trabajo portuario, que facilitó la comprensión de sus peculiaridades en determinados espacios geográficos. Los enclaves portuarios constituyen de por sí, en las sociedades americanas donde perduró el trabajo coactivo durante casi toda la centuria decimonónica, un ámbito propicio para

⁴¹ Marcel van der Linden, “The Promise of Challenge of the Global History”, *International Labor and Working-class History*, 82, 2012, p. 61.

⁴² José Antonio Piqueras y Rafael Marquese, “Los últimos imperios esclavistas: España y Brasil en el siglo XIX”, *Revista de Indias*, 71, 251, 2011, pp. 1-320; Javier Laviña y Michael Zeuske (Eds.), *The Second Slavery. Mass Slavery and Modernity in the Americas and the Atlantic Basin*, Lit, Berlín 2014; D. W. Tomich, *New frontiers of Slavery*, State University of New York Press, Albany, 2016; Mariana Muaze y Ricardo H. Salles (eds.), *A segunda escravidão e o império do Brasil em perspectiva histórica*, Casa Leiria, São Paulo, 2020; Dale W. Tomich (ed.), *Atlantic Transformations. Empire, Politics, and Slavery during the Nineteenth Century*, Sunny Press, New York, 2020; Stephan Conermann y Michael, “The Slavery/Capitalism Debate Global. From “Capitalism and Slavery” to Slavery as Capitalism”, *Comparativ*, 5/6, 2020, pp. 445-636.

utilizar el concepto “segunda esclavitud”, debido a la existencia de dinámicas laborales, donde regímenes de trabajo y mecanismos de contratación diferentes, determinaron la “convivencia” entre el trabajo esclavo y libre.

TRABAJO RACIALIZADO Y ENCLAVES PORTUARIOS

Durante las décadas de 1960 y 1970, los estudios sobre la esclavitud dieron un giro historiográfico en cuanto a metodologías y líneas interpretativas. Una de las problemáticas que llamó la atención de los historiadores fue la esclavitud urbana, así como también el accionar de los negros libres y esclavos en esos ámbitos laborales, los cuales habían sido hasta la fecha poco explorados. Este nuevo foco de análisis implicó una reacción al dominio casi absoluto, que había detentado la plantación como objeto de estudio, y abrió de nuevo el debate sobre las complejidades inherentes al sistema esclavista, así como las particularidades de cada espacio laboral y su interrelación en el marco de las sociedades donde el trabajo coactivo fue predominante.

En un estudio de 1973, John W. Blassingame examinó la vida socioeconómica de la población afrodescendiente de Nueva Orleans durante la Reconstrucción.⁴³ Blassingame señaló que la principal estrategia adoptada por los trabajadores negros ante los altos índices de desempleo producto de las leyes discriminatorias y las prácticas segregacionistas, fue la constitución de sindicatos, sociedades mutualistas y clubes sociales. En este sentido, mencionó la existencia del *Longshoremen's Protection Union*, que constaba con unos 450 miembros en 1873, o el *Teamsters and Loaders Association*, uno de los más grandes sindicatos negros organizado en 1880, y que agrupó unos 800 trabajadores. La beligerancia de estas asociaciones obreras se constató en las múltiples huelgas desarrolladas contra los contratistas en 1867 y la violencia desatada en sucesos específicos como el asesinato de un capitán de barco, durante la huelga de octubre de 1872.⁴⁴ Blassingame sostuvo el carácter epidémico que adquirieron las protestas obreras en 1880, y el papel desempeñado por los estibadores negros.

⁴³ John W. Blassingame, *Black New Orleans 1860-1880*, University Chicago Press, Chicago, 1973.

⁴⁴ *Ibidem*, pp. 64-65.

Sin embargo, tanto el reparto igualitario como el sistema de cuotas para los *screwmen* negros fueron eliminados durante la depresión económica de la década de 1890, a mediados de la misma los trabajadores portuarios blancos se negaron a continuar sus acuerdos con los afroamericanos, reclamaron para sí todo el mercado laboral, y rechazaron trabajar para empleadores negros.⁴⁵ En 1901, con la creación de *The Dock and Cotton Council*, se restableció la alianza birracial y el *half and half*, contrarrestando las políticas dominantes que tendían a la segregación y exclusión por parte de la *American Federation of Labor*.

Daniel Rosenberg, en un ensayo de fines de los ochenta, analizó la gran huelga de 1907 que movilizó a más de 10.000 trabajadores portuarios en Nueva Orleans.⁴⁶ Su trabajo se centró en destacar, en una perspectiva en exceso optimista, la colaboración interracial y las alianzas que de modo coyuntural establecieron los trabajadores de la ciudad en contra de los intereses patronales, transgrediendo así, las fronteras de la política *Jim Crow*. Su estudio puso en evidencia las dinámicas laborales y la tipología ocupacional que el comercio de algodón articuló en los muelles. Rosenberg sostuvo que esta práctica organizativa, que establecía el acceso igual al mercado laboral tanto de negros como de blancos, fue el eje aglutinador de la solidaridad racial de 1907.⁴⁷

Por su parte, las luchas operarias en la Primera República brasileña y la incidencia de las ideas anarco-sindicalistas en la beligerancia de los trabajadores portuarios han sido analizadas por María Lucía Caira Gitahy.⁴⁸ Su estudio, junto a Fernando Teixeira da Silva, ha resaltado que el carácter ocasional de las labores en el puerto -siguiendo el modelo de análisis propuesto por Gordon Philips y Noel Whiteside-, así como la multiplicidad de agentes que intervienen en su gobernanza, obstaculizaron la formación de un mercado estable de trabajo en el puerto de Santos. Asimismo, la propia organización laboral y la relativa influencia de la división técnica del trabajo puso límites a los controles de las

⁴⁵ Eric Arnesen, "Race and labour in Southern US port: New Orleans, 1860-1930", en Sam Davies, Colin J. Davis, David de Vries, Lex Heerma van Voss, Lidewij Hesselink y Klaus Weinbauer (eds.), *Dock Workers*, p. 43.

⁴⁶ Daniel Rosenberg, *New Orleans Dockworker. Race, Labor and Unionism 1892-1923*, State University of New York Press, Albany, 1988.

⁴⁷ Sobre esta problemática consúltese además a William D. Angel Jr., "Controlling the Worker: The Galveston Dock Workers' Strike of 1920 and its Impact on Labor Relation Texas", *East Texas Historical Journal*, 23: 2, 1985, pp. 14-27; Gregg Andrews, "Black Working-Class Political Activism and Biracial Unionism: Galveston Longshoremen in Jim Crow Texas, 1919-1921", *The Journal of Southern History*, 74: 3, 2008, pp. 627-668.

⁴⁸ María Lucía Caira Gitahy, *Ventos do mar. Trabalhadores do Porto. Movimento Operário e Cultura operária e cultura urbana em Santos (1889-1914)*, Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 1992.

navieras y empresas de exportación. No obstante, las huelgas de los operarios portuarios constatadas en las primeras décadas del siglo XX en Santos apuntan no solo a lo efímero de los “derechos adquiridos” sino además a un tejido de sociabilidad, formal e informal que propulsó diversas estrategias de resistencia portuaria. Teixeira da Silva y Caira Gitahy destacaron en este sentido a los estibadores, quien lograron “disminuir la influencia de la patronal” a partir de la negociación de reglas duraderas para la contratación y los servicios en los navíos.⁴⁹

Eric Arnesen publicaría en 1991, *Waterfront workers of New Orleans*, un ensayo centrado en reconstruir el trabajo racializado en la ribera del Mississippi.⁵⁰ Su propuesta metodológica tendió un puente entre los estudios sobre la esclavitud afroamericana y la *labor history*. A pesar de que su marco cronológico lo inició con el fin de la institución esclavista durante la Guerra Civil, Arnesen asumió que la existencia de un mercado laboral racializado era no solo una consecuencia de esta, sino a su vez implicaba entender las categorías de clase y raza de un modo distinto. El planteamiento dicotómico que frecuentemente era empleado obviaba la madeja de relaciones y alianzas que entretejieron trabajadores blancos y negros en el espacio portuario cuando sus intereses peligraban, más esta relación no podía ser vista de modo unidireccional.

Arnesen planteó además que estas fueron posible debido a la fortaleza de los sindicatos negros que limitaron la aplicación del exclusivismo blanco en el mercado laboral portuario y a la cultura política de los trabajadores portuarios que fue receptiva al proceso de sindicalización.⁵¹ Su obra contribuyó a posicionar la problemática racial dentro de los estudios sobre el trabajo portuario,⁵² de modo particular en aquellos espacios donde la esclavitud desempeñó un papel de primer orden en las economías agroexportadoras del Nuevo Mundo. En esta dirección, Maria Cecília Velasco e Cruz ha desarrollado una interesante línea de investigación sobre el trabajo portuario en Río de Janeiro.

⁴⁹ Fernando Teixeira da Silva y María Lucía Caira Gitahy, “Trabalho e Cultura na Cidade Portuária de Santos (Brasil), 1890-1920”, *El Taller de la Historia*, IV, 4, 2012, Universidad de Cartagena Indias, Colombia, pp. 24-25. Para otras luchas operarias vinculadas al trabajo portuario puede consultarse a Nágila Maia de Moraes, “El vaivén de las mareas: el día a día de los trabajadores catraieiros en el puerto Fortaleza (Brasil), 1903-1904”, *El Taller de la Historia*, IV, 4, 2012, Universidad de Cartagena Indias, Colombia, pp. 67-82.

⁵⁰ Eric Arnesen, *Waterfront workers of New Orleans. Race, Class and Politics, 1863-1923*, Oxford University Press, New York, 1991.

⁵¹ *Ibidem*, p. IX.

⁵² Las problemáticas planteadas por Arnesen tuvieron difusión en la comunidad académica, y posibilitaron el desarrollo de nuevas perspectivas analíticas. Al respecto, véase a Calvin Winslow, *Waterfront Workers: New Perspectives on Race and Class*, University of Illinois Press, Urbana, 1998.

La misma se ha centrado, principalmente, en las dinámicas laborales de los estibadores y cargadores, así como en el surgimiento y evolución de la *Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café* a inicios del siglo XX.⁵³ En ese contexto, examinó la huelga de agosto de 1906, que estalló por la insatisfacción con las tarifas para la carga y descarga de mercancías y por los bajos salarios percibidos. El puerto de Río de Janeiro constituyó, según el argumento analítico de la autora, un escenario de continuidad laboral entre los esclavos a ganar y los trabajadores libres durante el Imperio (1822-1889) y los obreros de la Primera República brasileña (1889-1930).⁵⁴ La huelga de 1906 demostró hasta qué punto el proceso de organización del trabajo y las tradiciones reivindicativas que aportaron los esclavos y negros libres perduraron en un escenario pos abolicionista.

Velasco e Cruz señaló la preeminencia de los operarios afrobrasileños en las labores portuarias, cuando ya era un hecho consolidado la inmigración de trabajadores europeos. La autora hizo particular énfasis en el origen étnico del mercado laboral carioca para explicar las dinámicas de trabajo que los *escravos de ganho* trasladaron al puerto desde inicios del siglo XIX, en especial, la solidaridad laboral que aportó el grupo étnico *minas*, quienes monopolizaron el mercado de trabajo de las compañías exportadoras de café. Subrayó su modelo de autogestión a partir de las negociaciones con los patronos, la distribución de los volúmenes a transportar y como se incentivaban, unos a otros, mediante cánticos africanos, para una mayor optimización de los regímenes de trabajo.⁵⁵

João José Reis llegó a conclusiones similares sobre los *negros ganhadores* que realizaban el trabajo urbano en San Salvador de Bahía.⁵⁶ Con anterioridad, había explorado

⁵³ Maria Cecília Velasco e Cruz, *Virando o jogo: estibadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*, Tesis de Doctorado inédita, USP, São Paulo, 1998; “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”, *Afro-Ásia*, 24, 2000, p. 243-290. Una versión de este artículo fue posteriormente traducida y publicada en inglés en 2006, véase “Puzzling Out Slave Origins in Rio de Janeiro Port Unionism: The 1906 Strike and the Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café”, *Hispanic American Historical Review*, 81, 2, 2006, pp. 205-245; “Da tutela ao contrato: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição”, *Topoi*, 11, 20, 2010, pp. 114-135 y “A morte de João de Adão e a memória operária”, <http://www.es-cavidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos5/cruz%20maria%20cecilia%20velasco%20e.pdf>, consultado el 19 de enero de 2018, pp. 1-21.

⁵⁴ Maria Cecília Velasco e Cruz, “Puzzling Out Slave Origins in Rio de Janeiro Port Unionism: The 1906 Strike and the Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café”, p. 230.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 222.

⁵⁶ João José Reis, “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”, *AfroÁsia*, 24, 2000, pp. 199-242. Un estudio más reciente del mismo autor sobre esta problemática en: *Ganhadores. A greve negra de 1857 na Bahia*, Companhia das Letras, São Paulo, 2019.

este universo laboral en su ya clásico ensayo sobre la rebelión de los *malês* en 1835,⁵⁷ donde examinó, atendiendo al perfil ocupacional de los apresados, su origen étnico y su estatus legal. Además, concluyó que una de las estrategias empleadas por los trabajadores africanos fue desempeñarse simultáneamente en dos o tres oficios, lo cual se acentuaba en tiempos de crisis económica. La muestra que en ese momento utilizó, basada en los procesados de 1835, mostró la existencia de 10 esclavos y 11 africanos libres en esa situación laboral.⁵⁸

João Reis planteó, que, dado las características del trabajo urbano, esta cifra sería mucho mayor. Esta relación no fue privativa de la esclavitud urbana en Brasil, la prensa habanera, hasta bien entrada la década de 1850, en sus noticias sobre ventas de esclavos, refirió diversos casos donde la multiplicidad ocupacional de los trabajadores coactivos era una realidad harto frecuente. En un estudio posterior sobre el trabajo urbano en Bahía demostró cómo el *Livro de Matrícula*, instituido a fines de la década de 1880, fue uno de los mecanismos de control, diseñados e implementados a lo largo del siglo XIX, para coartar los espacios de autonomía que ejercía la población afrodescendiente libre.⁵⁹ El *Livro de Matrícula* fue examinado como un caleidoscopio social a través del que se podía analizar la estructura laboral y el mercado de brazos en la ciudad de Bahía. Su estudio sobre los grupos de trabajo étnicamente organizado o *cantos*, le permitió coincidir con Ana Lourdes Ribeiro da Costa que el puerto y sus zonas aledañas era el destino preferencial para su constitución.⁶⁰

El ámbito portuario fue además la arteria comercial de la Bahía azucarera, proclive para que algunos esclavos alcanzasen su libertad, como fue el caso de Manoel Joaquim Ricardo, quien a lo postre terminó siendo a su vez propietario de cautivos; un ejemplo singular de la movilidad social que algunos libertos, negros libres, antiguos esclavos urbanos —*ganhadores* o no- poseyeron en estos espacios.⁶¹ Pedro Deschamps Chapeaux

⁵⁷ João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil. A história do levante dos malês 1835*, Brasiliense, São Paulo, 1986.

⁵⁸ *Ibidem*, pp. 204-208.

⁵⁹ João José Reis, “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”, p. 202.

⁶⁰ Ana de Lourdes Ribeiro da Costa, “Espaços negros ‘cantos’ e ‘lojas’ em Salvador no século XIX”, *Caderno CRH, Suplemento*, 1991, pp. 18-34.

⁶¹ João José Reis, “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”, *Revista História*, 174, São Paulo, 2016, pp. 15-68. Véase además sobre este particular a Luciano Costa Gomes, “Livres, libertos e escravos na história da população de Santa Catarina, 1787-1836”, <http://www.scielo.br/pdf/rbepop/v34n3/0102-3098-rbepop-34-03-00593.pdf>, consultado el 24 de mayo de 2018, pp. 593-615. Para el caso de los africanos que fueron liberados y empleados por el Estado o por particulares en obras públicas véase la excelente investigación de Beatriz Galotti Mamigonian, *Africanos Livres. A abolição do tráfico de escravos*

destacó la figura del *pardo ingenuo* José Agustín Ceballos, oficial del Batallón de Pardos Leales de La Habana, quien ejercía como capataz de muelles, una de las ocupaciones más lucrativas en la primera mitad del Ochocientos. Para que se tenga una idea de su economía, Ceballos perdió 9 esclavos en 1833 producto de la epidemia de cólera-morbo que asoló a la ciudad, los cuales le aportaban “siete pesos diarios”. Pero Agustín Ceballos, no fue un caso aislado, el propio Deschamps señaló a otros capataces de muelles afrodescendientes que ejercieron el control del trabajo portuario, todos a su vez propietarios de bienes inmuebles y de esclavos.⁶²

En un libro publicado, originalmente en portugués en 2008, Marcelo Badaró Mattos afirmó, coincidiendo con el historiador brasileño Luiz Carlos Soares, que luego de 1850 se produjo una concentración de esclavos en las labores de carga de mercancías en Río de Janeiro, mientras el resto de las actividades urbanas comenzaron a ser copadas por trabajadores inmigrantes de origen europeo.⁶³ Al igual que João Reis y Velasco e Cruz, resaltó el papel de los esclavos *ganadores* dentro del ámbito urbano carioca. De acuerdo con las redes que establecieron los *quilombos* con otros sectores sociales de la ciudad, tal como apuntó la investigación de Flávio Gómez, Badaró Mattos sugirió una conexión con los *ganhadores* que se empleaban en los muelles.⁶⁴

Badaró Mattos asumió la metodología de E. P. Thompson, para analizar la formación de la clase obrera en Río de Janeiro. Su estudio resaltó los puntos de conexión existentes entre las luchas de los africanos esclavizados en pos de su libertad y de los trabajadores urbanos en la segunda mitad del siglo XIX. Este universo común de relaciones sociales, compartidas en espacios laborales específicos, en el cual se incluye el ámbito portuario, demostró la complejidad de su composición, a partir de la coexistencia de trabajadores libres y esclavizados.

no Brasil, Companhia das Letras, São Paulo, 2017. Estudios comparativos que resaltan el papel de los esclavos y de los negros libres en el trabajo urbano en Mariana R. L. Dantas, *Black Townsmen. Urban Slavery and Freedom in the Eighteenth-Century of Americas*, Palgrave Macmillan, New York, 2008 e Ynaê Lopes do Santos, *Irmãs do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844)*, Tesis de Doctorado inédita, USP, São Paulo, 2012.

⁶² Pedro Deschamps Chapeaux, “Agustín Ceballos, capataz de muelles”, *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, año 59, no. 1, enero-abril 1968, pp. 53-59. Este texto fue incluido además en su libro, en coautoría con Juan Pérez de la Riva, *Contribución a la historia de la gente sin historia* en 1974.

⁶³ Marcelo Badaró Mattos, *Laborers and Enslaved Workers: Experience in Common in the Making of Rio de Janeiro's Working Class, 1850-1920*, Berghahn Books, New York, 2017, pp. 24-25.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 72.

Kenneth Kiple, en un estudio pionero sobre los ciclos epidémicos del cólera en el Caribe, señaló como la expansión de la enfermedad por las *West Indian Islands*, se debió, entre otras razones, a la presencia mayoritaria de la población negra en torno a los principales enclaves portuarios y en las plantaciones del *hinterland*.⁶⁵ La estiba en los muelles de los enclaves portuarios del Caribe atlántico era un oficio predominantemente negro y llevado a cabo por esclavos urbanos. Una de las ideas centrales de su afirmación consistió en establecer que estos grupos poseyeron una mayor predisposición al contagio, como lo demuestran las estadísticas de mortalidad, a partir de las ocupaciones que desempeñaban.

La mayoría de los estudios de la época que analizaron problemáticas asociadas a la salud de los esclavos se centran en enfermedades vinculadas a sus poblaciones en el ámbito de la plantación. Los enclaves portuarios han sido explorados en relación con estos tópicos, sin embargo, los análisis no rebasan la conexión de estos espacios urbanos con los brotes epidémicos y las políticas sanitarias para atenuar sus efectos. Estudios contemporáneos realizados sobre los trabajadores portuarios brasileños examinan las principales patologías de este grupo laboral. Aunque sus valoraciones, así como las estadísticas generadas a partir del trabajo de campo, no incluyen el componente racial, de lo que se deduce que los padecimientos reflejados se establecen únicamente en relación con sus ocupaciones portuarias.⁶⁶

Michael D. Thompson ha llenado un vacío historiográfico en relación con su estudio sobre los trabajadores del puerto de Charleston, en el Sur *antebellum*. El manejo continuo de pesadas cargas, así como de grúas y otras maquinarias introducidas para la gestión de los volúmenes de mercancías provocó numerosos accidentes laborales, siendo un elemento por destacar en los análisis en torno a la peligrosidad del trabajo portuario. Thompson apuntó la existencia de 310 ahogados entre 1819 y 1865, de ellos el 80% en edad laboral, y vinculados, buena parte de estos, según la fuente documental que utilizó el autor, el *Charleston Death Records*, a actividades marítimas, incluyendo la estiba de mercancías. Su estudio consideró la incidencia de enfermedades infecciosas, que a la par de la circulación ininterrumpida de bienes comerciales, pululaban en los enclaves

⁶⁵ Kenneth F. Kiple, “Cholera and Race in the Caribbean”, *Journal of Latin American Studies*, 17, 1, 1985, pp. 170-172.

⁶⁶ Francisco Fábio Gadelha Cavalcante *et. al.*, “Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto do Macuripe em Fortaleza”, <http://www.scielo.br/pdf/csc/v10s0/a13v10s0.pdf>, consultado el 5 de junio de 2018, pp. 101-109; Valdecir Costa *et. al.*, “Saúde e Trabalho na visão de trabalhadores da estiva do Porto Ferroviário, Rio Grande do Sul, Brasil”, http://www.scielo.br/pdf/csc/v20n4/pt_1413-8123-csc-20-04-01207.pdf, consultado el 4 de junio de 2018, pp. 1207-1216.

portuarios.⁶⁷ En el contexto cubano, con el reglamento aprobado en 1848, la Junta Superior de Sanidad estipuló una política enfocada a controlar los posibles focos de contagio en los principales puertos de la “Mayor de las Antillas”. La documentación generada por la Junta de Sanidad en su sección marítima, que se encuentra en el Archivo Nacional de Cuba brinda, al igual que la prensa periódica de la época, una información valiosa para entender la dinámica salud-trabajo en los enclaves portuarios.

A grandes rasgos, las problemáticas que hemos analizado apuntan diversas líneas de investigación que conectan la esclavitud y el trabajo racializado en los puertos. Las últimas décadas han reflejado la importancia de estos estudios, que exploran nuevas dinámicas laborales en sociedades donde la «segunda esclavitud» fue predominante, para valorar su inserción en las economías de plantación del siglo XIX. La existencia de investigaciones de esta naturaleza sobre enclaves portuarios en Brasil y en el sur de Estados Unidos, donde la presencia de la esclavitud urbana fue significativa, así como la racialización de las relaciones laborales en este ámbito, favorece el establecimiento de múltiples puntos de conexión con las dinámicas laborales de los puertos de la región occidental de Cuba, sobre la base de problemáticas específicas, tales como la organización laboral, los regímenes de trabajo, la relación salud y trabajo portuario, la articulación de una solidaridad étnica-racial, que trascendió la formación de sindicatos y sociedades mutualistas, lo cual constituye un factor decisivo para explicar la beligerancia huelguística de este sector desde fines de la centuria decimonónica.

ESCLAVITUD Y TRABAJO PORTUARIO EN LA HISTORIOGRAFÍA CUBANA

Los estudios sobre la esclavitud constituyen una de las líneas más sólidas de la historiografía cubana de las últimas tres décadas. Estos se han centrado fundamentalmente en problemáticas relacionadas con el tráfico transatlántico, la familia esclava, las revueltas o conspiraciones, los mecanismos de sociabilidad que estas poblaciones articularon en las nuevas condiciones de servidumbre, y las estrategias que emplearon para obtener su libertad. Sin embargo, resultan escasas las investigaciones que han examinado el

⁶⁷ Michael D. Thompson, *Working on the Dock of the Bay. Labor and Enterprise in Antebellum Southern Port*, The University of South Carolina, Columbia, 2015, pp. 24-29.

trabajo esclavo en los enclaves portuarios, o el componente racial dentro de las dinámicas laborales que condicionó la «segunda esclavitud» en el espacio urbano.⁶⁸

El *boom* azucarero de fines del siglo XVIII en Cuba reconfiguró la participación de la isla en el pujante comercio atlántico. De acuerdo con Jacobo de la Pezuela, hacia 1790 se inició una nueva etapa en la dinámica mercantil. La misma estuvo determinada por los efectos de la promulgación el 12 de octubre de 1778 del Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre, que flexibilizó las relaciones comerciales entre España y sus posesiones ultramarinas, entre otras disposiciones acometidas en el marco de las reformas borbónicas. En 1789 se autorizó el libre comercio de esclavos africanos para el fomento de la agricultura. Aunque el puerto de La Habana seguía siendo dominante, concentrando buena parte de la capacidad mercantil, el real decreto del 10 de octubre de 1818 habilitó otros 14 puertos para el comercio exterior.

Hacia la tercera década del siglo XIX la actividad mercantil de la colonia entró en lo que Pezuela considera una tercera etapa, caracterizada por un mayor protagonismo en el comercio atlántico. Los valores relativos a las importaciones y exportaciones de la Mayor de las Antillas en este nuevo contexto revelan los profundos cambios operados en su actividad portuaria, respecto a los primeros siglos coloniales. El impacto que estas transformaciones económicas acontecidas bajo la «segunda esclavitud» tuvieron en la actividad portuaria se verificó en el protagonismo alcanzado por los muelles de Matanzas y Cárdenas, puntos neurálgicos de la economía azucarera.

Si bien la esclavitud predominó en el espacio agrario, no menos visible fue su presencia en el entorno urbano. Los datos estadísticos que arrojan los censos realizados en el siglo XIX no permiten analizar el monto total de los esclavos destinados en ocupaciones urbanas, no obstante, diversas fuentes documentales y hemerográficas confirman la incidencia de estos en el progreso vertiginoso que vivió la colonia. La expansión de la agricultura comercial tuvo como asidero para su desarrollo la existencia de una fortísima economía de servicios, donde como bien argumentó Moreno Friginals, la participación de los africanos esclavizados, así como la de los pardos y morenos libres, había sido muy significativa.⁶⁹ La entrada masiva de africanos esclavizados, que moldeó la estructura

⁶⁸ Para un análisis sobre la historiografía cubana contemporánea sobre la esclavitud consúltese a José Antonio Piqueras, “Esclavitud histórica y capitalismo en la historiografía cubana”, en *Esclavitud y capitalismo histórico en el siglo XIX. Brasil, Cuba y Estados Unidos, Del Caribe*, Santiago de Cuba, 2016, pp. 163-254.

⁶⁹ Manuel Moreno Friginals, “Negros y mulatos: vida y sobrevida”, *Cuba/España España/Cuba. Historia común*, Crítica, Barcelona, 1995, pp. 85-94; “Peculiaridades de la esclavitud en Cuba”,

demográfica y fue la base de la *sugar revolution*, conllevó a una reflexión constante en torno al trabajo esclavo por parte de las élites intelectuales criollas. La misma se contriñó, casi en su totalidad, al universo de la plantación y a las problemáticas laborales que de ella se derivaron.

En las décadas de 1840 y 1850, en el contexto de una política metropolitana más efectiva contra la trata negrera, se realizó un padrón de los esclavos urbanos, que pretendía concentrar esa fuerza de trabajo en la plantación, donde según la racionalidad económica de la época, eran más necesarios. Para lograr este objetivo se estableció un impuesto de capitación sobre los esclavos urbanos que encareció su empleo en las labores que tradicionalmente desempeñaban en la ciudad. Para el año 1855 existen numerosas cédulas de seguridad de esclavos, donde se recogen datos como el nombre, propietario, oficio u ocupación, así como el destino en el cual se emplearon.⁷⁰

Un año antes se había enviado al Gobierno Superior Civil un proyecto para establecer una compañía de seguros de esclavos. Al menos conocemos que dos de estas empresas funcionaron con regularidad: La Providencia y La Protectora. En sus estatutos, dichas aseguradoras establecieron una clasificación de la accidentalidad laboral a lo cual podían estar sujetos. La gradación señaló a las labores agrícolas como las de mayor peligrosidad. Un análisis de los estatutos de La Providencia nos permite rastrear los oficios que desempeñaban los esclavos urbanos. En especial, nos interesaron las ocupaciones vinculadas al trabajo portuario, entre las cuales, se encontraban cargadores y descargadores de buques, servicio de botes, lanchas y lanchones. A estas se suman los carretilleros, carreteros, carretoneros y jornaleros que realizaban el traslado de las mercancías hacia los muelles donde debían ser embarcadas.⁷¹

Velasco e Cruz señaló para el Brasil que los censos demográficos del siglo XIX y de la Primera República no identificaron las ocupaciones laborales en el puerto. Según la

Órbita de Manuel Moreno Fraginals, pp. 154-167. Puede verse además sobre este particular a Olga Portuondo Zúñiga, *Entre esclavos y libres de Cuba colonial*, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 2003; Alejandro de la Fuente, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2008; y Oilda Hevia, “Mujeres negras y mulatas en la economía de servicios de La Habana colonial (siglos XVI-XVII)”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Plantación, espacios agrarios y esclavitud en la Cuba colonial*, Publicacions de la Universitat Jaume I. Servei de Comunicació i Publicacions, Castelló de la Plana, 2017, pp. 439-461.

⁷⁰ *Comisaría de Policía del Quinto Distrito. 1º Semestre de Enero a Julio de 1855. Cédulas de seguridad de Esclavos. Libro 7, 8, 9, 10, 13 y 14 de a peso*. Leg 4475 Caja 1 y 2, Ultramar, AHN.

⁷¹ *La Providencia, Compañía General Cubana de Seguros Mutuos sobre la vida y los valores de los esclavos empleados en las ciudades de la Isla y en su agricultura, para indemnizar los que fallezcan o sufran menosprecio por causas involuntarias*, Imprenta de Spencer y Compañía, La Habana, 1855, p. 14.

autora, los estibadores quedaron englobados en categorías profesionales genéricas como transporte marítimo y fluvial, o profesiones mal definidas. Su investigación entorno, a la actividad portuaria de Rio de Janeiro han tenido como asidero, entre otras fuentes documentales, la literatura de viajeros referente al Brasil. La misma ha servido para observar la conflictividad semántica del término *estivador*, que para los viajeros de la primera mitad del siglo XIX y para los periodistas de principios del siglo XX significaba cualquier trabajador portuario.⁷²

En el contexto cubano se está ante una aparente paradoja entre la demanda de trabajo que requirió trasladar los volúmenes de mercancías, que refieren los registros de aduana de los puertos habilitados para el comercio exterior y las balanzas comerciales de la isla, y la poca visibilidad del trabajo portuario, como categoría ocupacional específica, en los censos o padrones de la época. Esta relación se correspondió a una dinámica laboral donde prevaleció el trabajo a jornal, y donde la contratación formal o informal mediante capataces o jefes de cuadrillas, dependió muchas veces de la volatilidad del mercado de fuerza de trabajo en relación con la cantidad de mercancías que había que embarcar/desembarcar en los buques. No ocurre aquí como en las plantaciones azucareras, donde se precisó un férreo control de su población, pues de este dependía la productividad de las labores agrícolas, los alimentos y esquifaciones que debían darse a los esclavos, y fue también a la postre un mecanismo para evitar los siempre posibles connatos de rebeldía esclava.

Para las décadas de 1840 y 1850 con la construcción de almacenes en el litoral habanero, las compañías que los administraban llevaron un control más preciso de sus dotaciones, así encontramos un registro para la segunda mitad del siglo XIX, a partir de la publicación de los informes anuales que les rindieron a sus correspondientes juntas directivas, sobre los esclavos, negros libres y colonos asiáticos que laboraban en ellos. Sin embargo, esto no es óbice para asumir que la dinámica laboral que hemos señalado para el ámbito portuario haya dejado de existir. La poca visibilidad que se ha observado en los censos y padrones, y que no es privativa únicamente de Cuba, como lo reflejan los estudios brasileños, respondió más a las peculiaridades del trabajo portuario, y a la complejidad que se infiere de la confluencia en un mismo espacio laboral de trabajo libre y coactivo.

⁷² Maria Cecília Velasco e Cruz, “Puzzling Out Slave Origins in Rio de Janeiro Port Unionism: The 1906 Strike and the Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café”, p. 209.

Como se refirió con anterioridad, no existen estudios sobre el trabajo portuario realizado por esclavos en Cuba durante la centuria decimonónica. De igual forma, las fuentes estadísticas y censales de la época arrojan poca luz sobre su representatividad dentro del mercado laboral urbano de la isla. Sin embargo, los relatos de viajeros⁷³ constituyen una valiosa fuente de información para analizar la visibilidad de dichas labores. A partir de la década de 1820 estos fueron prolíferos en sus descripciones sobre Cuba, principalmente de las dos ciudades portuarias más importantes, La Habana y Matanzas. La faena en los muelles y almacenes fue un tópico común dentro de estas narraciones marcadas por el afán de atrapar la dinámica urbana de un ambiente totalmente nuevo para los viajeros.

Ya desde 1798 se publicó en Madrid *El viagero universal ó noticia del mundo antiguo y nuevo* donde se señalaba que el transporte de La Habana era ejecutado fundamentalmente por negros y mulatos, los cuales lo hacían a través de carretillas.⁷⁴ En 1833 Sir James E. Alexander recogió las impresiones de su viaje por el Nuevo Mundo, realizado dos años antes cuando era capitán de los *royal highlanders*. En su semblanza de la bahía habanera no pudo dejar de destacar la presencia de negros semidesnudos dedicados a la carga y descarga de las mercancías de los barcos.⁷⁵ A mediados de la década de 1890 el “ambientalista” Rafael Puig y Valls en su periplo por el Caribe hispano hizo recalada en la capital de la “Mayor de las Antillas”. La ciudad no le causó grata impresión al botánico tarraconés, quien se quejó de la poca concurrencia y del escaso tráfico de un puerto de tanta importancia como el de La Habana. A pesar de esto, no pudo dejar de notar la celebridad con que se efectuó el desembarco de pasajeros y mercancías en los botes destinados a esta operación, la mayoría de ellos tripulados por negros.⁷⁶

La inmigración de trabajadores culíes fue una de las estrategias empleadas para la reposición de la fuerza de trabajo a partir de 1847, en la medida que el tráfico esclavista se dificultó por la presión británica y por el auge del movimiento abolicionista internacional. Esta población fue destinada preferentemente al ámbito de la plantación, pero no

⁷³ La multiplicidad de esta documentación hace innecesaria una enumeración pormenorizada de la misma. Puede consultarse el portal Biblioteca Digital Cubana, que posee un apartado titulado *Viajes y Descripciones*, en el que están compiladas un número significativo de estas. Disponible en: <http://bibliotecadigitalcubana.blogspot.com/search/label/Viajes%20y%20Descripciones>.

⁷⁴ *El viagero universal ó noticia del mundo antiguo y nuevo. Obra recopilada de los mejores viageros por D.P.E.P.*, Imprenta de Villalpando, Madrid, 1798, vol. XX, p. 21.

⁷⁵ James E. Alexander, *Transatlantic Sketches, comprising visits to the most interesting scenes in North and South America and the West Indies with notes on Negro slavery and canadian emigration*, Richard Bentley, New Burlington Street, London, 1833, vol. 1, p. 320.

⁷⁶ Rafael Puig y Valls, *Viaje á América. Estados Unidos, Exposición de Chicago, México, Cuba y Puerto Rico*, Tipolitografía de Luis de Tasso, Barcelona, 1895, vol. 2, p. 157.

es de extrañar su presencia en las labores portuarias. En la segunda mitad del siglo XIX y en el tránsito hacia el fin del trabajo coactivo, la heterogeneidad laboral que hemos apuntado se acentuó, y los grandes almacenes construidos en la década de 1840 y 1850 establecieron un espacio de confluencia para los distintos operarios que podían desempeñarse en estas ocupaciones: esclavos, peones asiáticos, blancos y “libres de color”.⁷⁷

Como se observa, la literatura de viajeros a lo largo del siglo XIX nos permite también examinar las labores que desempeñaron los trabajadores portuarios.⁷⁸ En numerosas ocasiones relacionaron estas labores a partir del componente étnico o racial de la fuerza de trabajo empleada. Su utilidad como fuente de información, a pesar de la enorme carga de subjetividad de la cual es portadora, quedó demostrada no solo para Cuba, sino para realidades portuarias similares como Brasil. Las investigaciones realizadas por Velasco e Cruz y João Reis, que ya han sido referidas en este capítulo, han utilizado esta documentación para referirse al trabajo urbano desempeñado por *escravos de ganho* y africanos libres en Río de Janeiro y Bahía. En el caso de Cuba la literatura de viajeros consultada no precisa esta confusión terminológica, el componente étnico o racial sobresale a la hora de etiquetar a los trabajadores portuarios, más allá de la tipología laboral a la cual pertenecen.

⁷⁷ Para un análisis sobre las transformaciones operadas en la infraestructura portuaria véase a Arturo Sorhegui D' Mares, “El puerto de La Habana. De principal enclave de comercio indiano, a cabecera de una economía de plantación”, en José Enrique Elías Caro y Antonio Vidal Ortega (ed.), *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Historia, Cultura, Economía y Sociedad*, Uninorte, Baranquilla, 2010, pp. 79-106; Francisco Suárez Viera, “Port of Habana: The Gateway of Cuba, 1850-1920”, en Miguel Suárez Bosa (ed.), *Atlantic Ports and the First Globalisation c.1850-1930*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, Hampshire, 2014, pp. 130-153.

⁷⁸ Además de los ejemplos citados, hemos rastreado información de interés sobre el ámbito urbano, la actividad portuaria y el trabajo de africanos esclavizados y negros libertos en los siguientes relatos de viajeros: Alejandro de Humboldt, *Ensayo político de la isla de Cuba*, Lecointe y Laserre, Paris, 1840; Jacinto de Salas y Quiroga, *Viajes de D. Jacinto Salas y Quiroga. Isla de Cuba*, Boix Editor, Madrid, 1840; José María de Andueza, *Isla de Cuba Pintoresca, histórica, literaria, mercantil é industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*, Boix Editor, Madrid, 1841; María de las Mercedes Santa Cruz y Montalvo (Condesa de Merlin), *Viaje a la Habana*, Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica, La Habana, 1844; John George F. Wurdemann, *Notes on Cuba, containing an account of its discovery and early history; a description of the face of the country, its population, resources, and wealth; its institutions, and the manners and customs of its inhabitants*, James Munroe and Company, Boston, 1844; Richard R. Madden, *The Island of Cuba: its resources, progress, and prospects, considered in relation especially to the influence of its prosperity of the interests of the British West India Colonies*, Charles Gilpin, London, 1849; Gustave D'Hespel D'Harponville, *La reine des Antilles ou Situation actuelle de L'Ile de Cuba précis topographique et statistique, histoire, géographie, agriculture, commerce, administration et moeurs*, Gide et Baudry, Libraires-Éditeurs, París, 1850; Alfred de Valois, *Mexique, Havane et Guatemala. Notes de voyage par Alfred de Valois*, Collection Hetzel, París, 1861 y Maturin Murray Ballou, *Due south; or Cuba past and present*, Houghton, Mifflin and Company, Boston and New York, 1885.

Sin embargo, no deja de ser pertinente declarar que las descripciones contenidas en estos relatos debieron ser contrastadas con una variada documentación, que fue desde informes estadísticos, censos, padrones o prensa de la época, el cruzamiento de fuentes nos auxilió a matizar las impresiones que el exotismo tropical muchas veces provocó en los viajeros.⁷⁹ Los grabados del siglo XIX y las fotografías que se preservaron de inicios del siglo XX sobre el puerto de La Habana y de Matanzas nos confirman la tesis de un mercado laboral racializado, resultado directo de la presencia a lo largo de dos siglos, de esclavos y de “libres de color” en las labores portuarias. Sin embargo, carecemos de información suficiente para saber el impacto de la abolición definitiva de la esclavitud en 1886 y la inmigración masiva de peninsulares, que se observa en el aumento de la población blanca en los censos de 1877 y 1887, y si de estas se derivaron transformaciones profundas que alteraran la composición racial de la fuerza de trabajo empleada, en el contexto del tránsito de la colonia a la república poscolonial.

Para la generación intelectual de la revista *Cuba Contemporánea*, la problemática racial constituyó un núcleo discursivo en la Primera República. Permeada su visión por el imaginario de la «segunda esclavitud», y por la inmigración de braceros haitianos y jamaíquinos, la reflexión que hicieron en torno al tema negro derivó en recalcar su pasado africano y su incapacidad para incorporarse a la sociedad republicana. De esta época es representativa, en la línea que hemos trazado, la obra *Los negros brujos* de Fernando Ortiz de 1906. Perteneciente a la serie Hampa-Afrocubana, Ortiz publicó 10 años después *Los negros esclavos*.⁸⁰ En este estudio el antropólogo cubano dedicó un capítulo a los esclavos urbanos, hasta este momento soslayados dentro de los análisis sobre la esclavitud insular.

A partir de su examen sobre los esclavos puestos en alquiler, las coartaciones y los emancipados, Ortiz asumió el mito de la “benignidad” de la esclavitud urbana en contrapunteo con el universo de la plantación. Es cierto que el tránsito hacia la libertad fue mayor en estos espacios con respecto al ámbito de la plantación azucarera,⁸¹ pero no todos

⁷⁹ Sobre la literatura de viajeros en Cuba los análisis más significativos fueron realizados por Juan Pérez de la Riva, *La Isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros*, Ciencias Sociales, La Habana, 1981 y Louis A. Pérez Jr., *Slaves, Sugar and Colonial Society. Travel account of Cuba, 1801-1899*, Scholarly Resources, Wilmington, 1992.

⁸⁰ Fernando Ortiz, *Los negros esclavos*, Ciencias Sociales, La Habana, [1916], 2017.

⁸¹ Sobre este particular puede consultarse a Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Para librarse de lazos, antes buena familia que buenos brazos. Apuntes sobre la manumisión en Cuba (1800-1881)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2009 y a Claudia Varela, *Esclavos a sueldo. La coartación cubana en el siglo XIX*, Tesis doctoral, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2010. Un estudio más reciente sobre dichas problemáticas en Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Estrategias de Libertad, un acercamiento a las acciones*

los destinos que tuvieron los esclavos urbanos fueron el servicio doméstico o los oficios manuales. La afirmación de Ortiz carece de sentido cuando se analiza la presencia mayoritaria de esclavos en la construcción de fortificaciones, así como su utilización en el Arsenal habanero en la segunda mitad del siglo XVIII, o en las obras públicas y en los ferrocarriles en el siglo XIX.⁸²

Por otra parte, Antonio Chuffat Latour publicó en 1927 sus *Apuntes históricos sobre los chinos en Cuba*. Su libro contribuía a desmitificar los estereotipos raciales predominantes a fines de la colonia, donde vinculaban a la población asiática con la proliferación del juego, las prácticas homosexuales y la criminalidad. Chuffat Latour analizó las labores urbanas que desempeñaron, destacando su empleo como cargadores y descargadores de carbón de piedra en Casablanca, como trabajadores en los muelles de Regla, así como toneleros y carpinteros, haciendo los bocoyes y cajas de azúcar.⁸³ Sin embargo, el autor no profundizó en explicar las causas que motivaron el empleo de colonos asiáticos en este ámbito, más cuando su objetivo inicial era emplearlos en las labores agrícolas, donde había una mayor demanda de fuerza de trabajo.

Durante las décadas de 1920 y 1930, se evidenciaron los aires renovadores de la historiografía republicana. En medio de estos se produjo la reorientación etnológica de la obra de Fernando Ortiz, y su quehacer aglutinante en revistas e instituciones culturales. De este impulso intelectual se desarrollaron, en los decenios siguientes, los trabajos de Elías Entralgo, José Luciano Franco y Pedro Deschamps Chapeaux, los cuales abrieron nuevas líneas investigativas. A estos se añaden dos exponentes de la generación historiográfica que emergió tras la revolución de 1959: Manuel Moreno Fraginals y Juan Pérez de la Riva.

En 1964, se publicó por la Comisión Cubana de la Unesco la primera versión de *El Ingenio*, el libro más influyente del período. Catorce años después tendría su edición definitiva en tres volúmenes, de los cuales el segundo estaría dedicado al trabajo esclavo, tópico casi inexplorado por la historiografía cubana. Aunque Moreno Fraginals se centró

legales de los esclavos en Cuba (1762-1872), Ciencias Sociales, La Habana, 2015, 2 vols. En relación con los emancipados véase a Inés Roldán de Montaud, “En los borrosos confines de la libertad: el caso de los negros emancipados en Cuba, 1817-1870”, *Revista de Indias*, LXXI, 251, 2011, pp. 159-192.

⁸² María del Carmen Barcia, “Formas de sociabilidad de los negros libres y esclavos”, Denia García Ronda (ed.), *Presencia negra en la cultura cubana*, Sensemayá, La Habana, 2015, pp. 80-81.

⁸³ Antonio Chuffat Latour, *Apuntes históricos sobre los chinos en Cuba*, Molina y Cía, La Habana, 1927, p. 17.

únicamente en el ámbito de la plantación esclavista, su estudio sobre la dinámica laboral del ingenio revistió de innovadores análisis en torno a la concepción del esclavo como equipo, los mecanismos de control del trabajo, la jornada laboral, así como problemáticas vinculadas a la alimentación, la salud y la sexualidad de los esclavos.⁸⁴ Algunas de las tesis que sostuvo Moreno en torno al trabajo esclavo, a su capacidad de adaptarse a la introducción de los avances tecnológicos, y a la incompatibilidad de la esclavitud dentro del proceso de industrialización fueron revisitadas posteriormente por la historiografía norteamericana.⁸⁵

Juan Pérez de la Riva presentó en 1970 un penetrante artículo sobre el trabajo esclavo. Su análisis dislocó la percepción común que se tenía sobre el pasado colonial, pues la historiografía tradicional cubana había centrado su interés sobre el siglo XIX en las contradicciones entre metrópoli/colonia que a la postre devinieron en el inicio del proceso independentista. Sin embargo, para el demógrafo cubano esta revestía en las dos modalidades de trabajo que coexistieron en el universo laboral cubano: el libre y el coactivo. Pérez de la Riva realizó un examen de los diferentes jornales percibidos por los braceros libres y por su contraparte esclava. Su análisis cuantitativo demostró los inmensos beneficios que implicó la utilización de la fuerza de trabajo esclava en las plantaciones, proveniente de la trata transatlántica.⁸⁶

En esa misma década inició una serie de estudios sobre el papel de los culíes en el entramado socioeconómico cubano del siglo XIX, cuyos resultados investigativos serían compilados y publicados en Cuba en el bienio de 1974 y 1975.⁸⁷ Sin embargo, su libro monográfico sobre los culíes tardó varias décadas en editarse, lo haría casi un cuarto de siglo después de su fallecimiento en 1976.⁸⁸ Pérez de la Riva reconstruyó en diferentes áreas problemáticas el aporte demográfico y laboral del segundo grupo poblacional que

⁸⁴ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, Crítica, Barcelona, 2001.

⁸⁵ Véase al respecto a Rebecca Scott, *Slave Emancipation in Cuba. The transition to Free Labor (1860-1899)*, University of Princeton Press, Princeton, 1985 y a Dale W. Tomich, "World slavery and Caribbean capitalism. The Cuban sugar industry", *Theory and Society*, 20, 1991, pp. 297-319.

⁸⁶ Juan Pérez de la Riva, "La contradicción fundamental de la sociedad colonial cubana: trabajo esclavo contra trabajo libre", en *¿Cuántos africanos fueron traídos a Cuba?*, Ciencias Sociales, La Habana, 1977, pp. 16-31.

⁸⁷ Pedro Deschamps Chapeaux y Juan Pérez de la Riva, *Contribución a la historia de la gente sin historia*, Ciencias Sociales, La Habana, 1974; *El barracón y otros ensayos*, Ciencias Sociales, La Habana, 1975.

⁸⁸ Juan Pérez de la Riva, *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880). Contribución al estudio de la inmigración contratada en el Caribe*, Ciencias Sociales, La Habana, 2000.

más contribuyó al desarrollo azucarero en el siglo XIX. Aunque al igual que los trabajadores esclavizados, su enfoque analítico tuvo como epicentro a la plantación, también dedicó un breve epígrafe a la inserción de estos operarios en el mercado laboral urbano, y su participación en los enclaves portuarios del occidente del país, con una presencia destacada en los almacenes de depósito.⁸⁹ La línea abierta por Pérez de la Riva sobre la “situación legal” de los asiáticos y sobre la política de las contrata y recontrata ha sido reexaminada recientemente y de manera sistemática por Imilcy Balboa.⁹⁰

A estos estudios sobre la «gente sin historia» se incorporó, desde finales de la década de 1960, Pedro Deschamps Chapeaux, quién publicaría en 1971 un ensayo pionero en los estudios afrocubanos.⁹¹ En este volumen dedicó un capítulo a los capataces de muelles, siendo la continuación de sus estudios sobre el trabajo urbano desempeñado por negros libres y africanos esclavizados. Al centrarse en un estrato social intermedio dentro de esta población laboral aportó información, hasta ese momento desconocida, en relación con la organización del trabajo en los muelles habaneros. Asimismo, destacó la solvencia económica de los capataces a partir del análisis de las propiedades que dejaban al testar, así como de los jornales que pagaban a sus cuadrillas y las deudas que contraían con particulares.⁹² Deschamps enunció varias hipótesis históricas sobre el trabajo portuario en los muelles habaneros, que han sido replicadas en los estudios históricos posteriores, sin que mediase en estos el afán de contraponer o al menos contrastar sus valoraciones.

En 1976 publicaría otro volumen destinado por entero a estas milicias afrocubanas que desempeñaron un papel crucial en la defensa del imperio español, donde reafirmó su hipótesis en torno a la preeminencia de sus oficiales negros como capataces de muelles.

⁸⁹ Ibidem, pp. 240-243.

⁹⁰ Imilcy Balboa, “Esclavitud temporal con los inconvenientes de la esclavitud perpetua. Las recontratas de asiáticos (Cuba, 1860)”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y de su legado*, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2016, pp. 253-273; “La «raza» como condición de sujeción. Los asiáticos recontratados”, en: José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa, *Gente de color entre esclavos. Calidades raciales, esclavitud y ciudadanía en el Gran Caribe*, Comares, Granada, 2019, pp. 73-88; “Renuncio a todo pabellón extranjero. Los asiáticos cumplidos, el largo camino a la ciudadanía (1847-1874)”, en José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa (eds), *Esclavitud y legado afrodescendiente en el trópico*, Fundación Historia Social, Valencia, 2020, pp. 199- 221; “Las recontratas de coolies. A medio camino entre la esclavitud y la libertad formal (Cuba, década de 1860), *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 74, 2021, pp. 127-160.

⁹¹ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, Ciencias Sociales, La Habana, 1971.

⁹² Ibidem, pp. 94-100.

La misma había sido formulada desde 1968 en su estudio sobre Agustín Ceballos, sin que en esta nueva obra aportase ninguna documentación novedosa al respecto.⁹³ Robert L. Paquette, en su libro sobre la Conspiración de la Escalera, siguiendo los pasos de Deschamps Chapeaux, resaltó que la represión dirigida en 1844 contra la población “libre de color”, incluyó también a varios de los principales capataces de muelles de La Habana, como fue el caso de Agustín Ceballos.⁹⁴ Un estudio posterior de Aisha K. Finch señaló que la emergencia de una comunidad afrocubana libre a mediados del siglo XIX, unida a la presencia todavía significativa de esclavos urbanos, fue un marco propicio para los intentos conspirativos.⁹⁵

Los trabajos sobre las revueltas de esclavos, o las conspiraciones de negros y mulatos libres han desarrollado al menos dos espacios de análisis, por un lado se han centrado en los ámbitos de la plantación azucarera, como es el caso de los estudios realizados por Manuel Barcia,⁹⁶ y por otro, han incursionado en conspiraciones urbanas como es el caso de la organizada por el carpintero y ebanista José Antonio Aponte en 1812.⁹⁷ Jane Landers en su investigación sobre los *atlantic creoles*, menciona al trabajador portuario Margarito Blanco, quien desempeñó un papel de primer orden en una conspiración a fines de la década de 1830, que tradicionalmente había sido asociada al capitán de pardos y morenos libres León Monzón.⁹⁸ Salvo estas menciones particulares, poco se ha explorado sobre la conexión entre los enclaves portuarios y las revueltas esclavas. Tampoco sabemos el papel desempeñado por los trabajadores portuarios en las conspiraciones urbanas, que, como mecanismo de resistencia al sistema esclavista, protagonizó la población afrocubana sometida.

⁹³ Pedro Deschamps Chapeaux, *Los Batallones de Pardos y Morenos Libres*, Arte y Literatura, La Habana, 1976, pp. 61-63.

⁹⁴ Robert L. Paquette, *Sugar Is Made with Blood. The Conspiracy of La Escalera and the Conflict between Empires over Slavery in Cuba*, Wesleyan University Press, Middletown, 1988, p. 228.

⁹⁵ Aisha K. Finch, *Rethinking Slave Rebellion in Cuba. La Escalera and the insurgencies of 1841-1844*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2015.

⁹⁶ Manuel Barcia, *Seed of Insurrection. Domination and Resistance on Western Cuban Plantations, 1808-1848*, Louisiana State University Press, Baton Rouge, 2008; *The Great African Revolt of 1825. Cuba and the Fight for Freedom in Matanzas*, Louisiana State University Press, Baton Rouge, 2012 y *West African Warfare in Bahia and Cuba. Soldier Slaves in the Atlantic World, 1807-1844*, Oxford University Press, Oxford, 2014.

⁹⁷ Matt D. Child, *The 1812 Aponte Rebellion in Cuba and the Struggle against Atlantic Slavery*, The University of North Carolina Press, Chappel Hill, 2006. Véase también a Gloria García, *Conspiraciones y revueltas. La actividad política de los negros en Cuba (1790-1845)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2003.

⁹⁸ Jane G. Landers, *Atlantic Creoles in the Age of Revolutions*, Harvard University Press, Cambridge, 2010, p. 173.

Los estudios de geografía histórica desarrollados por José L. Luzón, José Baila y Francisco Sardaña han puesto hincapié en el mapa laboral urbano en la década de 1870.⁹⁹ Basándose en el *Indicador habanero*, directorio publicado por Federico Caine en 1877, los autores utilizaron el modelo Griffin y Ford, que les permitió distribuir espacialmente a la clase trabajadora en los barrios y distritos de la ciudad. De esta forma, establecieron una relación entre el ámbito físico que ocupaban, los oficios que desempeñaban y el componente racial de estos sectores obreros. Aun cuando emplearon fuentes estadísticas de diversa índole, su trabajo se centró como se ha referido en el *Indicador Habanero*, lo cual por supuesto restringió la muestra a los oficios de blancos y “libres de color” que fueron incluidos en dicho volumen. Su análisis demostró la existencia de un bolsón laboral, en los márgenes inmediatos al antiguo arsenal habanero, donde la población de color alcanzaba un porcentaje demográfico mayor.¹⁰⁰ Dado el carácter de las actividades portuarias y su demanda de mano de obra en las inmediaciones de su área laboral, los datos que aportaron los autores confirman la permanencia de un mercado de fuerza de trabajo racializado.

Referente a los estudios sobre la esclavitud, desarrollados por esa generación historiográfica, que emergió de la Escuela de Historia a raíz de la reforma universitaria de 1962, cabe destacar la obra de María del Carmen Barcia y Gloria García. Aunque sus primeras incursiones la realizaron en la década de 1980, será en el tránsito de la “actualización acelerada” que vivió la historiografía cubana en los años noventa, que su trabajo marcó una nueva hoja de ruta en los estudios sobre los africanos esclavizados. En primer lugar, será *La esclavitud desde la esclavitud. La visión de los siervos* de Gloria García, la que retomó el concepto «slave agency» introducido por la historiadora norteamericana Rebecca Scott a mediados de la década de 1980 en el contexto cubano. De igual manera, los trabajos de Barcia Zequeira entorno a la familia esclava y la vida cotidiana de la población “libre de color” contribuyeron a ensanchar el universo explorado por Deschamps Chapeaux.¹⁰¹ Debemos destacar dos textos suyos, en los que analizaron las ocupaciones

⁹⁹ José L. Luzón, José Baila y Francisco Sardaña, “Sociedad y espacio en La Habana de 1877. Un ensayo de geografía urbana histórica”, *Revista de Geografía*, XXIV, 1990, pp. 64-84; “Estado, etnias y espacio urbano. La Habana, 1878”, consultado en <http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/107472/1/072536.pdf>, 25 de mayo de 2018, pp. 137-150.

¹⁰⁰ José L. Luzón, José Baila y Francisco Sardaña, “Sociedad y espacio en La Habana de 1877. Un ensayo de geografía urbana histórica”, p. 73.

¹⁰¹ Gloria García, *La esclavitud desde la esclavitud. La visión de los siervos*, Centro de Investigación Científica Jorge L. Tamayo, México, 1996; María del Carmen Barcia, *La otra familia. Parientes, redes y descendientes en Cuba*, Casa de las Américas, La Habana, 2003; *Los ilustres apellidos: Negros en La Habana colonial*, Boloña, La Habana, 2009.

ejercidas por pardos y morenos en el ámbito ciudadano, entre los cuales cabe destacar el puerto habanero, aunque sus valoraciones no rebasan los aportes iniciales realizados por el propio Deschamps varias décadas atrás.¹⁰²

Francisco Pérez Guzmán publicó, a fines de los años noventa, un estudio sobre el sistema de fortificaciones y la influencia del sector militar dentro de la economía cubana, luego de la recuperación de La Habana de manos británicas en 1763. Lo más novedoso de su propuesta radicó en el apartado que le dedica a la mano de obra empleada en la construcción del sistema defensivo habanero, donde señaló el predominio de los «esclavos del Rey» y de forzados. Pérez Guzmán demostró que la Corona fue la principal propietaria de africanos esclavizados y, de hecho, las fortificaciones concentraron más esclavos en ese contexto que determinadas zonas económicas del *hinterland* habanero. Su estudio puso énfasis en la organización laboral, la productividad de la fuerza de trabajo, así como en sus condiciones de vida, donde resaltó problemáticas vinculadas a la alimentación y a las principales enfermedades que padecieron los trabajadores. Estudios posteriores realizados por Evelyn P. Jennings han destacado la influencia de los esclavos adquiridos por el Estado colonial para diversas labores en el ámbito urbano, que no solo se restringieron a la construcción de fortificaciones militares o en los trabajos del Arsenal habanero.¹⁰³

En su libro sobre las instituciones creadas por la población afrodescendiente en el Caribe hispano, el antropólogo Rafael L. López Valdés apuntó la relación entre los juegos o plantes ñañigos y los enclaves portuarios.¹⁰⁴ Si hasta la fecha Enrique Sosa sostuvo que la peculiar sociedad surgió en el poblado de Regla, esparciéndose por las ciudades de

¹⁰² Gloria García. “Negros y mulatos en una ciudad portuaria. La Habana 1760-1800”, en Bernardo García Díaz y Sergio Guerra Vilaboy, *La Habana/Veracruz. Veracruz/La Habana*, Universidad Veracruzana, México, 2002, pp. 165-173 y María del Carmen Barcia, “Negros en sus espacios: vidas y trabajos en la Habana colonial (Espacios físicos, espacios sociales, espacios laborales)”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, Siglo XXI, Madrid, 2009, pp. 283-310.

¹⁰³ Francisco Pérez Guzmán, *La Habana, clave de un imperio*, Ciencias Sociales, La Habana, 1997; Evelyn P. Jennings, “State Slavery in the Atlantic Economy: The Case of Cuba in the late Eighteenth Century”, <http://librarycompany.org/Economics/2003conference/papers/Jennings.pdf>, consultado el 11 de julio de 2018, pp. 1-30; “The Sinews of Spain’s American Empire: Forced labor in Cuba from the Sixteenth to the Nineteenth Centuries”, en *Building the Atlantic Empires. Unfree labor and Imperial States in the Political Economy of Capitalism, ca. 1500-1914*, Brill, Boston, 2015, pp. 25-53.

¹⁰⁴ Rafael Leovigildo López Valdés, *Pardos y morenos esclavos y libres en Cuba y sus instituciones en el Caribe Hispano*, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, San Juan, 2007. Este estudio reproduce casi en su totalidad las conclusiones a las que arribó en 1985 en *Componentes africanos en el etnos cubano*.

Matanzas y Cárdenas,¹⁰⁵ poco hincapié se había hecho en los espacios portuarios que habían facilitado su expansión organizativa. Los estudios sobre los abakuás o los ñañigos, como también se les conoce, se han centrado, principalmente en sus orígenes étnico-religiosos, o en la represión a la que fueron objeto en el período colonial, primero, y luego durante la Primera República por estar asociados a prácticas delincuenciales.¹⁰⁶

López Valdés no profundiza en esta correlación, que quizás se deba a la procedencia étnica de los carabalíes que fundaron la sociedad abakuá en la década de 1830 y que fueron, a decir de Deschamps Chapeaux, predominantes en el mercado laboral portuario. Para Valdés, la preponderancia de los negros y mulatos en los enclaves portuarios se debió, en lo fundamental, a la permanencia y al control que ejercieron en él las potencias abakuá hasta bien entrado el siglo XX. Philip A. Howard expuso igual tesis en su estudio sobre los cabildos afrocubanos y las sociedades del color en la Cuba decimonónica. Según Howard, la sociedad abakuá funcionó como un mecanismo de inserción laboral que permitió el monopolio de los carabalíes en el trabajo portuario. Sus criterios se sostienen a partir de argumentos antropológicos, así como en las impresiones provenientes de los relatos de viajeros.¹⁰⁷

Sin embargo, estos argumentos no resultan concluyentes porque los carabalíes fueron en Cuba, junto a los lucumíes y a los congos, de las etnias africanas con mayor presencia en diversos espacios laborales. Esta hipótesis debe ser corroborada, pues cabría preguntarse por qué no existieron registros de ñañigos en ciudades portuarias, como Santiago de Cuba u otras de igual naturaleza, cuando ya el componente étnico dejó de ser importante para el ingreso de nuevos miembros. De igual manera, se debe profundizar en la relación que López Valdés enuncia entre la sociedad abakuá y el puerto, pues la misma nos ayudará a elaborar nuevas interpretaciones entorno a la dinámica laboral de estos enclaves.

A partir de los datos estadísticos que ofrecen los informes censales de la primera mitad del siglo XIX, José Antonio Piqueras reconstruyó los principales oficios desempeñados por la población “libre de color”, y su proporción con otros oficios “blancos”. En

¹⁰⁵ Enrique Sosa, *Los ñañigos*, Casa de las Américas, La Habana, 1982, p. 131.

¹⁰⁶ *Los ñañigos, su historia, sus prácticas y su lenguaje*, Imprenta de la Correspondencia de Cuba, La Habana, 1882; Rafael Roche y Monteagudo, *La policía y sus misterios en Cuba*, Imprenta La Prueba, 1908; Israel Castellanos, *La Brujería y el ñañiguismo en Cuba desde el punto de vista médico-legal*, Imp. de Lloredo y Ca., La Habana, 1916.

¹⁰⁷ Philip A. Howard, *Changing history. Afro-Cuban Cabildos and Societies of Color in the Nineteenth Century*, Louisiana State University Press, Baton Rouge, 1998, pp. 34-35.

su análisis, Piqueras estableció una correlación directa entre el mercado laboral racializado que visibiliza el censo de 1846 y la expansión de la “segunda esclavitud” que desde fines del siglo XVIII restringió la especialización, por la variable étnica-racial en determinadas ocupaciones en el espacio urbano.¹⁰⁸ Por su parte, Daniel B. Rood, en su libro sobre la «segunda esclavitud» en el Gran Caribe, sostiene que hasta 1844 el puerto de La Habana fue controlado por los capataces de muelles, los cuales eran en su mayoría afro-cubanos libres.

Para Rood, la represión de la Escalera desarticuló la hegemonía que estos ejercían sobre el trabajo portuario, y en medio de la *warehouse revolution* de los años cincuenta, traspasó el control del mismo sobre las grandes compañías que se estaban constituyendo, entre ellas, los *Almacenes de Regla*.¹⁰⁹ No obstante, la presencia de múltiples formas de trabajo en el puerto continuaron, tal como lo demuestra el autor al citar un documento donde refiere que en la compañía de *Almacenes de Hacendados* existían más de 300 trabajadores, entre esclavos y chinos contratados. La *warehouse revolution* reconfiguró el espacio portuario, así como dinamizó el transporte de mercancías hasta los grandes almacenes y los muelles, a partir de la implementación a gran escala del ferrocarril.

Ricardo Quiza publicó un ensayo historiográfico en 2009, donde realizó un balance sobre la historia del trabajo y de los trabajadores en Cuba.¹¹⁰ A pesar de ser prolífera, desde fines de los años sesenta hasta mediados de la década de 1980 la literatura especializada en torno a la problemática obrera, la figura del trabajador continuaba siendo el gran ausente. Una visión estructuralista, sesgada ideológicamente, generó un volumen considerable de estudios, de variable calidad analítica, pero que obviaba la complejidad del universo del trabajo y la actualización historiográfica que se había operado en este campo de la historia social. El trabajo portuario quedó relegado en la agenda de tópicos por

¹⁰⁸ José Antonio Piqueras, “Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba”, en Consuelo Naranjo Orovio (ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe Hispano*, Doce Calles, Aranjuez, 2017, p. 107.

¹⁰⁹ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, pp. 64-93.

¹¹⁰ Ricardo Quiza, “¿Dónde están los que pinchan? Trabajadores, historiografía o revolución”, *Gaceta de Cuba*, 5, septiembre-octubre 2009, pp. 11-17. Por su parte, un análisis precedente realizado por uno de los principales historiadores de la problemática obrera tampoco incluye obras monográficas referidas al tema portuario. Carlos del Toro González, “El movimiento obrero en Cuba: dos décadas de su historiografía (1973-1995)”, *Temas*, 12-13, octubre 1997-marzo 1998, pp. 216-225.

examinar, por citar solo un ejemplo, Ricardo Quiza solo mencionó un texto que analizaba a los obreros de ese importante sector de la economía cubana.¹¹¹

Un estudio realizado por Paul Estrade demostró la beligerancia de los trabajadores portuarios, quienes durante la década de 1890 constituyeron el segundo sector laboral, detrás de los tabaqueros, con mayor protagonismo obrero. Su análisis basado en la utilización de fuentes periódicas de la época, principalmente las que circulaban en la capital, estableció un balance de las principales protestas realizadas, incluyendo no solo las huelgas ocurridas en La Habana sino también las del interior de la Isla. Paul Estrade examinó, de acuerdo con la información recopilada en la prensa habanera, cuáles fueron sus causas, así como las principales demandas que sostuvieron, sus resultados y la duración de estas. Su ensayo evidenció, como la abolición del sistema esclavista en 1886, y los movimientos migratorios acaecidos en la segunda mitad del siglo XIX, dinamizaron el crecimiento de la fuerza de trabajo en las ciudades portuarias. Todo lo cual apuntó, según el autor, al fortalecimiento de la emergente clase obrera cubana.¹¹²

Los volúmenes compilados sobre la historia del proletariado insular incluyeron las luchas del sector portuario en la reivindicación de sus derechos sociales, aunque estas quedaron subsumidas dentro de las aspiraciones generales de la clase trabajadora.¹¹³ Una contribución particular a esta línea de análisis lo constituyó el estudio de María T. Paula Terry sobre el movimiento obrero en la ciudad Matanzas, donde resaltó el papel desempeñado por los operarios del puerto.¹¹⁴ No obstante, los espacios laborales que contaron con el mayor número de investigaciones realizadas se restringieron al ámbito del tabaco, y en segundo lugar, al igual que los estudios sobre el trabajo esclavo, al mundo del azúcar.

Debemos destacar, en este sentido, los aportes desarrollados por Gloria García y Joan Casanovas. La primera, en un texto publicado en 1998 analizó la formación de una

¹¹¹ Marcelo Parrado Falco y José Lino Pérez González, “Breve relato histórico del surgimiento, fundación y desarrollo de los gremios, uniones y federación del sector marítimo portuario de Caibarién”, *Los obreros hacen y escriben su historia*, Ciencias Sociales, La Habana, 1975, pp. 148-166.

¹¹² Paul Estrade, “Las huelgas de 1890 en Cuba”, en *Estudios de Historia de Cuba, siglo XIX*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2017, pp. 276-300.

¹¹³ Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba, *El movimiento obrero cubano. Documentos y artículos*, Política, La Habana, 1981, 2 vols; *Historia del movimiento obrero cubano 1865-1958*, Política, La Habana, 1985. En obras con un nivel de análisis superior, las demandas sindicales de los trabajadores portuarios alcanzaron una mayor representación dentro del ámbito laboral cubano, véase al respecto Olga Cabrera, *Los que viven por sus manos*, Ciencias Sociales, La Habana, 1985.

¹¹⁴ María T. Paula Terry, *El movimiento obrero en Matanzas (1850-1925)*, Matanzas, Matanzas, 2012.

«conciencia de clase» en la segunda mitad del siglo XIX, a partir de los procesos de gremialización y del desarrollo de las primeras huelgas en las dos últimas décadas de la centuria. A pesar de ser el puerto el segundo espacio de mayor beligerancia obrera escapó casi por completo de su análisis, centrándose fundamentalmente en los trabajadores de la industria tabacalera.¹¹⁵ Sobre este sector, el estudio más completo continúa siendo hasta la fecha, y en sentido general sobre el trabajo urbano, *Bread, ¡or Bullet!: Urban Labor and Spanish Colonialism in Cuba (1850-1898)*. Partiendo de la metodología de E. P. Thompson, Casanovas examinó la composición laboral del espacio urbano habanero, teniendo en cuenta la existencia del trabajo coactivo, así como evidenció los cambios operados con la abolición definitiva de la esclavitud.¹¹⁶

Casi al finalizar este balance, debemos apuntar, que los estudios sobre historia portuaria en Cuba alcanzaron determinada representatividad dentro de la producción historiográfica del presente siglo. Sin embargo, su propuesta metodológica, soslayó una vez más, exceptuando el estudio presentado por Raquel Vinat sobre el trabajo femenino, el universo laboral portuario.¹¹⁷ De esta manera, problemáticas afines al urbanismo, a las prácticas de sociabilidad y a otras manifestaciones socioculturales tuvieron mayor preponderancia dentro los volúmenes publicados.¹¹⁸ Incluso el ensayo de Ovidio Ortega sobre el Real Arsenal de La Habana exploró de modo insuficiente el ámbito laboral, más aún cuando la industria naval demandó a mediados del siglo XVIII ingentes cantidades de mano de obra esclava.¹¹⁹

Aunque ya no podemos afirmar que los estudios sobre el trabajo esclavo se han centrado únicamente al ámbito de la plantación, a la transición hacia el modelo asalariado, o a la demanda de fuerza de trabajo en sus aspectos más estructurales,¹²⁰ la historia del

¹¹⁵ Gloria García, “Trabajadores urbanos: comportamientos político y conciencia de clase”, María del Carmen Barcia (ed.), *La turbulencia del reposo. Cuba 1878-1895*, Ciencias Sociales, La Habana, 1998, pp. 134-199.

¹¹⁶ Joan Casanovas Codina, *¡O pan, o plomo! Los trabajadores urbanos y el colonialismo español en Cuba, 1850-1898*, Siglo XXI, Madrid, 2000.

¹¹⁷ Raquel Vinat de la Mata, “Los puertos de Cuba y la actividad laboral femenina”, en *Cuba y sus puertos (siglos XV al XXI)*, pp. 164-167.

¹¹⁸ Agustín Guimerá y Fernando Monge (coords.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Fundación Portuaria, Madrid, 2000; Mercedes García Rodríguez, Yolanda Díaz Martínez, Gustavo Placer Cervera y Marilyn Fernández Pérez (comp.), *Cuba y sus puertos (siglos XV al XXI). Memorias del I Coloquio Internacional «Ciudades portuarias de Iberoamérica y el Caribe»*, Historia, La Habana, 2005.

¹¹⁹ Ovidio Ortega Pereyra, *El Real Arsenal de La Habana. La construcción naval bajo la dominación española*, Letras Cubanas, La Habana, Cuba, 1998.

¹²⁰ Manuel Moreno Fragnals, Frank Moya Pons y Stanley L. Engerman (Eds.), *Between Slavery and free Labor*, The John Hopkins University Press, Baltimore, 1985; Imilcy Balboa Navarro,

trabajo o de los trabajadores urbanos continúa siendo, al menos en la historiografía sobre Cuba, una temática poco examinada.¹²¹ En el caso que nos ocupa, sobre el ámbito portuario escasean las investigaciones monográficas, las cuales expliquen la complejidad de este mercado laboral, que a la par de la plantación, evidenció desde sus inicios la coexistencia del trabajo libre y del coactivo.

Estos elementos refuerzan la tesis sobre la necesidad de investigar el trabajo portuario en el occidente cubano. La expansión de la «segunda esclavitud» transformó la composición de la mano de obra en estos espacios a lo largo del siglo XIX, e introdujo cuestiones hasta ahora inexploradas por la historiografía cubana contemporánea. La pertinencia de ahondar sobre ellas a partir de las herramientas analíticas de una historia social del trabajo reviste singular importancia debido a que la revolución plantadora, tuvo en el puerto un eje fundamental para su desarrollo definitivo. En este, los esclavos, pardos y morenos libres, peones asiáticos y trabajadores blancos fueron hacedores también del paisaje laboral donde reinó, haciendo uso de la expresión de Roland T. Ely, “su majestad el azúcar”.¹²²

Los brazos necesarios. Inmigración, colonización y trabajo libre en Cuba, 1878-1898, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2000; José Antonio Piqueras (ed.), *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 2002.

¹²¹ En relación con el trabajo femenino desempeñado por esclavas y libres puede consultarse de Beatriz Joda, *Mujer y esclavitud doméstica: La Habana (1790-1840)*, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, España, 2014, Tesis doctoral (inédita); y María de Carmen Barcia, *Oficios de mujer. Parteras, nodrizas y “amigas”: Servicios públicos en espacios privados (siglos XVII-XIX)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2015.

¹²² Roland T. Ely, *Cuando reinaba su Majestad el Azúcar. Estudio histórico-sociológico de una tragedia latinoamericana: el monocultivo en Cuba. Origen y evolución del proceso*, Imagen Contemporánea, La Habana, 2001.

CAPÍTULO 2

AZÚCAR, PLANTACIÓN Y ENCLAVES PORTUARIOS

El largo siglo XIX cubano estuvo dominado por una poderosa gramínea: la caña de azúcar. Traída a América en los primeros viajes colombinos, su ciclo de vida económica en Cuba, atendiendo a una explotación intensiva, se inició a fines del siglo XVIII y entró en una crisis estructural en las postrimerías de los años 1920, cuando, a pesar de que la infraestructura tecnológica permitía incrementar la participación de la Mayor de las Antillas en el mercado azucarero mundial, la situación internacional y las políticas proteccionistas norteamericanas, en el contexto del *crack* de 1929, ya no fueron favorables al crecimiento de la producción del dulce cubano. Al finalizar este ciclo, era un hecho la transformación tecnológica de la gran manufactura en la industria azucarera y el tránsito, en el ámbito laboral, del trabajo coactivo al asalariado. Cuando nos referimos al «largo siglo XIX», no hacemos más que condensar temporalmente este proceso, que marcó además la inserción de la Isla en nuevas dinámicas de importación, exportación y su rearticulación en el comercio atlántico, todo lo cual implicó una transformación radical de la infraestructura portuaria y un aumento significativo del trabajo marítimo.

El ciclo expansivo del azúcar, siguiendo los criterios de Moreno Friginals, puede dividirse fundamentalmente en dos etapas. Una primera que se inició en la década de 1790 y concluyó en la antesala de la Guerra de los Diez Años.¹ A esta correspondió la génesis y la primera expansión de la gran manufactura azucarera. La misma descansó en el empleo a gran escala del trabajo coactivo en todas las labores de la plantación, lo cual unido a la implementación de innovaciones tecnológicas y al uso del ferrocarril para abaratar los costes de transportación, permitió rentabilizar las grandes inversiones que implicaron la fundación de nuevos ingenios. La «segunda esclavitud» estableció una nueva geografía comercial en el occidente cubano. La perspectiva de análisis que ha

¹ La Guerra de los Diez Años es un conflicto bélico que se extendió entre 1868 y 1878, Cuba fue la última colonia de sus territorios ultramarinos en América que inició la lucha anticolonial. El pacto colonial entre la monarquía absolutista de Fernando VII y la élite criolla de la Isla, la prosperidad de su economía basada en el modelo de plantación y el empleo intensivo de fuerza de trabajo esclava, condicionaron su “desfasaje” con respecto a las posesiones españolas del continente. En 1895, estallaría el último conflicto anticolonial que se prolongaría hasta 1898, definido por José Martí como Guerra Necesaria. Entre uno y otro, se produjeron profundos cambios en la estructura socioeconómica del país.

predominado en la historiografía contemporánea estriba en determinar esta relación de manera unilateral, es decir, en examinar la impronta de esa migración forzosa como requisito indispensable para implementar la gran manufactura azucarera, por ende, el crecimiento de los volúmenes de comercio a raíz de la exportación de azúcar, y en menor medida de café hasta la década de 1840, y de tabaco.

La esclavitud desempeñó un papel fundamental en el tránsito hacia la especialización azucarera y condicionó en buena medida la prosperidad económica de la Isla. La segunda etapa comenzó en el decenio de 1870, marcada por una profunda transformación tecnológica que implicó por primera vez la diferenciación de las labores agrícolas de las industriales en los emergentes centrales. El fin de la esclavitud y el tránsito hacia el trabajo asalariado señaló una reestructuración de las dinámicas laborales, si bien el central, al igual que la plantación, continuó *in crescendo* la perenne demanda de nuevos brazos para la zafra. Implicó, además, tras el auge remolachero europeo y su fuerte competencia a nivel internacional, la orientación definitiva de la producción del dulce cubano hacia el mercado norteamericano.

A fines del siglo XIX, la dependencia económica era sumamente agudizada. La dispersión y la carencia de series estadísticas sobre el comercio que abarquen completamente el ciclo del azúcar nos obligan a establecer algunas premisas metodológicas antes de continuar. La historiadora Nadia Fernández de Pinedo afirmó que la mayoría de la documentación estadística que se conserva sobre el comercio exterior cubano a inicios del siglo XIX se circunscribe a La Habana, aunque esto no distorsiona la visión sobre su volumen global, dado el porcentaje comercial que representó dicho enclave en relación con los otros puertos habilitados en esa época. Así mismo, señaló el cambio del formato de estas que tiene lugar a partir de 1841, así como “errores u olvidos en las sumas”.²

Por su parte, Moreno Fraginalls señaló la proliferación de fuentes estadísticas para la primera mitad del siglo XIX, ya sea desde noticias mercantiles publicadas en la mayoría de los diarios que circulaban en las principales ciudades, los informes o memorias comerciales que se publicaron con cierta periodicidad, o específicamente las *Balanzas del Comercio del Puerto de La Habana* y *La Balanza del Comercio de la Isla de Cuba*.³ Este

² Nadia Fernández de Pinedo, *Comercio exterior y fiscalidad: Cuba (1794-1860)*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 2002, pp. 20-22.

³ Manuel Moreno Fraginalls, *El Ingenio, complejo económico social cubano del azúcar*, Crítica, Barcelona, 2001, pp. 505-510. La información estadística que sobre la Isla se registra en la documentación metropolitana no estuvo tampoco exenta de imprecisiones ni de cambios en relación con las publicadas en la Isla.

volumen de información estadística permite evaluar los profundos cambios socioeconómicos que acontecieron en la Isla y que fueron resultado directo de la expansión de la agricultura comercial y de la importación masiva de esclavos africanos. La segunda mitad de la centuria decimonónica presentó según el autor de *El Ingenio*, otras características en relación con estas fuentes. La manipulación y el falseamiento de las cuales fueron objeto arrojan menor fiabilidad sobre las mismas. Por ejemplo, Moreno señaló los múltiples errores técnicos y aritméticos que contuvo la *Balanza del Comercio de la Isla de Cuba* que registró el trienio de 1861 a 1863 y que fue editada en 1864, sin embargo, la de ese año tardó quince años en publicarse; comienza entonces la “etapa de las cifras ocultas” en la economía cubana.⁴

A estas publicaciones estadísticas del siglo XIX se deben añadir los censos realizados bajo la administración española, que aportaron información sobre las principales actividades económicas de la colonia y el volumen de su comercio,⁵ así como los datos estadísticos que sobre la primera mitad del siglo XIX recopiló Antonio del Valle Hernández, Alejandro de Humboldt, Ramón de la Sagra, Jacobo de la Pezuela, Facundo Cañada, Severo Gómez y Levi Marrero.⁶ El interés norteamericano por conocer el nuevo espacio neocolonial se evidenció en la meticulosidad de los censos realizados bajo su supervisión en 1899 y 1907, así como el asesoramiento que proveyeron en los de 1919 y 1931, todos los cuales incluyeron un pormenorizado acápite relacionado con el comercio,

⁴ *Ibidem*, p. 509.

⁵ *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1827*, Oficina de las viudas de Arazoza y Soler, impresoras del Gobierno y Capitanía General por S. M., La Habana, 1829; *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1846*, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1847; *Noticias estadísticas de la isla de Cuba en 1862 dispuestas y publicadas por el Centro de Estadística conforme a órdenes e instrucciones del Excmo. Sr. Intendente de Hacienda Conde Armíldez de Toledo*, Imprenta del Gobierno, Capitanía General y Real Hacienda, La Habana, 1864.

⁶ Antonio del Valle Hernández, *Sucinta noticia de la situación presente de esta colonia. 1800*, Ciencias Sociales, La Habana, 1977; Miguel Ángel Puig-Samper, Consuelo Naranjo Orovio y Armando García González (comps.), Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*, Doce Calles, Madrid, 1998; Ramón de la Sagra, *Historia económica-política y estadística de la Isla de Cuba ó sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, Imprenta de las viudas de Arazoza y Soler, La Habana, 1831; *Historia física, económica-política, intelectual y moral de la Isla de Cuba*, Librería de L. Hachette y C^a, París, 1861; *Cuba en 1860 o sea cuadro de sus adelantos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas públicas. Suplemento a la primera parte de la Historia política y natural de la Isla de Cuba*, Librería de L. Hachette y C^a, París, 1863; Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, Imprenta del Establecimiento de Mellado, Madrid, 1863-1866, 4 vols; Facundo Cañada y López y Severo Gómez Nuñez, *Estudios geográficos y estadísticos de la Isla de Cuba*, La Propaganda Literaria, La Habana, 1892 y Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, Playor, Madrid, 1972-1992, 15 vols.

de igual manera, el anuario estadístico publicado en 1915 y realizado bajo la orientación de Orestes Ferrara lo contempló.⁷ A pesar de los inconvenientes planteados sobre la documentación estadística mercantil de la segunda mitad del siglo XIX, esto no es óbice para reconstruir la dinámica del comercio de la Isla a lo largo de la centuria, así como establecer la relación directa entre el volumen de mercancías importadas/exportadas con el aumento del trabajo portuario que estas requirieron para ser transportadas y depositadas en sus puertos de embarque o en los almacenes.

Este capítulo aborda cómo se produjo la transformación de la estructura comercial de la Isla, su conexión atlántica y como ambas estuvieron condicionadas por la importación masiva de africanos esclavizados y la expansión del cultivo de caña de azúcar en la región occidental del país. Asimismo, interesa destacar como se articuló un sistema de transporte, terrestre y marítimo que acortase los tiempos de desplazamiento, una “ruta de las mercancías” que funcionó como el cordón umbilical de la plantación azucarera con sus enclaves portuarios. El crecimiento productivo a partir de la década de 1840 llevó a una renovación radical de este modelo en sus dos extremos. Tanto el ingenio como el puerto fueron objeto de profundos cambios, que optimizaron la fabricación y exportación del azúcar.

«SEGUNDA ESCLAVITUD» Y COMERCIO ATLÁNTICO

Durante buena parte de su evolución colonial, Cuba vivió a expensas de ser un punto estratégico dentro de la Carrera de Indias. Por casi dos siglos La Habana fue el punto de recalada de la Flota de Tierra Firme y se benefició del situado novohispano, que facilitó las reformas dentro del sistema defensivo habanero, tras su recuperación de manos inglesas en 1763. Carlos Marichal sostuvo que estas remesas se destinaron a la construcción naval, el mantenimiento de las tropas terrestres, la construcción y remodelación de

⁷ *Informe sobre el Censo de Cuba 1899*, Departamento de la Guerra, Oficina del Director del Censo de Cuba, Imprenta del Gobierno, Washington, 1900; *Censo de la República de Cuba bajo la administración provisional de los Estados Unidos 1907*, Oficina del Censo de los Estados Unidos, Washington, 1908; *Censo de la República de Cuba*, Maza, Arroyo y Caso, La Habana, 1920; y *Anuario estadístico de la República de Cuba*, Imprenta “El siglo XX”, La Habana, 1915; *Censo de 1931: Estados de habitantes y electores*, Carasa, La Habana, 1932.

las fortificaciones de la Isla y la compra de la cosecha del tabaco.⁸ Aun asumiendo con resguardo la aproximación estadística de Ramón de la Sagra, que elevó el situado recibido en el periodo de 1789 a 1806 a 57 millones de pesos, Marichal confirmó la importante “contribución fiscal del México colonial a las colonias españolas en el Gran Caribe”.⁹ No es de extrañar que Julio Riverend viese en el situado novohispano un medio de capitalización para la futura expansión azucarera, siendo su aporte significativamente superior, si se entiende que se dió cuando Cuba disponía, aunque solo de modo temporal, “de una balanza comercial muy favorable debido a la triplicación del precio del azúcar desde 1793”.¹⁰

El azúcar fue ciertamente el verdadero colonizador del interior de la Isla, su expansión en pos de tierras fértiles hacia el este, en la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX, facilitó la interconexión de las diversas regiones productoras y la integración económica del país. El ciclo del azúcar provocó un auge comercial sin precedentes en la Isla. Las rentas de Hacienda crecieron de manera escalonada: si en 1774 llegaron solamente a unos 532.000 pesos, ya en 1877 superaban los 60 millones.¹¹ A lo largo del siglo XIX el azúcar acrecentó su porcentaje de participación en el monto total de los rublos exportables de la Isla. Entre la segunda mitad del siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XIX se produjo la reorganización del intercambio comercial entre España y sus territorios ultramarinos. Esta sucedió en un contexto de profunda inestabilidad, asociado directamente a los conflictos bélicos que el ciclo de las revoluciones atlánticas produjo en el Nuevo Mundo, y que para España concluyó en la década de 1820, con la pérdida de todas sus posesiones americanas, exceptuando Cuba y Puerto Rico.

Tras la recuperación de La Habana de manos inglesas en 1763, España adoptó una serie de medidas en aras de estimular el comercio con sus posesiones, para lo cual derogó el anticuado monopolio gaditano y los privilegios de la *Real Compañía de La Habana*. En octubre de 1765 se aprobó una real orden que habilitaba a 7 puertos españoles, además de los ya tradicionales Sevilla y Cádiz, a participar del intercambio comercial con las *Islas de Barlovento* (Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico). El experimento carolino fue extendiéndose por el resto de las colonias americanas, a excepción de los virreinos, “a medida

⁸ Carlos Marichal, *Bankruptcy of Empire. Mexican silver and the wars between Spain, Britain and France, 1760-1810*, Cambridge University Press, New York, 2008, p. 41.

⁹ “...they suggest the enormity of the fiscal contribution of colonial Mexico to the Spanish colonies in the greater Caribbean”, Ibidem, p. 41.

¹⁰ Julio Le Riverend, *Historia económica de Cuba*, p. 245.

¹¹ *Anuario estadístico de la República de Cuba*, p. 130.

que el sistema mostraba no solo ser más provechoso, sino también más eficaz”.¹² En 1778 otra real cédula estableció el *Reglamento para el comercio libre*, ampliando a 24 los enclaves americanos, en condición de “mayores” o “menores”, que podían intercambiar con 13 puertos españoles.

Imagen 1. El puerto de La Habana a mediados del siglo XIX



Fuente: Luis Le Breton (1818-1866), Biblioteca Digital Hispánica

Según Leví Marrero el reglamento de 1778 completó y organizó “todas las disposiciones positivas sobre el comercio indiano, dictadas a partir de 1765”,¹³ aunque no por esto dejó de reconocer su carácter restrictivo. En este sentido, John Robert Fisher señaló que el “nuevo sistema comercial” implementado entre 1765 y 1778 introdujo una “libertad con grandes limitaciones”,¹⁴ pues aún prohibía comerciar con países neutrales. Fischer apuntó que estas limitaciones si bien fueron mayores en los territorios americanos, se dieron también en España, pues la Junta del Estado rechazó las peticiones de incorporación al nuevo sistema comercial de puertos como el Ferrol o el de Bilbao en la década de 1780.

¹² Julio Le Riverend, pp. 104-105. Véase además a Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, pp. 16-30.

¹³ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, p. 31.

¹⁴ John Robert Fisher, *El Comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*, Banco de España, Servicio de Estudios, Madrid, 1993, pp. 16-17.

No fue hasta 1818 que, en el contexto insurreccional de las posesiones continentales, España cedió a las presiones oligárquicas criollas y permitió finalmente la apertura de los puertos en Cuba al intercambio comercial directo con las naciones extranjeras con las cuales la metrópoli no estaba en guerra. Estas disposiciones promovieron la continua habilitación de puertos cubanos y su incorporación dentro del sistema atlántico español. En 1778, enclaves portuarios como Santiago de Cuba y Trinidad fueron habilitados para el comercio exterior, en clase de “menores”, así como el de Batabanó para el comercio con neutrales y aliados. En 1809, fue declarado libre el puerto de Matanzas,¹⁵ y en 1844 fueron habilitados los puertos de Cárdenas y de Sagua la Grande.

Un elemento dinamizador, en este proceso de reestructuración del comercio atlántico español fue la implementación a gran escala del cultivo de caña de azúcar en Cuba a fines del siglo XVIII. Este implicó profundas transformaciones económicas y sociodemográficas, siendo una de las más significativas la importación masiva de africanos esclavizados como mano de obra en las plantaciones azucareras. El trasvase de migración forzosa hacia el Nuevo Mundo sumó más de 12 millones de personas en los más de tres siglos que duró la trata trasatlántica, y las «piezas de ébano» fueron el eje aglutinador del comercio atlántico en el contexto de la primera revolución industrial. El *boom* demográfico y los cambios operados en las condiciones de vida de los conglomerados humanos de la vieja Europa incrementaron la demanda de productos tropicales y subtropicales.

La caña de azúcar formó parte, junto con el café y el algodón, de la tríada de *commodities* que conectaron los centros manufactureros europeos con las economías agroexportadoras americanas, constituyendo un elemento definitivo en la formación del capitalismo histórico y de lo que Immanuel Wallerstein ha denominado «economía-mundo».¹⁶ En 1789 una real cédula autorizó su introducción libre, la misma fue prorrogándose en las tres décadas siguientes, y constituyó el espaldarazo más efectivo al desarrollo del modelo plantacionista. Entre 1789 y 1820 la provisión de trabajadores esclavizados se realizó bajo el amparo “legal” de la trata, sin embargo, tras las disposiciones del Congreso de Viena (1815), y los tratados firmados por España con Gran Bretaña, el tráfico de esclavos fue declarado ilegal en 1817, siendo efectiva esta prohibición tres años después.

¹⁵ Ramón de la Sagra, *Historia económica-política y estadística de la Isla de Cuba*, p. 182.

¹⁶ Dale Tomich, “World Slavery and Caribbean Capitalism”, pp. 298-299. Para un contexto más general que explique el avance del capitalismo hacia otras regiones durante la revolución industrial, véase a Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial III. La segunda era de la gran expansión de la economía mundo capitalista, 1730-1850*, Siglo XXI, Madrid, 1999, pp. 179-265.

Según *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* fueron desembarcados en la Mayor de las Antillas un total de 778.540 africanos, de los cuales el 96.9% lo hizo tras el despegue de la plantación esclavista a partir de la década de 1790.¹⁷ Cuba ocupó, en este periodo, el segundo lugar dentro de la estructura de la trata atlántica, solo superada por Brasil, con una representación del 18.2% sobre el volumen global de africanos traídos al Nuevo Mundo.¹⁸ A partir de 1827, año en que la Isla alcanzó la producción azucarera de la otrora colonia francesa de Saint Domingue, quedaban por entrar casi medio millón de esclavos africanos.

La cifra exacta sobre el monto total de esclavos introducidos en Cuba no ha cesado de incrementarse ante el descubrimiento de nuevos alijos de bozales, a partir de los estudios contemporáneos, que reconstruyen el universo social de la trata trasatlántica.¹⁹ Cada vez se acerca más al estimado de Pérez de la Riva, en torno a la cifra de los 816.378 esclavos.²⁰ En su análisis se basó en fuentes estadísticas de la época, informes de los comisionados británicos y cálculos propios en relación con la exportación de azúcar y la importación de culíes. Es muy probable que estas cifras, superiores a las que ofrece la *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, también se queden cortas en relación con el monto total de cautivos desembarcados, pero no impiden en toda su dimensión evaluar la “violentación demográfica” que provocó el azúcar.²¹

La «segundad esclavitud» constituyó un componente central dentro del incremento poblacional que vivió la Isla en la primera mitad del siglo XIX. Antonio Santamaría y Alejandro García confirmaron que este crecimiento fue un resultado directo de la inmigración forzosa, y en menor medida, de la reproducción natural de la población, ya que la tasa de crecimiento se mantuvo muy baja durante todo el periodo.²² Sobre este particular, José Antonio Piqueras examinó los cambios operados en la estructura demográfica

¹⁷ *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, disponible en: slavevoyages.org, consultada el 27 de junio de 2021.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ María del Carmen Barcia, Miriam Herrera Jerez, Adriam Camacho Domínguez y Oilda Hevia Lanier, *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, UH, La Habana, 2017.

²⁰ Juan Pérez de la Riva, *¿Cuántos africanos fueron traídos a Cuba?*, Ciencias Sociales, La Habana, 1977, pp. 12-14.

²¹ Este término introducido por Leví Marrero describe en toda su magnitud la reestructuración poblacional y el ritmo acelerado en la que este proceso tuvo lugar en el primer contexto expansivo del azúcar. Véase a Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, Playor, Madrid, 1983, vol. 9, pp. 1-123.

²² Antonio Santamaría García y Alejandro García Álvarez, *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*, CSIC, Madrid, 2004, pp. 72-73.

insular hasta 1841, a partir del análisis de los grupos poblacionales y de sus respectivas tasas de crecimiento. Al diferenciar cada uno de los comportamientos demográficos, y establecer las pautas que condicionaron su evolución, matizó la tesis formulada por Antonio Santamaría y Alejandro García.²³ Aunque no por esto deja de ser cierta la afirmación que bien pudiera haber descrito la época: más brazos coactivos para más azúcar.

La entrada de miles de trabajadores esclavizados ya sea mediante la trata “legal” como ilegal, permitió la rápida conquista de la caña de azúcar del *hinterland* habanero y de la llanura de Matanzas. Un informe redactado por el *Diario de la Marina* señaló que en 1850 el departamento occidental tenía no solo la mayor densidad poblacional de cautivos de la Isla, sino que esta superaba con creces a la de los principales estados esclavistas del sur de Estados Unidos (Virginia, Tennessee, Kentucky, Georgia, Alabama, Carolina del Sur, Misisipi, Luisiana y Florida), que sumaban una población total, sin contar la flotante de Cuba, siete veces superior.²⁴ En el periodo de 1777 a 1846 la “región socioeconómica central” multiplicó más de seis veces su población, superando incluso en este índice de crecimiento a la zona occidental de la Isla.²⁵ La emergente nueva frontera azucarera de la «segunda esclavitud» contó en 1846 con casi 90.000 trabajadores libres y cautivos en edad laboral activa (16 a 60 años), aproximadamente el 73% de la población total, de los cuales 27.066 eran esclavos (30% de la población activa).²⁶ La consolidación de la «segunda esclavitud» agudizó la hipertrofia demográfica y laboral de las áreas productivas azucareras.

Karim Ghorbal afirmó que esta evolución demográfica causó “una tensión palpable entre élites y autoridades”, agudizada tras la revolución haitiana, los debates atlánticos sobre la abolición de la esclavitud, así como por el aumento de las revueltas y conspiraciones realizadas por la población sometida.²⁷ Esta relación conflictual llegó a su punto álgido en la década de 1840, según los datos registrados en el censo de 1841, la población libre de color y la esclava superaron por primera vez a la blanca, haciéndose realidad el

²³ José Antonio Piqueras, “Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba”, en Consuelo Naranjo Orovio (ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe Hispano*, p. 102.

²⁴ *Estado político y económico de la Isla de Cuba en 1851 por la redacción del Diario de la Marina*, La Habana, 1852, pp. 36-37.

²⁵ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia, evolución socioeconómica y formación nacional*, Política, La Habana, 1994, p. 278.

²⁶ *Ibidem*, p. 471.

²⁷ Karim Ghorbal, “Medir y utilizar la heterogeneidad: censos, esclavitud y relación colonial en Cuba”, José Antonio Piqueras (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y su legado*, Centro Francisco Tomás Valiente y UNED Alzira-Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2016, pp. 56-58.

juicio premonitorio lanzado por Francisco de Arango y Parreño varias décadas antes, cuando el proyecto plantacionista se encontraba en ciernes.

Ghorbal sostuvo que esta preocupación de las élites se tradujo en la realización de múltiples censos y padrones, de hecho, de los nueve censos realizados antes de la primera ocupación norteamericana en 1899, siete fueron recopilados a lo largo del XIX. Aunque los mismos no siempre fueron del todo confiables, debido a la manipulación y al ocultamiento de información sobre los vaivenes demográficos que sufrió el sector de los trabajadores esclavizados, son hasta la fecha un recurso imprescindible para analizar el impacto de la «segunda esclavitud». Esta necesidad de medir los incrementos poblacionales derivó de un claro interés biopolítico para controlar la fuerza de trabajo que precisó la expansión azucarera.

La formación de la industria azucarera implicó la continua demanda de mano de obra para saciar el voraz apetito de la gramínea. Dale Tomich ha hecho hincapié recientemente en como la «segunda esclavitud» favoreció la coexistencia e interdependencia, entre el trabajo cautivo y el asalariado en áreas agroexportadoras del Nuevo Mundo, como parte de las dinámicas particulares de la primera expansión del sistema-mundo capitalista.²⁸ El proceso de abastecimiento de fuerza de trabajo que fue recurrente durante la formación, consolidación y expansión de la gran manufactura llevó a importantes transformaciones en los ámbitos agrarios, demográficos, económicos y comerciales. Es en este contexto donde la «segunda esclavitud» permite comprender en toda su magnitud, los cambios acontecidos durante la tercera época mercantil, tal y como la definió Jacobo de la Pezuela. Los cientos de miles de «brazos necesarios», que hicieron posible el *boom* azucarero implicaron también la introducción masiva de otros productos imprescindibles para su desarrollo.

La entrada de esclavos africanos estuvo interconectada con la importación de insumos fundamentales para la plantación: tasajo, bacalao, envases, esquifaciones, etc. A esta lista debe añadirse toda la maquinaria para producir azúcar, así como, a partir de la década de 1830, la tecnología ferroviaria que enlazará a las plantaciones con sus respectivos puertos de embarque. La orientación hacia una economía agroexportadora no solo condicionó el camino hacia la especialización azucarera, sino también confirmó la tendencia importadora a gran escala de la Isla, a tono con la demanda que los cambios demográficos

²⁸ Dale W. Tomich, “La segunda esclavitud y el capitalismo mundial: una perspectiva para la investigación histórica”, p. 152.

y socioeconómicos producían en la sociedad colonial. Si antes de 1818 los principales productos importados por Cuba eran las harinas, los vinos y el aguardiente, un decenio después a estos se incorporaban el arroz, el bacalao, la carne de puerco, el tocino, la carne de vaca y el tasajo.

En 1859 se importaron aproximadamente 16.592 toneladas de arroz, 33.192 toneladas de harina, 8.930 toneladas de bacalao, 1.008 toneladas de carne de puerco, 963 toneladas de tocino, 968 toneladas de carne de vaca y 18.888 de tasajo.²⁹ De ese total fueron desembarcadas por el puerto habanero 11.052 toneladas de arroz, 21.055 toneladas de harina, 4.823 toneladas de bacalao, 229 toneladas de carne de puerco, 305 toneladas de tocino, 433 de toneladas de carne de vaca y 13.884 toneladas de tasajo.³⁰ En 1860, según un cálculo realizado a partir de los datos de importación aportados por Jacobo de la Pezuela, se debió desembarcar diariamente por los muelles habaneros una media superior a las 150 toneladas de alimentos (48 toneladas de harina, 48 toneladas de arroz, 11 toneladas de bacalao, 3 toneladas de carne de cerdo, 1 tonelada de tocino, 3 toneladas de carne de vaca y 44 toneladas de tasajo).³¹

Esta ampliación de los productos alimenticios, como principales bienes de importación respondió directamente a las dinámicas de crecimiento poblacional téngase en cuenta que en 1861 el censo realizado arrojó un total de 1.396.530 personas, de ellos 370.553 eran esclavos.³² La dieta principal de estos últimos en las plantaciones cubanas recibió, en algunas regiones, el nombre de funche. Su composición era, generalmente,

²⁹ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, pp. 34-35. La conversión a toneladas métricas se realizó para homogenizar los datos estadísticos que presentan las fuentes de la época y se hizo a partir del factor de conversión 1@ = 0.0115tm Este factor se calculó atendiendo a que 1@ = 11,5023kg. Véase a Asociación Cubana de Técnicos Agrícolas y Forestales (ACTAF), *Tablas de equivalencias*, La Habana, 2007, p. 10. En relación con la harina, que Pezuela presentó tanto en barriles como en arrobos, en el caso del primero, Esteban Pichardo sostiene que el barril de harina de trigo o maíz rondó entre las 7.5 y las 8 @, por lo que se decantó por la menor cifra para llevarlo todo a toneladas métricas. En el caso de la carne de puerco y de vaca que también tuvieron expresión en arrobos y barriles, como el peso del barril varió en relación con el producto introducido en él (harina, azúcar, miel, aguardiente, etc.) y no disponer este dato para el caso del barril de carne de cerdo/vaca se eligió no incorporarlo al valor total que englobó cada producto. Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta de M. Soler, La Habana, 1849, p. 32.

³⁰ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 344-345.

³¹ *Ibidem*. Al igual que en el caso anterior para realizar este cálculo se utilizó el mismo factor de conversión y sobre la base de que 1860 fue un año bisiesto.

³² *Cuadro estadístico general que demuestra la población total de la Isla de Cuba, así blanca como de color libre y esclava, comprendiendo además colonos y emancipados y clasificándola en sus diversas condiciones de naturaleza, sexo, estado, edad y profesión*, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M., La Habana, 1862.

una mezcla de harina de maíz, carne salada o bacalao.³³ También era muy frecuente el empleo del arroz, dado que su importación no estaba restringida por las políticas proteccionistas que afectaban a la harina. Reinier Borrego ha apuntado que esta dieta estableció un “patrón alimentario monótono y deficiente en nutrientes esenciales”,³⁴ que favoreció la emergencia de múltiples enfermedades asociadas a la malnutrición.

La preponderancia que alcanzó el puerto de La Habana, como espacio plurimportador que mantendrá en el contexto de la «segunda esclavitud», convirtiéndose en el principal proveedor de las nuevas zonas azucareras que se conformaron en su *hinterland*. Otros puertos, como el de Matanzas, siempre presentaron un saldo favorable durante la primera mitad del siglo XIX, lo cual indica que los puertos menores se orientaron fundamentalmente a la exportación. En el caso de Santiago de Cuba existió cierto equilibrio entre los bienes comerciales que se daban salida por este enclave. Si bien la mayoría de los principales puertos fueron exportadores de azúcar, algunos, como el de Cárdenas, se dedicaron casi exclusivamente a dicho rublo. Esto confirma, como bien sostuvo hace décadas Le Riverend, el papel transformador que desempeñó el desarrollo de la agricultura comercial sobre “la apertura de nuevos puertos y la formación de ciudades portuarias.”³⁵

Las balanzas mercantiles y las series estadísticas sobre el comercio insular del siglo XIX y de principios del XX solo registraron el volumen de toneladas de entradas y salidas por año, sin contemplar el desglose de estos por meses o día. Los incrementos que se observan en los tonelajes de importación durante la primera mitad de la centuria decimonónica implicaron, aunque de estos no pueda deducirse un comportamiento uniforme, un aumento como promedio del volumen de mercancías que diariamente fueron transportadas en los enclaves portuarios, lo cual se corresponde con el crecimiento del movimiento marítimo y con las dinámicas de importación y exportación que se han analizado. El volumen de mercancías constituye un indicador más preciso para valorar la actividad portuaria. Pues esta aumenta no solo en relación con el movimiento marítimo, ya que de los buques que entran y salen siempre hubo un por ciento que lo hicieron solamente con lastre, es decir, sin cargamento comercial. Las balanzas mercantiles registraron varios años en los cuales esto fue un hecho más que frecuente.

³³ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 310.

³⁴ Reinier Borrego Moreno, “La temible trinidad. Esclavitud, malnutrición y beriberi en Cuba”, José Antonio Piqueras (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y su legado*, p. 181.

³⁵ Julio Le Riverend, *Historia económica de Cuba*, p. 392.

Dicho crecimiento adquiere una dimensión más significativa si se analiza la actividad portuaria en el occidente cubano, en el contexto previo al despegue de la plantación y a la inmigración masiva de africanos y durante su expansión y consolidación a mediados del siglo XIX. En 1775 el puerto de La Habana tuvo un movimiento marítimo que alcanzó las 371 entradas y salidas de buques, de los cuales 233 registraron cargamento comercial. De los 183 buques que arribaron, 51 vinieron directamente de España e islas Canarias y 97 de otros puertos hispanoamericanos. En el caso de las salidas se acentuó aún más este comportamiento, pues de los 188 que partieron del enclave habanero, 77 lo hicieron hacia la metrópoli y 93 hacia puertos de la América continental.³⁶ Franklin Knight confirmó que aun con el desarrollo de la agricultura desde la segunda mitad del siglo XVIII, la estructura comercial y el transporte de mercancías se mantuvo anclada a la marina mercante española y los enclaves portuarios bajo su dominio.³⁷ La reglamentación del comercio libre con extranjeros que se articuló a partir de 1778 y que alcanzó nueva forma en 1818, marcó un punto importante para el reordenamiento general del comercio insular y sus efectos en la actividad marítima no se hicieron esperar.

La tercera época comercial que, coincidió casi en su totalidad con el primer ciclo expansivo del azúcar cubano, disparó la dinámica de importación/exportación de la Isla a un ritmo sin precedentes. Las transformaciones socioeconómicas que impuso la «segunda esclavitud» y el *boom* azucarero marcaron a su vez el crecimiento exponencial de la actividad portuaria. Un año antes de que Cuba alcanzase el nivel productivo de la antigua colonia francesa de Saint Domingue, entraron y salieron por los enclaves portuarios habilitados para el comercio exterior un total de 1.659 y 1.288 buques respectivamente. Tres decenios después, en 1859, estas cifras se incrementaron a 4.399 entradas y 4.426 salidas.³⁸ Daniel Rood al comparar los periodos de 1826 a 1830 y 1861 a 1863 apuntó que no solo se produjo un aumento significativo en el movimiento marítimo, sino que en este último trienio los buques tenían más del doble de la capacidad media de tonelaje que en el anterior.³⁹ El incremento cuantitativo se producía en dos direcciones en la cantidad de buques que arribaron a la Mayor de las Antillas y en su capacidad de almacenaje, el

³⁶ Franklin W. Knight, "Origins of Wealth and the Sugar Revolution in Cuba 1750-1850", *The Hispanic American Historical Review*, 57, 2, 1977, p. 244.

³⁷ *Ibidem*, p. 245.

³⁸ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, pp. 33-36.

³⁹ Daniel Rood, *The Reinvention of Atlantic Slavery*, p. 68.

boom comercial estuvo condicionado por una revolución tecnológica en el transporte marítimo atlántico.

En 1826 solo 95 buques españoles arribaron a La Habana y 74 partieron hacia la metrópoli, una cifra poco significativa si se compara con los 720 navíos norteamericanos que hicieron su entrada o los 622 que salieron del puerto habanero en igual periodo.⁴⁰ La poca representatividad que tuvieron los buques españoles en el registro de entradas y salidas en 1826 se debió además al desajuste temporal que sufrió el comercio hispanoamericano durante el ciclo independentista en la década de 1820. España carecía de una flota mercante que le permitiese distribuir en el mercado mundial los *commodities* tropicales que se generaron en la Mayor de las Antillas a partir del auge de su agricultura comercial. A la postre, esto conllevó, unido a otros factores, a la pérdida de su hegemonía ante el crecimiento de la participación norteamericana en los intercambios comerciales con la Isla.

Leví Marrero destacó como un número no despreciable de buques de Estados Unidos que llegaron al puerto habanero en la década de 1840 solamente lo hacían con lastre, para luego “cargar azúcar a *flote* destinado a la reexportación desde la Gran Bretaña, a puertos europeos”.⁴¹ Moreno Fraginalls afirmó que el “lastre ideal” resultó el adoquín con el que se empedró las calles habaneras, así mismo el granito traído de Boston sirvió para remodelar los muelles de San Francisco y Villalta.⁴² Buena parte del volumen total de toneladas importadas se orientaron hacia otros materiales imprescindibles para la expansión de la plantación azucarera. Las balanzas comerciales registraron partidas importantes de maderas, metales, carbón de piedra, maquinarias. Estados Unidos resultó el principal proveedor de maderas, así como de duelas para las cajas de azúcar y los bocoyes. A esto hay que añadir un número significativo de piezas y equipos para los ingenios, desde “máquinas de vapor, trenes de condensación al vacío y centrífugas”, hasta “calderas, coronas para trapiches, clarificadoras, espumaderas, hormas, pailas, parrillas, repartideras, tachos de hierro, tambores, y tanques para mieles”.⁴³ La importación de maderas y maquinarias no solo favoreció la fundación de nuevos ingenios, sino también al posterior desarrollo ferrocarrilero. A lo largo del siglo XIX Estados Unidos no solo desempeñó este papel, sino a su vez, fue el mercado preferencial para el dulce cubano.

⁴⁰ *Balanza mercantil de la Habana correspondiente al año de 1826*, Oficina del Gobierno, Capitanía general, La Habana, 1827, p. 42.

⁴¹ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, p. 194.

⁴² Manuel Moreno Fraginalls, *El Ingenio*, p. 134.

⁴³ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, pp. 171-173.

Leví Marrero planteó que el 70% de los buques que salieron en 1845 del enclave habanero lo hicieron bajo bandera norteamericana.⁴⁴ Sin embargo, la balanza comercial de ese año no refirió el mismo total de buques utilizado por Marrero, de hecho, la categoría de “buques extranjeros” que englobó a todas las embarcaciones de cualquier bandera estuvo sobre el 60% de los buques despachados.⁴⁵ Boston, Portland, Nueva Orleans y Nueva York constituyeron, en 1860, los enclaves de mayor tonelaje despachado hacia Cuba.⁴⁶ Por su parte, La Habana, como ciudad portuaria alcanzó una prosperidad desde fines del siglo XVIII solo comparable en el continente americano, con algunas urbes de Estados Unidos, como Filadelfia, Boston o Nueva York, a las cuales superaba en el número total de residentes, y con las que mantenía un creciente intercambio comercial.⁴⁷ La región matancera, epicentro plantacionista a mediados del siglo XIX, en un primer momento trasladaba su producción azucarera a través del sistema ferroviario al puerto habanero, desde donde se operaba su exportación, hasta que el establecimiento de un servicio directo de vapores de Estados Unidos transformó al enclave portuario de Matanzas en uno de los más dinámicos de la región occidental, concentrando su exportación de azúcar en sus $\frac{2}{3}$ partes al mercado norteamericano y británico en el periodo de 1850 a 1870.⁴⁸

Hasta la década de 1840 las exportaciones cubanas se centraron en la cera, el café, el cobre, el tabaco en rama y manufacturado, así como en el azúcar y sus productos derivados (miel de purga, aguardiente y ron). Veinte años después, las partidas de café eran prácticamente insignificantes. La crisis de este cultivo a la altura de 1845 y su enclausamiento en la zona sur oriental del país, se agudizó por la emergencia competitiva de Brasil y de Java, unida a la política proteccionista de Estados Unidos. Ello acentuó la decadencia definitiva de la cañicultura, mientras que su espacio fue ocupado por el azúcar y el tabaco. Esto se vio favorecido en 1846, al aprobarse en el parlamento de Gran Bretaña, la entrada del dulce cubano ante los altos costes del azúcar producido por las *sugars*

⁴⁴ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, p. 194.

⁴⁵ *Balanza general del comercio de la Isla de Cuba en 1845, formada de orden del excelentísimo señor Conde de Villanueva*, Imprenta del Gobierno y de la Real Hacienda, 1846, p. 137.

⁴⁶ Robert Greenhalgh Albion, *The Rise of New York Port (1815-1860)*, David & Charles, Newton Abbot, 1970, p. 399.

⁴⁷ Arturo Sorhegui, *La Habana en el Mediterráneo americano*, Imagen Contemporánea, La Habana, 2007, p. 5; Linda K. Salvucci, “Supply, Demand, and the Making of a Market: Philadelphia and Havana at the Beginning of the Nineteenth Century”, en Franklin W. Knight y Peggy K. Liss, *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, pp. 40-57.

⁴⁸ Laird Bergad, *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century. The Social and Economic History of Monoculture in Matanzas*, Princeton University Press, Princeton, 1990, pp. 168-169.

island y la demanda creciente de su consumo por parte de la clase trabajadora y los sectores medios de la burguesía británica.

Imagen 2. La ciudad y la bahía de Matanzas en 1857



Fuente: E. Bourrelier y Leonardo Barañano, Biblioteca Digital Hispánica

La crisis económica de 1857, luego de la creciente demanda internacional de azúcar durante la guerra de Crimea (1854-1856), tuvo poca visibilidad en el movimiento marítimo del puerto habanero. Según la *Hunt's Merchant Magazine* arribaron durante ese año 684 navíos españoles y 959 norteamericanos, para un total, sumando los restantes buques de otros países, de 1.933 embarcaciones.⁴⁹ Sin embargo, estas cifras se deben tomar con cierta precaución pues fueron recopilados a lo largo de esa década a partir de las noticias de la prensa habanera. Los datos presentados en 1863 por Jacobo de la Pezuela difieren en el monto total de buques entrados que aportó la *Hunt's Merchant Magazine*, reportando 41 navíos más para 1857, de estos 19 lo hicieron bajo bandera española, sin que se precise el aporte de la marina mercante norteamericana.⁵⁰ A esto se añade que Leví Marrero en su análisis sobre el comercio insular, confundió los datos aportados por la revista norteamericana al asumir que el total de buques entrados en el puerto habanero, es decir, los 1.933, fueron solamente de Estados Unidos, lo que alteró todos los datos extraídos de

⁴⁹ *Hunt's Merchant Magazine and Commercial Review*, 38, Nueva York, 1858, p. 348.

⁵⁰ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 344.

la revista; pues la sumatoria de los buques arribados que realizó Marrero alcanza la cifra de 3.640 navíos, cuando en verdad dicha cifra solamente refiere a las embarcaciones entradas por concepto de cabotaje, con un tonelaje menor.⁵¹

Sin embargo, estos valores evidencian el volumen comercial que se aglutinó en el enclave portuario habanero a mediados del siglo XIX. Un cálculo más preciso evidencia que aproximadamente 10 goletas de cabotaje y 5 buques destinados a la navegación de altura debieron entrar como promedio diario a la bahía en 1857. Tanto Estados Unidos como España se transformaron en los dos actores principales del comercio insular decimonónico. La presencia de la marina española aumentó a partir de la década de 1830, la distancia existente con respecto a la cantidad de buques norteamericanos se redujo fundamentalmente en La Habana, sede de la Capitanía general y de las principales instituciones coloniales de la Isla. Salvo en Santiago de Cuba, donde en algunos años fue superior la presencia de la marina mercante española, el movimiento marítimo de otros enclaves portuarios de la región occidental de la Isla confirmó la preeminencia de Estados Unidos. Aun cuando después de 1857 se produjo una disminución en el número de embarcaciones con respecto a ese año, el tonelaje total de las mismas casi se septuplicó para 1900. La condición de *gateway* del puerto de La Habana se reforzó en la segunda mitad del siglo XIX, aunque su capacidad exportadora disminuyó a comienzos de la siguiente centuria.⁵²

Los cuatro enclaves portuarios que en orden de importancia prosiguieron a La Habana fueron Santiago de Cuba, Matanzas, Cienfuegos y Cárdenas. Según Le Riverend, no había rastros de las formas tradicionales de explotación agrícola en Matanzas para 1827. Ese año se contabilizaron unos 111 ingenios y 205 cafetales,⁵³ y en poco más de dos décadas esta cifra se incrementó a 155, entre ingenios y trapiches, mientras que sus cafetales disminuyeron a 143, resultado de la crisis que vivió la producción cafetalera en el decenio de 1840. Por su parte, Cárdenas se convirtió en el territorio con mayor cantidad de plantaciones azucareras, sumando unas 199 unidades agrícolas vinculadas al cultivo de la caña de azúcar.⁵⁴

Los enclaves portuarios de la nueva “frontera del azúcar” confirman la tesis sobre la conexión entre la expansión de la «segunda esclavitud» y el crecimiento de la actividad

⁵¹ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, p. 193.

⁵² Francisco Suárez Viera, “Port of Habana: The Gateway of Cuba, 1850-1920”, p. 133.

⁵³ Julio Le Riverend, *Historia económica de Cuba*, Ciencias Sociales, La Habana, 1985, p. 173.

⁵⁴ *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1846*, p. 41.

portuaria. El censo de 1827 arrojó que las entradas y salidas de buques en la Isla movieron un total de 169.281 y 140.731 toneladas respectivamente, la mayoría se trasladó en navíos con bandera americana.⁵⁵ En 1859 la proporción de entrada y salida de buques norteamericanos con relación a los españoles fue significativamente superior. En el caso de Matanzas, el segundo puerto con mayor actividad mercantil de la Isla, el movimiento marítimo de los navíos norteños casi triplicó al de los españoles. En Cienfuegos, por cada barco español hubo al menos seis barcos norteamericanos, mientras que en el de Cárdenas se elevó esta correlación hasta 10 navíos norteños por cada uno de España.⁵⁶

Los nuevos enclaves portuarios reprodujeron e incrementaron a pequeña escala la dinámica mercantil que vivió Cuba en el contexto de la «segunda esclavitud». Dicho comportamiento evidenció que el reordenamiento del comercio insular se realizó a la par de la expansión azucarera y que en éste desempeñó un papel importantísimo el intercambio comercial con las naciones extranjeras, fundamentalmente Estados Unidos, y en un segundo lugar Inglaterra. El aumento de la actividad portuaria fue la consecuencia lógica de la incorporación de estas áreas a la producción azucarera y, por consiguiente, de la intensificación del empleo de africanos esclavizados en las plantaciones que provocaron una aceleración de los ritmos de importación y exportación, a tono con lo que previamente había acontecido en el *hinterland* habanero.

Tal es así que la sumatoria de las entradas y salidas de buques de los puertos de Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos constituían más de la mitad del total del movimiento marítimo del puerto de La Habana en 1859. Pero vale destacar que estos tres enclaves se habían incorporado al nuevo ordenamiento comercial de modo tardío. De hecho, Cárdenas, que fue el tercer puerto con mayor movimiento marítimo en 1859, solamente contaba con quince años de habilitado. Por citar otro ejemplo, la recaudación de las aduanas del puerto de Jagua, conocido también como Cienfuegos, se redujo en 1827 a unos 90.352 pesos fuertes; en 1859 el valor de su tráfico comercial se elevó a unos 4.480.867 pesos fuertes y 4 reales.⁵⁷ Enclaves que eran a finales del siglo XVIII poco más que un pequeño embarcadero se transformaron en pocas décadas en puertos activísimos.

En el bienio 1850-1851 entraron un total de 3.557 buques por la bahía habanera. Los meses que registraron un mayor número de arribos fueron enero de 1850 (214

⁵⁵ *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1827*, p. 47.

⁵⁶ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, p. 44.

⁵⁷ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, p. 48.

embarcaciones) y marzo de 1851 (258 embarcaciones), para un promedio aproximado de siete y ocho buques diarios respectivamente.⁵⁸ Mientras que los de menor tráfico marítimo fueron septiembre y octubre en 1850 (85 embarcaciones) y octubre de 1851 (99 embarcaciones), lo que redujo la entrada a tres buques diarios.⁵⁹ Desde una perspectiva global, el movimiento marítimo en los puertos habilitados en la Isla se incrementó 2,7 veces en relación con el monto total de entradas en 1826 y 3,4 en relación con la sumatoria de los buques salidos para 1859.

Los valores globales de ambos indicadores promediados en 1859 arrojan un movimiento marítimo en los enclaves portuarios cubanos de aproximadamente 12 buques diarios, prácticamente la mitad de estos se circunscribieron al puerto de La Habana. Ya se ha destacado que durante la primera mitad del siglo XIX el predominio del comercio insular estuvo subordinado a la marina mercante extranjera. Este se comportó de manera similar a los valores totales del movimiento marítimo, es decir, por cada barco español entraron y salieron 2.7 barcos extranjeros en 1859. Hasta ahora se ha insistido en la preponderancia que alcanzaron los buques norteamericanos, pero en los puertos habilitados se pudieron observar embarcaciones con banderas de Inglaterra, Francia, Prusia, Bélgica, Holanda, México, Chile, Noruega, Dinamarca, así como de las ciudades que habían conformado la antigua Liga Hanseática.

Otro elemento a destacar es que durante la década de 1830 se mantuvo un equilibrio entre los volúmenes de mercancías importadas y exportadas que se quebró a fines de la década de 1840, cuando en 1847 y 1848 los niveles de importación superaron a los de exportación, aunque en el segundo año la balanza comercial fue favorable debido al aumento de los precios de los rublos exportables.⁶⁰ El periodo depresivo se extendió con saldos desfavorables en la balanza comercial hasta 1852, para luego invertir los valores en los siguientes cuatro años. Le Riverend sostuvo que desde 1856 hasta 1868 se produjo un movimiento alternativo en los saldos de las balanzas del comercio exterior. Aunque las oscilaciones fueron más intensas en los valores de exportación que en los de importación, debido en lo fundamental a que los *commodities* eran mucho más dependientes a la demanda del mercado internacional y a las fluctuaciones de sus precios de cotización.

Esto sugiere que, si bien la expansión del azúcar confirmó la tendencia agroexportadora durante la primera mitad de la centuria decimonónica, la utilización intensiva de

⁵⁸ *Estado político y económico de la Isla de Cuba en 1851*, p. 49.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ Julio Le Riverend, *Historia económica de Cuba*, p. 391.

fuerza de trabajo coactiva y los cambios socioeconómicos y demográficos derivados de la «segunda esclavitud» condujeron a un ritmo de importación también trepidante. De hecho, apunta a una mayor homogenización y estabilidad de la dependencia exterior, en cuanto a los principales suministradores del mercado interno. De hecho, las dos décadas previas al cenit azucarero implicaron la entrada de 377.094 africanos esclavizados.⁶¹ La fabricación del dulce en ese decenio casi se duplicó, en 1855 se alcanzaron las 462.968 toneladas métricas, lo cual implicó que, por primera y única vez, la Isla arribó al 31.15% de la producción global,⁶² Cuba se había transformado en la “azucarera del mundo”.

LA RUTA DE LAS MERCANCÍAS

En su clásico estudio sobre la plantación azucarera, Manuel Moreno Fraginals, señaló que los factores imprescindibles para la fundación de un ingenio en la segunda mitad del siglo XVIII y en los inicios del XIX, sin excluir por supuesto la tierra, el capital y los esclavos, fueron: bosque, sabana, ganado y embarcadero.⁶³ Este último elemento ha sido soslayado a la hora de estudiar las particularidades de la plantación azucarera en Cuba. Al ser el destino final de las mercancías fabricadas en el ingenio, generalmente se ha visto como un aspecto externo, y conectado al mismo únicamente por su función exportadora. Sin embargo, los puertos desempeñaron un papel de primer orden en la formación de una nueva geografía comercial en el contexto de expansión y consolidación de la «segunda esclavitud». El desarrollo azucarero no puede explicarse por sí solo, si se desentiende de la interconexión entre las plantaciones y los enclaves portuarios. La transición de la Isla para convertirse en la principal productora del dulce a nivel mundial exigió a su vez una revolución en la infraestructura portuaria, capaz de almacenar y exportar cientos de miles de cajas de azúcar, y una transformación profunda en el sistema de comunicaciones marítimas y terrestres. El ciclo expansivo del azúcar impuso su ritmo en la rapidez con la cual se conectaron las distintas regiones productivas del país.

⁶¹ Véase *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, disponible en www.slavevoyages.org, consultada el 6 de febrero de 2019.

⁶² Manuel Moreno Fraginals, *El Ingenio*, p. 535.

⁶³ *Ibidem*, pp. 117-119.

En un contexto previo al desarrollo de la «segunda esclavitud», el «cinturón azucarero» se circunscribió al *hinterland* habanero. A la altura de la década de 1760, Güines todavía no había sido conquistada por la gramínea y Alquizar era un feudo del Real Astillero de La Habana, al poseer la más importante reserva forestal del occidente cubano. Los ingenios que existen se ubicaron, de manera radial, en la órbita de La Habana y Guanabacoa. Los hacendados evitaron, en un primer momento, adentrarse hacia el interior del país, cuyas tierras estaban previamente ocupadas y destinadas a otros cultivos, por lo que eligieron concentrar la fundación de nuevos ingenios en las proximidades de los enclaves portuarios de Mariel y Matanzas.⁶⁴ En 1792 ya existían en la zona habanera unos 237 ingenios, avanza la conquista de nuevos espacios en la región occidental de la Isla. Al este, por la franja Guanabacoa-Río Blanco-Canasí molían unos 45 ingenios, en Managua-Cano se mantuvieron en funcionamiento unos 76, y la línea Habana-Batabanó comenzó a ser ocupada, llegando a la frontera misma de la Ciénaga de Zapata. El *boom* azucarero estuvo marcado por una fuerte movilidad geográfica: entre 1792 y 1820, “casi un centenar de ingenios (...) desaparecen o se trasladan”.⁶⁵

Cada nueva área azucarera vio a su vez el crecimiento de la actividad mercantil de un puerto limítrofe y viceversa. Quizás la única excepción que confirma la regla sea el caso habanero, cuya actividad marítima dependió también de constituir el puerto escala final de la Flota de Tierra Firme y de regentear uno de los principales astilleros del imperio. Su activísima condición marinera fue anterior a transformarse en un «puerto azucarero», y de igual modo preservó su dinámica mercantil aun cuando ya el azúcar había dejado de ser uno de sus principales rublos exportables. Pero eso sí, la «segunda esclavitud» lo transformó en un centro plurimportador por excelencia. Su impacto fue tan significativo, que la tendencia decimonónica se acentuó en la centuria siguiente como se ha señalado previamente.

La gran manufactura azucarera irrumpió con fuerza en la llanura matancera a inicios siglo XIX, aunque ya desde 1798 su puerto sacaba el azúcar de 22 ingenios de la región. El desarrollo azucarero conllevó al crecimiento del espacio urbano y el monto demográfico de la ciudad, en el periodo de 1800 a 1820, se incrementó a un ritmo anual del 11%.⁶⁶ El vértigo productivo promovió la creación de nuevas tenencias de gobiernos como Cárdenas y Colón, esta última se convirtió en la tercera época comercial en una de las zonas

⁶⁴ Ibidem, p. 119.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ Ibidem, p. 120.

azucareras más rentable. Otros espacios agrícolas como Trinidad, Cienfuegos y Sagua la Grande emergieron a raíz de su incorporación al cultivo de la caña del azúcar, y a su vez fueron el escenario idóneo, entre las múltiples solicitudes de hacendados para la habilitación de embarcaderos y caletas, que se utilizaron indistintamente para el tráfico de africanos esclavizados.

El sistema de comunicaciones hacia el interior del país era muy deficitario a finales del siglo XVIII y a inicios del XIX. En un primer momento los plantadores lo solucionaron al aglutinar las unidades productivas en las proximidades de los enclaves portuarios. Sin embargo, en la medida que el azúcar colonizó el interior del país el problema se presentó con tintes más acuciantes. En 1795 la Real Sociedad Patriótica de La Habana y el Real Consulado solicitaron al gobierno la edificación de calzadas y carreteras, y al año siguiente el segundo “inició varias obras en la región habanera, pero con pocos resultados”. En 1795 fueron publicadas dos memorias bajo la autoría de Nicolás Calvo y O’Farrill y Juan Tomás de Jáuregui sobre la urgencia de proveer a La Habana de los «caminos necesarios»,⁶⁷ aunque hay indicios sobre la existencia de al menos otras cinco memorias que permanecieron inéditas.⁶⁸ La memoria sobre caminos redactada por José Antonio Saco, y que recibió el premio de la Real Sociedad Patriótica de La Habana en 1830, cierra un ciclo de preocupaciones de la élite intelectual de la Isla sobre dicho particular.

A excepción de Güines, que contó desde 1816 con una buena conexión con la capital, “la red caminera era escasa, mal conservada, parcialmente inservible en épocas de lluvias e inadecuada para la circulación de carros”.⁶⁹ Para resolver esta situación, de julio de 1795 a diciembre de 1831 se invirtieron en obras de caminos aproximadamente 1.835.705 pesos fuertes,⁷⁰ no obstante, los resultados fueron poco halagüeños. El proyecto de L. de Montalvo, primer conde de Macuriges e Intendente General de la Marina, elaborado en 1765 con el objetivo de establecer una vía de comunicación fluvial que conectase el valle de Güines con La Habana, fue rescatado una y otra vez por la sacarocracia criolla para su implementación, pero el ambicioso proyecto terminó por naufragar a la altura de

⁶⁷ Nicolás Calvo y O’Farrill, *Memoria sobre los medios que convendría adoptar para que tuviese la Havana los caminos necesarios*, Imprenta de la Capitanía General, La Habana, 1795; Juan Tomás de Jáuregui, *Memoria sobre proporcionar arbitrios para construcción de caminos en esta jurisdicción*, Esteban Boloña, La Habana, 1795.

⁶⁸ Las memorias que permanecieron inéditas responden a la autoría de Alonso Benigno Muñoz, Julián de Campos, *marqués de Arcos*, Juan Antonio Morejón y Esteban La Fayé. Véase Manuel Moreno Friginals, *El ingenio*, p. 129.

⁶⁹ Antonio Santamaría y Alejandro García, *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*, p. 172.

⁷⁰ *Memoria general de las Obras Públicas en la Isla de Cuba*, La Habana, 1859, p. 9.

1834, ante los múltiples obstáculos que se presentaron. Como se observa, el establecimiento de una red de comunicación terrestre fue uno de los problemas más inmediatos que debieron enfrentar los plantadores, pues los gastos de transportación hacia los puntos de transportación influían directamente en la rentabilidad de la plantación azucarera.

En 1795 un ingenio promedio producía cerca de 115 toneladas de azúcar y 3.000 barriles de miel. Para su transportación, primero se envasaban en sacos para sacarlos en arrias de mulas y luego reenvasarlos en cajas en el puerto habanero. Entre uno y otro, representaban unas 1.750 cargas, que equivalían a “igual número de jornadas de bestias”. A esto debe añadirse, los viajes de retorno, con los suministros, tasajo y esquifaciones, que no eran menos de 200 cargas, sin “tener en cuenta el pesado transporte de pailas, tambores, y otros voluminosos implementos”.⁷¹ Moreno Fraginalls afirmó que en ese tráfico cada ingenio invertía unos 2.500 pesos por zafra, lo cual ya era una suma considerable para la época. A medida que la azúcar se adentró en el *hinterland* habanero los gastos se incrementaron de manera significativa. En 1830 en Jesús del Monte se gastó 30.985 pesos por este concepto. En el caso del valle de Güines, principal zona agrícola que abastecía a la capital, ese año se transportaron unas “648.976 arrobas de azúcar, 90.992 arrobas de café, 3.541 pipas de aguardientes, así como cantidades considerables de maíz, arroz y otros productos menores”. Por estas cargas se les pagó a arrieros, carreteros y otros transportistas unos 364.166 pesos. En Santiago de las Vegas los costes por transportación fueron más elevados aún, se pagaron cerca de 562.227 pesos.⁷²

A esto se suma que al ser la ciudad “la etapa final de la larga travesía de azúcares y mieles” hacia los muelles, las calles de la urbe habanera se convirtieron, sencillamente, en intransitables. La expansión del ciclo del azúcar lo había trastocado todo. Durante cuatro décadas, de 1798 a 1835, fue un tema recurrente en las discusiones del cabildo habanero. El sistema para el embarque del azúcar y sus derivados, que resultó efectivo y rentable para las pequeñas y medianas unidades agrícolas, de la segunda mitad del setecientos, se volvió rápidamente ineficiente para la gran manufactura. Para los propietarios de ingenios que superaban las 460 toneladas de azúcar y los 15.000 barriles de mieles producidos y que debían alimentar dotaciones de 350 esclavos, el tránsito por las calles habaneras les implicó un coste similar al del trayecto realizado del ingenio a la ciudad.⁷³

⁷¹ Manuel Moreno Fraginalls, *El Ingenio*, pp. 128-129.

⁷² Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, Ciencias Sociales, La Habana, 1987, pp. 31-32.

⁷³ Manuel Moreno Fraginalls, *El Ingenio*, pp. 132-133.

En 1818 Juan O'Farril solicitó un permiso para establecer una línea de vapores, que le sería concedido por una R. O. firmada el 24 de mayo del año siguiente, lo cual facilitó su regularización.⁷⁴ La R. O. le permitió a O'Farril operar en beneficio del comercio de cabotaje, aunque también podía auxiliar al comercio exterior. El primer servicio lo brindó el vapor «Neptuno», el cual cubrió la ruta La Habana-Matanzas, las dos zonas que concentraban el mayor volumen de producción azucarera.⁷⁵ Cinco años después eran tres los vapores que unían a Bahía Honda, La Habana y Matanzas. En 1833 O'Farril cedió sus derechos exclusivos, excepto por un año la línea La Habana-Matanzas.⁷⁶ En 1841 la costa sur era cubierta por otros tres vapores que enlazaron a Batabanó, Cienfuegos, Trinidad, Manzanillo y Santiago de Cuba. El cabotaje en un principio se restringió a las embarcaciones con bandera española, aunque estaban igualmente sujetos a los “trámites aduanales y a pagar derechos sobre las mercancías que transportaban”.⁷⁷ Para inicios de la década de 1850, “todos los puertos activos de la isla” estuvieron conectados por diez líneas de vapores, aunque la tendencia era a concentrar dichos servicios en los ejes Santiago de Cuba en la costa sur, La Habana y Matanzas en la costa norte.

Aun cuando en un principio las “cargas pesadas”, según Roland T. Ely, los plantadores azucareros eligieron transportarlas en embarcaciones costeras que en su mayoría funcionaban a vela, al ser más económicas salvo en distancias largas, la navegación a vapor acortó en cinco o seis horas, los dos o tres días que demoraba un recorrido entre Matanzas y La Habana.⁷⁸ A esto se une que la misma favoreció una mayor interconexión con el mercado norteamericano. En 1820, David Dunham inauguró la primera línea de vapores que conectó Nueva York con La Habana. Uno de sus buques, el *Robert Fulton* transitó en esta ruta también por los puertos algodoneros de Nueva Orleans y Charleston, aunque a juicio de Robert Greenhalgh no resultó rentable.⁷⁹ Ely sostuvo, detrás de los argumentos de este autor referidos al fracaso del *Robert Fulton*, las “dificultades operacionales” que enfrentó Moses Taylor con los desajustes entre la recogida del azúcar y la llegada de sus vapores a La Habana, así como “conseguir pasajeros y cargas de poco volumen”.⁸⁰ En 1847, George Law y Marshall O. Robert fundaron la *United States Mail*

⁷⁴ Nadia Fernández de Pinedo, *Comercio exterior y fiscalidad: Cuba (1794-1860)*, pp. 240-241.

⁷⁵ Eduardo L. Moyano Bazzani, *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, CSIC, Madrid, 1991, p. 39.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, p. 211.

⁷⁸ Roland T. Ely, *Cuando reinaba su majestad el azúcar*, p. 626.

⁷⁹ Robert Greenhalgh Albion, *The Rise of New York Port (1815-1860)*, p. 315.

⁸⁰ Roland T. Ely, *Cuando reinaba su majestad el azúcar*, p. 615.

Steamship Company, que recibió un subsidio federal de 290.000 dólares y que tendría paradas intermedias en New Orleans y La Habana.⁸¹

Diez años después, se creó en la Isla la *Compañía General Cubana de Navegación por Vapor*, la cual tuvo como objetivo unificar y fundir todas las líneas y compañías dedicadas al cabotaje, con una flotilla de seis vapores de ruedas y tres de hélice. La empresa se constituyó con un capital inicial de 1.5000.000 pesos y con la facultad de elevarlo hasta los 6 millones.⁸² Además de tener como objetivo “sostener el servicio de comunicación por buques de vapor”, la empresa podía construir, comprar o alquilar muelles y almacenes para sus operaciones, así como “adquirir por los propios medios los esclavos, terrenos y embarcaciones de vela” necesarios para el óptimo servicio y auxilio de sus líneas de vapores.⁸³ Su progresivo desarrollo, luego de la recuperación de la crisis de 1857, hizo que sus acciones en 1864 se cotizasen “con un 7% de premio”.⁸⁴ En la misma dirección, en 1858 se creó la *Compañía de Herrera*, que hacía viajes regulares a St. Thomas, “la cual recibió una subvención de seis mil pesos, ampliando su servicio al Golfo y las Antillas Menores”.⁸⁵ En 1865 dicha compañía se hizo cargo de varios buques de la *Compañía General Cubana de Navegación*.

Sin embargo, como bien sostuvo Moyano Bazzani, los buques movidos a vapor no resultaron, de manera única, la solución definitiva para el “embotellamiento de los productos agrícolas” y que abaratase los costes en su transportación.⁸⁶ A mediados de 1830 se formó la Junta de Caminos de Hierro, la cual previamente había existido como una comisión creada por la Real Sociedad Económica de La Habana para recopilar información sobre los ferrocarriles. Finalizados varios estudios la junta fue disuelta al año siguiente, y luego de un dilatado proceso de negociación los trabajos, se iniciaron en octubre de 1835. Dos años después, en el onomástico del santo de la reina Isabel II quedó formalmente inaugurado el ferrocarril. Justo al año siguiente el ramal llegó a Güines, la principal zona azucarera del *hinterland* habanero. El éxito fue inmediato: en 1839 la recaudación rondó los 1.000 pesos diarios, por concepto de pasaje y de carga.⁸⁷ A solo cinco años de su inauguración, ya demostrada fehacientemente la rentabilidad de la

⁸¹ Ibidem, p. 616.

⁸² Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 338.

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ Ibidem, p. 339.

⁸⁵ Julio Le Riverend, *Historia económica de Cuba*, p. 403.

⁸⁶ Eduardo L. Moyano Bazzani, *La nueva frontera del azúcar*, p. 40.

⁸⁷ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, p. 39.

inversión inicial, la propiedad del ferrocarril pasó a manos de la compañía de *Caminos de Hierro de la Habana*.

En la emergente zona azucarera de Matanzas se constituyó una sociedad anónima con el fin de establecer una línea de aproximadamente 27 kilómetros que enlazase la ciudad con el poblado de Sabanilla, la cual comenzó a explotarse en 1844. Tres años después se extendió hasta La Unión y desde ahí se conectó con la línea de la compañía *Caminos de Hierro de la Habana*, la cual previamente había construido un ramal de 16 km hacia el puerto de Batabanó en el sur, y otro a Guanajay de 25 kilómetros.⁸⁸ Por su parte desde Coliseo, se estableció otro ramal de 28 kilómetros que empezaba en el paradero de Guanabana, y que comenzó a operar en 1847. El ramal matancero se enlazó en el pueblo de Navajas, con el de Cárdenas. Para 1849 llegó hasta La Isabel, completando unos 72 kilómetros desde Matanzas.⁸⁹ El ferrocarril como afirmó Moreno Fraginals terminó no solo siendo un “elemento estructurador del paisaje”,⁹⁰ sino a su vez el principal mecanismo a través del cual se integró en un solo complejo productivo-exportador la plantación azucarera y los enclaves portuarios:

A diferencia de la mayor parte de los ferrocarriles europeos y norteamericanos, caracterizados por un definido sistema radial que tenía como centro las capitales y otras grandes ciudades, el crecimiento de las vías férreas en Cuba siguió la expansión a saltos que manifestaba la principal industria del país. Como cada centro azucarero producía para los mercados extranjeros, La Habana, no podía ser, dada la alargada conformación geográfica de la Isla, el único puerto exportador del país. Cada centro productor buscaba exportar sus mercaderías por las bahías y ensenadas más cercanas, reduciendo de tal suerte los costos del transporte. La trilogía integraba por los centros productores, el camino de hierro y el puerto exportador, se convirtió en la combinación propiciadora del desarrollo de ciudades portuarias como Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos y otras, dibujando así los esquemas ferroviarios que habrían de repetirse una y otra vez a lo largo de la Isla.⁹¹

Zanetti y García afirmaron que el decrecimiento en el ritmo constructivo de vías férreas, que en la primera mitad de la década de 1850 se redujo a 20 kilómetros anuales de los casi 50 kilómetros del decenio anterior, estuvo asociado a los bajos precios del

⁸⁸ Rafael R. de Carrerá y Heredia, *Memoria sobre la importancia y progreso de los ferrocarriles en la isla de Cuba y sobre la prolongación de la línea del Júcaro desde Pijuan á Calimete y la traslación á Angarica del paradero de Baró presentada al Excmo. Sr. Ministro de Ultramar por el ingeniero principal de la Empresa de los Ferrocarriles de Cárdenas y Júcaro en la Isla de Cuba*, Imprenta de M. Tello, Madrid, 1870, p. 7.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ Manuel Moreno Fraginals, *El Ingenio*, p. 131.

⁹¹ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, pp. 61-62.

azúcar en la bolsa de Lonres, la crisis de la caficultura y la reducción en la entrada de africanos,⁹² de 1841 a 1850, solo fueron desembarcados poco más de 50.000.⁹³ El desarrollo ferroviario estuvo así atado indisolublemente al ciclo del azúcar. La estabilidad productiva a partir de 1853 y el aumento de su consumo per cápita en Gran Bretaña y Estados Unidos relanzó el *boom* constructivo a un ritmo de 80 kilómetros anuales entre 1855 a 1860, solo en 1857 se solicitaron siete licencias de concesiones, de las cuales tres eran empresas recién constituidas.⁹⁴

El clan Aldama-Alfonso estuvo detrás de los principales negocios ferroviarios, ya fuese como promotores o accionistas, alcanzando una “dominación casi absoluta” sobre la compañía de *Caminos de Hierro de la Habana*; pero no fueron los únicos, los Drake, Diago, Predoso, Betancourt o Poey participaron también de los dividendos que generó la “solución definitiva” para el desarrollo azucarero cubano.⁹⁵ La formación del clan Aldama-Alfonso, estuvo subordinado a una cuidadosa política de matrimonios, tanto en la Isla como en Gran Bretaña, con un hilo común, detrás de cada enlace hay intereses asociados al tráfico de esclavos.⁹⁶ El capital originado por los negocios atlánticos de la trata negrera y el azúcar se expandió atendiendo no solo a su naturaleza geográfica (Cuba, Estados Unidos, Europa, etc.), sino a su voracidad extrema, en pleno optimismo burgués de la adaptabilidad de la «segunda esclavitud».

No es de extrañar entonces que sea la región matancera, donde los Aldama-Alfonso tenían varias de sus principales unidades productivas y el epicentro del *boom* azucarero de la década de 1840, quién encabezó la nueva expansión ferrocarrilera previa al estallido de la Guerra de los Diez Años. El caso más sorprendente fue sin duda el de Cárdenas. La idea de extender las líneas férreas por esa jurisdicción surgió antes que la región se transformarse en una importante área productora del dulce, de hecho, solo era “un pequeño embarcadero de cabotaje con 926 habitantes, que no alcanzaba siquiera la categoría de cabecera de partido pedáneo”.⁹⁷ La construcción de los caminos de hierro ocurrió en paralelo al desarrollo azucarero, el enclave portuario recibió cientos de buques tras ser habilitado para el comercio internacional. En 1846 molían 199 ingenios, el ferrocarril de

⁹² Ibidem, p. 67.

⁹³ *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, disponible en: slavevoyages.org, consultado el 1 de julio de 2021.

⁹⁴ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, p. 68.

⁹⁵ Gert J. Oostindie, “La burguesía cubana y sus caminos de hierro, 1830-1868”, *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 37, 1984, p. 104.

⁹⁶ Manuel Moreno Fraginalls, *El Ingenio*, p. 220.

⁹⁷ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, p. 112.

Júcaro permitió llevar la plantación a la zona de Banagüises, “convirtiéndola en pocos años en el corazón azucarero de Cuba”, en 1862 concentró casi el 10% de la población de la Isla, sin embargo, más de la mitad de sus habitantes eran esclavos.⁹⁸

El 5 de octubre de 1858 una R.O. sancionó la creación de la sociedad anónima *Compañía del ferrocarril de la bahía de la Habana á Matanzas*, la cual tenía por objeto construir un camino de hierro desde los *Almacenes de Regla* hasta Matanzas, mantener la comunicación por vapores en el interior de la bahía habanera y “coadyuvar a la continuación del ferrocarril que llega a la Macagua, en la dirección y hasta el punto que se juzgue conveniente”.⁹⁹ La nueva línea férrea, de unos 87 kilómetros, conectó los dos enclaves portuarios más importantes del país, en cuyos respectivos *hinterland* se generó cerca del 70% de la producción azucarera para 1860.¹⁰⁰ Con la compra de la línea de Coliseo que realizaba sus operaciones desde Matanzas a Jovellanos, la compañía se adentró al “corazón de la zona azucarera” de esa jurisdicción, a costa de contraer una tercera deuda con la casa Schröder de 400.000 libras esterlinas. Las dos primeras había sido para superar la crisis de 1857 por un monto de 250.000 libras y para extender el ramal hasta el enclave portuario matancero por otras 100.000 libras. La “consolidación” del *Ferrocarril de Bahía* se hizo a través de múltiples obligaciones financieras, ascendentes todas a cuatro millones de pesos, que lo pusieron en una situación sumamente frágil en la década siguiente.

Un caso muy similar lo constituyó la empresa *Ferrocarril del Oeste*. El proyecto vial del clan Pedroso consistió en enlazar la zona tabacalera de Vuelta Abajo, en Pinar del Río, siendo la vía férrea más extensa de las que se habían proyectado, con unos 187 kilómetros.¹⁰¹ En 1858 iniciaron las labores constructivas que arrojaron solo cinco kilómetros, tras lo cual se produjo el traspaso a contratistas británicos que la extendieron hasta los 22 kilómetros en 1861, llegando al poblado de La Salud. En los tres próximos años fueron construidos otros 38 kilómetros que ocuparon la provincia de Artemisa ya controlada por la compañía *Caminos de Hierro* (clan Aldama-Alfonso).¹⁰² En 1866, las líneas férreas habían llegado hasta Candelaria, pero los próximos nueve kilómetros tardaron

⁹⁸ Ibidem, p. 112.

⁹⁹ *Estatutos y reglamento de la Compañía del Ferrocarril de la Bahía de la Habana a Matanzas*, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1859, pp. 3-4.

¹⁰⁰ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, p. 79; Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 558.

¹⁰¹ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, p. 81.

¹⁰² Ibidem, pp. 81-82.

unos cinco años en conectar a San Cristóbal y todavía faltaban 80 kilómetros del proyecto original.¹⁰³

Zanetti y García apuntaron que las dificultades financieras que enfrentaron estas empresas estuvieron directamente conectadas con la crisis de 1857 y el trasfondo en el que se desarrollaron los proyectos entorno al enclave portuario habanero (*Ferrocarril de la Bahía, Ferrocarril del Oeste y Ferrocarril de Mariano*) delineó los límites que la “estructura económica de esa época” impuso,¹⁰⁴ sin embargo, un retrato geográfico de ese “agotamiento” evidencia también que si el ferrocarril constituyó un “agente impulsor de la dinámica productiva” en la primera mitad del siglo XIX,¹⁰⁵ la «segunda esclavitud» hizo posible que Cuba contase con 1.281 kilómetros de vías férreas, mientras que en Sudamérica, no sobrepasaban los 792 kilómetros,¹⁰⁶ lo que unido a la renovación tecnológica que aconteció en el ingenio, amplió la interdependencia entre los centros manufactureros europeos y norteamericanos y los fabricantes de *commodities*. Esa interrelación marcó, como acertadamente sostuvieron Dale Tomich y Reinando Funes, la principal diferencia con la producción preindustrial del dulce.¹⁰⁷

En la década de 1860 la principal “región socioeconómica” de la Isla, estaba plenamente interconectada, ya sea a través del sistema ferroviario o por las líneas de vapores. A esto se une que desde 1854 los ingenios cubanos cuentan con un equipo de telégrafo que transmite en código morse.¹⁰⁸ El mapa publicado por José María de la Torre en 1857 sintetiza gráficamente la consolidación de la «segunda esclavitud» en Cuba.¹⁰⁹ El azúcar traspasó el *hinterland* habanero y penetró la región matancera, en una búsqueda perenne de nuevos territorios, siempre al este y al sur, detrás de ella se expanden las líneas ferroviarias y telegráficas. El trepidante ritmo de innovación tecnológica que acompañó todo este proceso y que formó parte del universo simbólico de la burguesía insular respondió también a la presión sociodemográfica de una población superior a las 400.000

¹⁰³ *Ibidem*, p. 82.

¹⁰⁴ *Ibidem*, p. 83.

¹⁰⁵ *Ibidem*, p. 112.

¹⁰⁶ Reinaldo Funes Monzote y Dale Tomich, “Naturaleza, tecnología y esclavitud en Cuba. Frontera azucarera y revolución industrial, 1815-1870”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, p. 107.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 108.

¹⁰⁸ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 132.

¹⁰⁹ José María de la Torre, *Isla de Cuba: Ferrocarriles, vapores y estaciones telegráficas del Departamento Occidental* (Material cartográfico), 1857, disponible en: [Biblioteca Digital Hispánica](#), consultado el 2 de julio de 2021.

personas que se encontró sometida a la esclavitud y a otras modalidades de trabajo coactivo.¹¹⁰

No solo prevaleció la racionalidad económica para abaratar los costes productivos de la fabricación y el transporte del azúcar, de manera paralela estuvo también el interés biopolítico para gobernar con “una mayor eficiencia” la población heterogénea de la «segunda esclavitud». Las bases sobre las que se estructuró el desarrollo azucarero durante la segunda mitad del siglo XIX estaban creadas. La integración de las “viejas” y “nuevas” áreas productivas a través de un moderno sistema de transporte terrestre y marítimo favoreció un ritmo productivo superior a 400.000 toneladas métricas entre 1855 a 1866.¹¹¹ Los datos estadísticos recopilados por Moreno Fraginalls que visualizan la correlación de los aportes de cada región azucarera (Habana-Matanzas, Las Villas, Camagüey y Oriente) no permiten observar en toda su magnitud los cambios operados en este periodo,¹¹² sirva de ejemplo la siguiente tabla:

¹¹⁰ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia*, p. 470.

¹¹¹ Manuel Moreno Fraginalls, *El Ingenio*, pp. 535-536.

¹¹² *Ibidem*, *El Ingenio*, pp. 558-559.

Tabla 1. Principales zonas azucareras de la «segunda esclavitud» en Cuba (1860)

Jurisdicción	Ingenios	Semimecanizados/ Mecanizados	Trabajo coactivo afrodescendiente ¹¹³		Producción azucarera (Tm) ¹¹⁴	Puerto
			Esclavos	Emancipados		
Cárdenas	147	135	18.290 (67%)	168 (60%)	68.487	Cárdenas Matanzas La Habana
Cienfuegos	94	48	11.546 (68%)	11 (12%)	43.151	Cienfuegos Sagua
Colón	126	121	27.019 (80%)	313 (94%)	91.894	Cárdenas Matanzas
Guanajay	61	57	10.109 (57%)	157 (71%)	25.158	La Habana
Güines	89	78	14.677 (59%)	123 (74%)	45.324	La Habana Matanzas Cárdenas
Matanzas	128	114	20.629 (64%)	94 (44%)	81.369	Matanzas La Habana Cárdenas
Sagua la Grande	119	89	13.841 (72%)	224 (65%)	46.426	Sagua La Habana Granadillo Cárdenas Matanzas
Total	764	642	116.111	1.090	401.809	

Fuente: Elaboración propia. Carlos Rebello (1860), Armildez de Toledo (1864)

Las tres primeras regiones azucareras de la Isla ya no se ubicaron en el *hinterland* habanero, sino que ocupan la franja este y sur. No es de extrañar que fuesen precisamente las jurisdicciones de Colón, Matanzas y Cárdenas las que poseyeron un alto índice de mecanización que rondó el 96%, 89% y 92% respectivamente, de los más de un centenar de unidades productivas existentes en cada una de ellas.¹¹⁵ Tampoco que constituyeron a su vez las que dispusieron de una mayor población coactiva, entre las tres jurisdicciones sumaron más de 90.000 esclavos, de los cuales el 71% estuvo destinado a las labores de

¹¹³ En “trabajo coactivo” se englobó a toda la población “laboral”, que bajo la condición de esclavos y emancipados tuvo como destino ocupacional la plantación azucarera en cada una de las siete jurisdicciones. Entre paréntesis se registró además la proporción que representaron de acuerdo con su población total en cada jurisdicción.

¹¹⁴ Las toneladas métricas se calcularon a partir de la siguiente equivalencia 1 tm=2.204,62 lb.

¹¹⁵ Carlos Rebello, *Estados relativos a la producción azucarera de la Isla de Cuba, formados competentemente y con autorización de la Intendencia de Ejército y Hacienda*, [La Habana], 1860, p. 82.

la plantación azucarera.¹¹⁶ Guanajay tuvo un índice más elevado de mecanización a Matanzas y Cárdenas, pero con una cifra de ingenios mucho menor, al igual que un inferior volumen total de azúcar fabricada.

El índice global de mecanización de los 764 ingenios existentes en las siete jurisdicciones se elevó al 84%,¹¹⁷ lo que apunta a una altísima tecnificación en las instalaciones azucareras y a un desequilibrio con respecto al total de unidad productivas del resto de la Isla, ya que las jurisdicciones analizadas concentraron el 46% de los ingenios mecanizados y semimecanizados.¹¹⁸ Del *hinterland* habanero en el bienio de 1859-1860 solo ha sobrevivido Güines con una producción superior a las 40.000 toneladas métricas, siendo esta la primera zona azucarera que se benefició del sistema ferroviario.¹¹⁹ La mayoría de las grandes áreas productivas ya precisa de más de un puerto para la exportación y las principales regiones del occidente cubano (Colón, Matanzas y Cárdenas) priorizaron sus propios enclaves portuarios. Esto confirma lo planteado sobre el papel del puerto de La Habana en la exportación del azúcar y la tendencia decreciente en esta dirección durante la segunda mitad del siglo XIX. Esta reorientación exportadora reforzó su condición secular de plurimportador.

Para 1860 las siete jurisdicciones del departamento occidental que poseen una mayor capacidad productiva engloban entre un 79% y un 94% del volumen total de toneladas métricas de azúcar fabricadas en la Isla.¹²⁰ La diferencia entre uno y otro estriba en la fuente estadística utilizada,¹²¹ el primero correspondió a Carlos Rebello y el segundo a Manuel Moreno Friginals. Aunque este último argumentó sobre la “excelente obra” de Rebello y que las informaciones recopiladas por este resultaron de una “exactitud asombrosa” a partir de un cotejo con las fuentes internas de 100 ingenios (una muestra del 7.45%),¹²² no refirió que para el bienio de 1859-1860 los datos estadísticos de Rebello mostraron una producción azucarera superior a la por él compilada. Tampoco hizo alusión

¹¹⁶ *Cuadro estadístico general que demuestra la población total de la Isla de Cuba...*, 1862; *Noticias estadísticas de la isla de Cuba en 1862*.

¹¹⁷ Carlos Rebello, *Estados relativos a la producción azucarera de la Isla de Cuba*, p. 82.

¹¹⁸ *Ibidem*.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ *Ibidem*; Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 535.

¹²¹ Los datos presentados por Ramiro Guerra, sobre la producción azucarera en Cuba entre 1850 y 1925-1926, y que este tomó de la secretaria de Agricultura, Comercio y Trabajo están referidos en toneladas largas españolas (1tl=2.240 lbs). Hecha la conversión, tanto de los datos de Guerra en toneladas métricas como los de Rebello en toneladas largas españolas tampoco coinciden para el bienio de 1859-1860. Ramiro Guerra, *Azúcar y población en las Antillas*, Ciencias Sociales, La Habana, 1970 [1927], p. 227.

¹²² Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 553; p. 734.

al por qué de esa diferencia, ni su propia metodología para calcular la producción azucarera en el periodo de 1820 a 1967.

Moreno Friginals en las notas aclaratorias del apéndice estadístico de *El Ingenio* comenzó su análisis a partir del Cuadro 2 de la “Series generales de producción”, obviando así el Cuadro 1 donde compiló los valores relativos a la producción mundial azucarera, ya fuese en caña o remolacha, así como la participación de Cuba. En las referidas notas que acompañaron a los dos cuadros restantes de la misma serie (Cuadro 2 y 3), Moreno terminó afirmando que “nuestra serie es (...) una reconstrucción manual, trabajosa y paciente”.¹²³ Más allá de las múltiples diferencias estadísticas aquí presentadas, la **Tabla 1.** realiza una radiografía del impacto de la «segunda esclavitud» en la agroindustria azucarera cubana y los cambios operados en esta durante su etapa de consolidación (1840-1860). En la segunda mitad del siglo XIX, el predominio del *hinterland* matancero comienza a ser disputado por las regiones emergentes de Cienfuegos, Sagua la Grande, Trinidad, Remedios, Sancti Spiritus y Villa Clara, aunque la diferencia productiva, solo en 1860, resultó de casi de 100.000 toneladas métricas a favor de la decimonónica “Santísima Trinidad” azucarera (Colón, Matanzas y Cárdenas).¹²⁴

El creciente tráfico marítimo durante la primera mitad del siglo XIX, producto de la expansión azucarera y de la importación masiva de esclavos africanos, ejerció una fuerte presión sobre las instalaciones portuarias habilitadas para gestinar el volumen comercial. En el puerto de La Habana los gobiernos del conde de Ricla y de Bucarely realizaron, según Jacobo de la Pezuela, obras “incompletas y provisionales” en la ampliación del muelle principal.¹²⁵ Durante la administración del Marqués de la Torre (1771-1777) se construyeron otros tres “muelles de sillería”: Marimelena, Carpinetti y Cabañas, el primero de los cuales se pagó a costa de prorrogar por dos años el asiento de botes de la bahía.¹²⁶ Entre los cuatro se atendió “de un modo u otro durante muchos años las operaciones de carga y descarga”,¹²⁷ mas el despegue del modelo plantacionista en la región

¹²³ Ibidem, p. 555.

¹²⁴ Carlos Rebello, *Estados relativos a la producción azucarera de la Isla de Cuba*, p. 82.

¹²⁵ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 65.

¹²⁶ “Apuntes sobre las principales providencias y operaciones durante mi mando en la Isla de Cuba desde el día 18 de noviembre de 1771 hasta el de la fecha en que lo he entregado a mi sucesor el sⁿ Dⁿ Diego Jph Navarro”, 1777, Leg. 32 exp. 23, Diversos-Colecciones, AHN.

¹²⁷ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 65.

occidental de la Isla precisó de una mayor inversión en la infraestructura portuaria del principal enclave destinado a la navegación de altura.

Esta constituyó una de las prioridades del Real Consulado desde su fundación a fines del siglo XVIII. En octubre de 1796, mientras se discutía la “colocación” del muelle de San Francisco, los comerciantes sugirieron a pesar de que “en su sentir sería muy útil y reuniría muchas ventajas”, que este solo se destinase a una sola de las operaciones, es decir, a la carga de las “embarcaciones mercantes”.¹²⁸ En el mes anterior también había ocupado parte de la agenda consular el proyecto del futuro muelle de Caballería. En 1801 el de Contaduría recibió una “reforma general” que se elevó a 5.800 pesos y en 1803 se construyó el primer tinglado para guarecer las mercancías.¹²⁹ Pezuela sostuvo que la carencia de fondos impidió al Real Consulado realizar mejoras de mayor calado, no obstante, la paz europea de 1814 abrió otro contexto constructivo en el ámbito portuario habanero.¹³⁰ El volumen del tráfico de mercancías llegó a tal extremo, que hubo intentos por suspenderlo en determinadas horas del día.

El 8 de octubre de 1817, durante la junta de gobierno del Real Consulado presidida por el gobernador y capitán general José Cienfuegos y Jovellanos, los plantadores y los comerciantes se posicionaron en bloque y protestaron ante la providencia del gobierno que suspendió el tráfico de doce a dos de la tarde, argumentando en la voz del síndico Mariano de Mendive que esa franja horaria era la más provechosa para “las cargas y descargas que se hacen en el muelle y por consecuencia a las conducciones del tráfico interior (...) que son una secuela necesaria de aquellas”.¹³¹ Tres días después el asesor general del gobierno superior se disculpó con el capitán general Cienfuegos aduciendo su desconocimiento ante el horario de la Aduana para la operaciones de carga y descarga, pero insistió que luego de las dos de la tarde, el tráfico de carretones debía suspenderse por ser “opuesto al buen orden de policía”.¹³² El síndico informó su parecer sobre el origen de este problema, que no era otro que la estrechez de las calles de la ciudad y la carencia de amplios muelles y almacenes,¹³³ todo lo cual atentaba con el buen desempeño del tráfico

¹²⁸ “Junta de Gobierno del Consulado, 26 de octubre de 1797”, Libro de Acuerdos de la Junta de Gobierno del Real Consulado, Libro 162, RCJF, ANC.

¹²⁹ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 65.

¹³⁰ *Ibidem*.

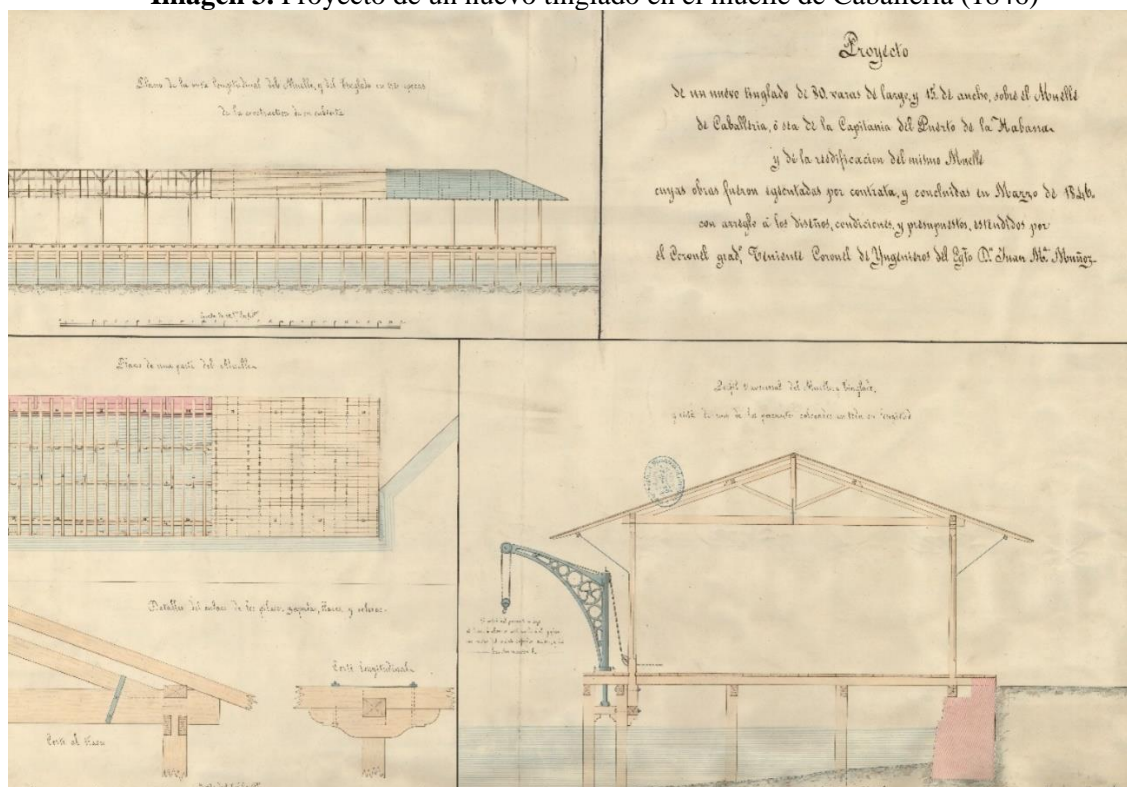
¹³¹ “Junta de Gobierno del Consulado, 8 de octubre de 1817”, Libro de Acuerdos de la Junta de Gobierno del Real Consulado, Libro 171, RCJF, ANC.

¹³² “Expediente n° 1.056 sobre carga y descarga de los carretones del tráfico mercantil en esta ciudad. Horas de verificarlas”, 10 de octubre de 1817, Leg. 74 exp. 2.862, RCJF, ANC.

¹³³ “Junta de Gobierno del Consulado, 8 de octubre de 1817”.

portuario, pero a su vez alteraba el funcionamiento ciudadano. Durante cuatro décadas el transporte de “azúcares y mieles” ocupó también la agenda del ayuntamiento habanero,¹³⁴ en el fondo, quedaba en evidencia que el crecimiento del comercio atlántico, en el que La Habana desempeñó una posición nodal, se comportó a un ritmo mayor de lo que la urbe podía ampliar o remodelar su capacidad portuaria.

Imagen 3. Proyecto de un nuevo tinglado en el muelle de Caballería (1846)



Fuente: Juan María Muñoz, Biblioteca Virtual de Defensa

La rehabilitación del muelle de San Francisco en 1817, la licencia concedida en 1824 a los comerciantes Santiago Drake y Colin Mitchel para la construcción de un tinglado sobre el muelle de Caballería, que a su vez fue reparado por el propio Real Consulado tres años después y la licitación pública en 1829, que reparó el muelle de los almacenes nuevos de la Aduana,¹³⁵ mejoró la capacidad de gestión mercantil en esa zona de la bahía habanera, sin embargo, no resultó suficiente a tenor de las quejas continuas que en las décadas de 1820 y 1830 refirieron los comerciantes de la ciudad. Desde 1817 se pretendió unir el muelle de San Francisco con el de Caballería para lo cual se diseñó un

¹³⁴ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 133.

¹³⁵ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 65.

presupuesto que ascendió a 35.218 pesos, el tramo comprendería también los muelles de Villalta y el de la Aduana.¹³⁶ Otros 5.800 pesos fueron destinados en 1822 para la colocación de pescantes en el de Fatoría y dos años después el de Caballería fue sometido a una “reconstrucción completa que ascendió a 38.560 pesos 7 ½ reales”.¹³⁷

En la década siguiente se mantuvo la idea sobre la prolongación y extensión de los muelles, otra vez fue el de San Francisco, en 1838, el elegido para ensancharlo hasta la Machina, pero el proyecto sufrió “muchas alteraciones”, que no solo encarecieron la obra al ser “toda de cantería”, sino que demoró su construcción hasta 1845, siendo conocido con “el nombre de Muelle de Piedra”.¹³⁸ Entre 1842 y 1848 se construyeron tinglados “sobre columnas de hierro” en los muelles de la Aduana y Carpinetti, este último se enlazó con el de San Francisco, a un coste de 24.800 pesos.¹³⁹ En 1850 concluyó otro muelle de madera contiguo al de San Francisco y adoquinado en “todos los terraplenes (...), desde la plaza de San Francisco hasta la capitanía del puerto” que superó los 37.000 pesos.¹⁴⁰ Las múltiples reparaciones y mejoras que se realizaron en todos los muelles habaneros durante el periodo que aquí se analiza estuvieron destinadas también a evitar o atenuar la saturación en las labores portuarias, ya que muchas veces:

El retardo y aumento de gasto que causa la corta extensión del muelle destinado para la descarga de las embarcaciones del cabotaje perjudica a la agricultura y también al comercio. (...) Esa detención frecuentemente causa que el amo del ingenio que contrató la entrega de una parte o el todo de su zafra en tiempo determinado no pueda cumplirlo y sea muchas veces motivo de reclamos, disgustos y hasta de pleitos y de que los mismos hacendados no puedan remitir oportunamente a sus fincas los objetos indispensables para continuar sus zafras, ni para mantener los negros; lo que evidentemente manifiesta la absoluta necesidad de construir un muelle de la extensión y amplitud conveniente, para que no haya la menor detención en la descarga de las embarcaciones del cabotaje.¹⁴¹

La voráGINE constructiva continuó en las décadas de 1840 y 1850, sin embargo, en otros enclaves no se mantuvo el mismo ritmo que en el puerto de La Habana. El *Diario de la Marina* refería en 1852, tanto para Cienfuegos como Trinidad, la urgencia de que

¹³⁶ *Memoria general de las Obras Públicas en la Isla de Cuba*, pp. 81-82.

¹³⁷ *Ibidem*, p. 80; p.82.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 81.

¹³⁹ *Ibidem*, p. 82.

¹⁴⁰ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 66.

¹⁴¹ “Proyecto de un muelle para las embarcaciones de cabotaje en el muelle de Luz”, 24 de agosto de 1839, Leg. 418 exp. 29, IGH, ANC.

ambos puertos dispusieran de muelles en relación con su importancia comercial.¹⁴² Pezuela calificó de insuficiente las reparaciones realizadas en el muelle principal del enclave portuario matancero hasta 1853, a pesar de que este se cubrió en parte con “planchas de hierro galvanizado” y se alumbró con gas, a su juicio el muelle era “tan mezquino y desproporcionado a la magnitud y riqueza del vecindario y comercio de Matanzas”.¹⁴³ Para fines de ese decenio y principios del siguiente la actividad de remodelación de las instalaciones portuarias aumentó progresivamente. En Matanzas se terminó, en mayo de 1859, otra extensión de 84 metros de longitud del muelle principal y se sustituyó “el piso de adoquines en 825 metros cuadrados por otro de madera dura”,¹⁴⁴ el coste de ambos se elevó a 22.790 pesos y 10.600 pesos respectivamente, este último también incluyó el alumbrado del muelle y del tinglado, así como la casilla “donde se alojan los negros que están al servicio del muelle”.¹⁴⁵

Desde Cienfuegos, la zona de operaciones de Tomás Terry en el negocio azucarero y el tráfico negrero,¹⁴⁶ se solicitó en agosto de 1859 reparar la infraestructura portuaria ya que la carrilera existente “en su estado actual en vez de abreviar las operaciones de carga y descarga las entorpece, siendo por consiguiente indispensable su reforma”.¹⁴⁷ Se sustituyó la carrilera antigua por una de 66 metros “en la circulación del muelle” y se concluyó las obras del tinglado que unió a los dos ya construidos.¹⁴⁸ Aunque existían “diferentes muelles para el servicio particular” en este enclave se requirió la mejora del muelle que pertenecía al gobierno.¹⁴⁹ El proyecto de reparación general para el “muelle real” de Cienfuegos fue aprobado por una R. O. en marzo de 1866 bajo el gobierno de Domingo Dulce y tardaría en concluirse cuatro años después con un coste de 30.768 pesos.¹⁵⁰

¹⁴² *Estado político y económico de la Isla de Cuba en 1851*, p. 23.

¹⁴³ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 4, pp. 35-36.

¹⁴⁴ *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en la Isla de Cuba desde el 1º de enero de 1859 a fin de junio de 1865 presentada al Excmo. Sr. Gobernador Capitán General de la misma por la subdirección del ramo*, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1866, p. 81.

¹⁴⁵ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 4, p. 36.

¹⁴⁶ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, pp. 122-123.

¹⁴⁷ “Aprobación de proyectos reparación de muelles en el puerto de Cienfuegos”, 1859-1891, Leg. 213 exp. 13, Ultramar, AHN.

¹⁴⁸ *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en la Isla de Cuba desde el 1º de enero de 1859 a fin de junio de 1865*, p. 82.

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 83.

¹⁵⁰ “Aprobación de proyectos reparación de muelles en el puerto de Cienfuegos”, 1859-1891.

En julio de 1859 se le requirió al teniente gobernador de Cárdenas una “relación detallada” de los muelles existentes en este enclave, ya fuesen particulares o de uso público.¹⁵¹ Una copia del informe, redactado dos años antes por el capitán del puerto de esa ciudad, refería que los dueños de los almacenes situados en la ribera construyeron muelles salientes para facilitar el “embarco de los frutos y el desembarco de los géneros de importancia”, posicionados los carriles y los pescantes para facilitar las operaciones en las lanchas y las goletas.¹⁵² En el puerto cardenense se estableció una doble carrilera que dentro del sistema ferroviario permitiese su conexión a “la urbana de Cárdenas y Júcaro”.¹⁵³ Las labores de reparación e instalación de alumbrado permitieron establecer “en la actualidad 222 metros de muelles de madera dura”, de los cuales 25 metros estaban cubiertos con un colgadizo forrado por zinc y sostenido por columnas de hierro.¹⁵⁴ Asimismo se planteó construir otro muelle situado a la izquierda del puerto con lo que se pretendía la desaparición en esa zona “los irregulares y desiguales arrimos que tienen establecido para su servicio algunas casas de comercio”.¹⁵⁵ El propio informe de Obras Públicas resumió los cambios operados en la infraestructura portuaria de Cárdenas:

Sería de la mayor urgencia en este puerto el aumento de muelles sino se encontrarán en él 24 pertenecientes á particulares y destinados al servicio de los mismos, entre los cuales descuellan por su mayor longitud en espigón perpendicular á la costa, los de Jiménez de 730 metros, el de los almacenes de Lacoste 40 metros mas avanzado que el anterior, y el de Santos Loya, que, aunque de no tanta longitud, por su posición avanza 150 metros mas que los demás. Otros muelles hay también importantes y todos tienen establecidas para los trasportes carrileras férreas que se bifurcan y entroncan por todo el litoral de los muelles hasta el paradero del ferrocarril.¹⁵⁶

Desde finales de la década de 1850 el ritmo constructivo en los principales «puertos azucareros» del occidente cubano varió atendiendo no solo al aumento general del tráfico marítimo que vivió la Isla, sino a su vez a la importancia creciente que cada uno de estos enclaves alcanzó en la comercialización del azúcar. Aunque La Habana mantuvo su

¹⁵¹ “Proyecto general de muelles para el puerto de Cárdenas”, 11 de junio de 1859, Leg. 213 exp. 1, Ultramar, AHN.

¹⁵² *Ibidem*.

¹⁵³ *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en la Isla de Cuba desde el 1º de enero de 1859 a fin de junio de 1865*, p. 82.

¹⁵⁴ *Ibidem*.

¹⁵⁵ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 1, p. 307.

¹⁵⁶ *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en la Isla de Cuba desde el 1º de enero de 1859 a fin de junio de 1865*, p. 82.

primacía portuaria, la expansión azucarera hacia el este estableció como una “necesidad urgente”, como afirmase el *Diario de la Marina* en 1851,¹⁵⁷ transformar las deficientes instalaciones en el resto de los puertos habilitados. No extraña que el proceso de remodelación se comportase de manera sincrónica en Cárdenas, Matanzas o Cienfuegos, pues constituyeron enclaves referentes en los nexos comerciales con Estados Unidos, para 1859, casi igualaron el monto total de buques norteamericanos entrados en la bahía habanera.¹⁵⁸ Sin embargo, el principal puerto de la Isla no solo amplió de manera sistemática su infraestructura, en cuanto a muelles se refiere, a lo largo del litoral noroccidental y sur, sino que a partir de 1840 construyó nuevas estructuras portuarias destinadas íntegramente a gestionar el volumen comercial generado por la «segunda esclavitud»: los almacenes de depósito.

ENCLAVES PORTUARIOS Y “SUGAR WAREHOUSE”: LOS ALMACENES DE REGLA

El “milagro” azucarero cubano no se sostuvo únicamente por la feracidad de los suelos rojos del *hinterland* habanero y la llanura matancera, ni por la capacidad de la élite criolla de derrumbar las barreras jurídicas-políticas del Antiguo Régimen metropolitano que impedía el salto económico de la colonia. El ritmo acelerado que impuso la «segunda esclavitud» sobre la inserción de la Isla en el comercio atlántico supuso a una interrelación simbiótica entre los puertos y la plantación, el ensamblaje entre uno y otro entró en una fase definitiva a partir de la década de 1840. La «segunda esclavitud» lo conectó todo: más esclavos para más ingenios, más barcos para extraer más azúcar, más muelles para administrar el movimiento marítimo, y, por último, más almacenes para conservar y gestionar un mayor volumen de mercancías. Las casonas señoriales de los plantadores azucareros y la de los comerciantes, cuya primera planta generalmente había sido utilizada como almacén desde la segunda mitad del siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX, perdió todo sentido.¹⁵⁹

¹⁵⁷ *Estado político y económico de la Isla de Cuba en 1851*, p. 23.

¹⁵⁸ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, p. 44.

¹⁵⁹ Manuel Moreno Fraginalls, *El Ingenio*, p.56; Carlos Venegas, “La Habana, Puerto Colonial. Reflexiones sobre su historia urbana”, en Agustín Guimerá y Fernando Monge (coords.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, p. 60; “Los almacenes de depósitos habaneros y sus

A inicios del decenio de 1820 y bajo el impulso del superintendente interino de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos se estableció un depósito mercantil para facilitar las operaciones comerciales del principal puerto de la Isla. Unido a esto, y con el objetivo de atenuar el contrabando y el fraude a los derechos de aduana, también se implementó las comisiones de mercantiles de vigilancia. En noviembre de 1822 una junta extraordinaria del Real Consulado todavía estaba revisando el reglamento de dichas comisiones y tres años más tarde se aprobó definitivamente por una R. O. fechada el 18 de marzo de 1825.¹⁶⁰ En las próximas dos décadas las comisiones tendrían una existencia azarosa, que evidenció también las complejidades del entramado comercial tras la apertura definitiva en 1818.¹⁶¹ En 1841 serían retomadas por el sustituto de Villanueva, Antonio Larrua, y estarían conformadas por 16 individuos propietarios y cuatro suplentes que en cuatro secciones estarían destinados a la vigilancia de la bahía, visitas a los buques, inspección de las descargas, reconocimiento y clasificación de las mercancías. El servicio de los miembros de las comisiones se extendería por dos meses tras los cuales se debería renovar la mitad.¹⁶² Su restablecimiento tuvo como principal objetivo “la extinción del contrabando”,¹⁶³ aunque al contrario de las de 1822 no contaron con la sanción real y cesaron, tras una breve existencia, sus funciones en 1844.

En este contexto se desarrolló el primer depósito mercantil habanero, permitiendo a los consignatarios retener “el pago de los derechos de importación sobre las mercancías extranjeras entradas” por el plazo de un año mientras estuvieran almacenadas,¹⁶⁴ sin embargo, los comerciantes debían abonar el 2% del valor de los géneros consignados al depósito y al ser retiradas para su distribución comercial se pagarían entonces los derechos importación de acuerdo con los aranceles existentes. La principal ventaja que aportó el depósito mercantil estuvo en la autorización que recibieron los comerciantes de reexportar las mercancías.¹⁶⁵ En el periodo de 1826-1830 los valores por la importación y

estructuras de hierro”, *Perfiles de la Cultura Cubana*, 23, 2018, pp. 225-226. Este mismo trabajo fue publicado también en la revista *Espacio Laical*, 14, 3, 2018, pp. 87-92.

¹⁶⁰ José María Zamora y Coronado, *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, Imprenta de Alegría y Charlain, Madrid, 1844, vol. 2, p. 309.

¹⁶¹ Sobre la renovación de las comisiones en el periodo de 1825-1831 véase el legajo 113 del fondo Real Consulado y Junta de Fomento del Archivo Nacional de Cuba.

¹⁶² *Instrucción para gobierno de las Comisiones mercantiles de vigilancia, formada y mandada observar en el puerto de La Habana*, Imprenta del Gobierno y Real Hacienda, La Habana, 1841, pp. 3-4.

¹⁶³ *Ibidem.*, p. 5.

¹⁶⁴ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, p. 186.

¹⁶⁵ *Ibidem.*

reexportación de bienes depositados ascendieron a los 1.923.000 y 1.489.000 pesos, respectivamente, y en el decenio de 1836-1845 las mercancías reexportadas superarían el 94%.¹⁶⁶ Tres años más tarde este indicador había desaparecido casi totalmente en una nueva etapa mercantil marcada por el predominio de los almacenes depósito.

En abril de 1842 el comerciante gaditano Eduardo Fesser, vinculado al clan azucarero Diago,¹⁶⁷ promovió el proyecto de construir unos almacenes al este del litoral habanero, en el pueblo pesquero de Regla. Los argumentos a favor estuvieron en el volumen del tráfico comercial de la bahía, de este más de medio millón de cajas de azúcar, de las cuales cerca de 75.000 eran transportadas por el ferrocarril proveniente del valle de Güines. Por lo que resultaba impostergable eliminar el sistema de circulación de mercancías en la ciudad: de las goletas a los muelles y de estos a los almacenes, con una multitud de carretones que eran empleados para transportar las cajas de azúcar y que provocaban “un ruido y confusión insufribles”.¹⁶⁸ A juicio del informe, se debía disminuir la pérdida de tiempo que llevaba revisar las partidas de azúcar distanciadas una de otras, así como la dificultad de inspeccionar los almacenes de víveres al encontrarse desperdigados por la ciudad, y, no menos importante, evitar el daño o deterioro que sufren las mercancías en “su tránsito del muelle al almacén y de este otra vez al muelle, lo cual causa gastos de reparación y desperdicio de bastante azúcar”.¹⁶⁹

El plan estribó en construir muelles y almacenes en el terreno de más de 254 metros que se había comprado en el litoral de Regla, con los que se evitaría el deterioro de las mercancías, la interrupción en las operaciones de carga y descarga y se reducirían los gastos de entongue por cada caja de azúcar a 2 ½ reales.¹⁷⁰ Un mayor atractivo para los hacendados y comerciantes estuvo en que los nuevos almacenes estarían “abiertos de sol a sol y a cualquier hora se atenderá a las órdenes”,¹⁷¹ el ritmo trepidante en los regímenes de trabajo de la plantación azucarera comenzaba así la colonización del ámbito urbano y

¹⁶⁶ Ibidem, p. 187.

¹⁶⁷ Fesser se casó en 1826 con Micaela Diago, hija de Pedro Diago, quien se había desempeñado a fines del siglo XVIII como director de Seguros Marítimos y a juicio de Moreno Fragnals fue uno de los “grandes renovadores industriales” a principios del siglo XIX. Véase a Francisco Xavier de Santa Cruz y Mallén, *Historia de Familias Cubanas*, Hércules, La Habana, 1940, vol. 1, p. 132; Manuel Moreno Fragnals, *El Ingenio*, p. 73.

¹⁶⁸ *Proyecto de la una empresa para construir almacenes extensos en Regla, con Muelles amplios á los cuales puedan atracar las goletas costeras á descargar y los buques de travesía á cargar, los azúcares y otros efectos de esta isla*, Imprenta de Soler y C^a, La Habana, 1842, p. 3.

¹⁶⁹ Ibidem, pp. 4-5.

¹⁷⁰ Ibidem, p. 5.

¹⁷¹ Ibidem, p. 6.

portuario. Poco más de seis meses después de presentado el proyecto surgía el 7 de noviembre de 1842 la empresa *Almacenes de Regla*, como una sociedad por acciones, con un capital inicial de 300.000 pesos dividido en 600 acciones de 500 pesos cada una y con más de 80 hacendados y comerciantes suscriptos que aportaron cerca del 67% del capital necesario para iniciar el proyecto de Fesser.¹⁷²

A fines de 1844 se terminó de construir el primer edificio de ocho naves con una superficie de 7.765 metros cuadrados. A este se incorporaron cuatro nuevos edificios, que conjuntamente cubrieron “un área de 74.200 varas cuadradas y los colgadizos 17.904 varas cuadradas”, sumando un total de 47 naves destinadas al almacenamiento de mercaderías,¹⁷³ sin contar además que poseían cinco barracones, una enfermería, así como oficinas y habitaciones para empleados.¹⁷⁴ El hacendado Justo Germán Cantero reconoció en 1857 que la construcción de este sistema de almacenes ahorró como mínimo unos 1.918 viajes diarios hacia la capital del país,¹⁷⁵ mientras Pezuela elevó la cifra dos años después a “un millón de viajes anuales de los carretones de tráfico por sus calles”, lo que implicó una economía de 2.720 viajes diarios.¹⁷⁶ En 1850 Fesser promovió la creación de una segunda compañía de almacenes, titulada *Almacenes de Depósito del puerto de La Habana* que también construyó instalaciones en el litoral de Regla.¹⁷⁷

Al año siguiente, los directores de la 1ª y 2ª *Compañía de almacenes de depósito de La Habana* expusieron al capitán general José Gutiérrez de la Concha las ventajas de establecer una línea de vapores que hiciese directamente el servicio entre el puerto y dichos almacenes, por lo que solicitaron un espacio entre ocho y diez metros, sugiriendo como los posibles lugares al muelle de San Francisco inmediato a la Machina o al de Luz.

¹⁷² *Empresa de los Almacenes extensos de Regla con muelles a los cuales puedan atracar las goletas costeras a descargar y los buques de travesía a cargar los azúcares y otros efectos de esta Isla*, Imprenta de Soler, La Habana, 1842, p. 7.

¹⁷³ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 316. Como se observa Pezuela presentó todos los datos en varas cubanas, la conversión se realizó bajo la equivalencia de 1 vara cubana= 0.848 metros y 1 vara cuadrada=0.719 metros cuadrados. La superficie que ocuparon los cinco edificios y los colgadizos fue aproximadamente de 53.350 metros cuadrados y 12.873 metros cuadrados. Sobre la conversión de varas a metros véase a Reinaldo Funes Monzote, *De bosque a sabana*, p. 467.

¹⁷⁴ *Ibidem*.

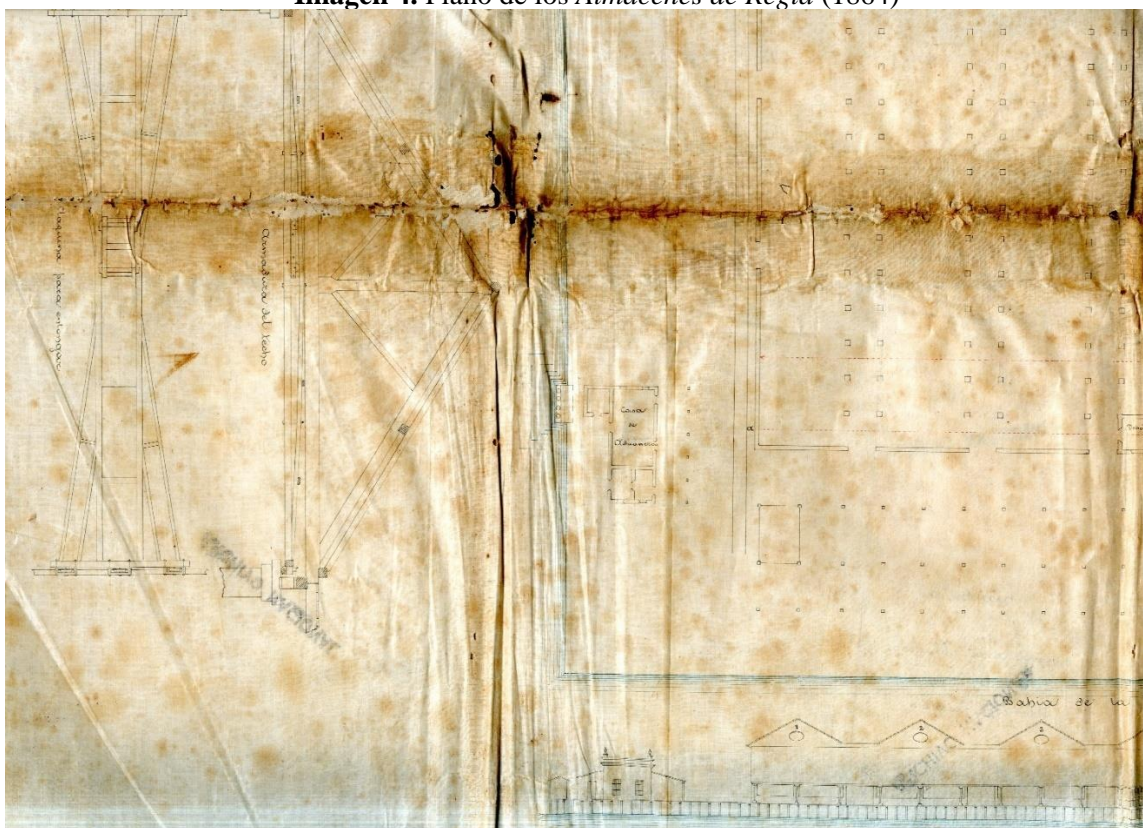
¹⁷⁵ Justo. G. Cantero, *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba*, s.p.

¹⁷⁶ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, pp. 315-316.

¹⁷⁷ *Estatutos contenidos en la escritura social y reglamento para el régimen y gobierno de la segunda compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana*, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1850, pp. 23-24.

Ante tal requerimiento, el capitán general requirió los informes del comandante general de Marina, de la Comisión de Superior de policía urbana de la Junta de Fomento y del director subinspector de ingenieros. Los informes recibidos evidenciaron la dificultad de acceder a la petición de los directivos. El primero de ellos, firmado por el comandante de Matrícula, reiteró que otra empresa de vapores vendría a reducir las utilidades de la que ya existía a cargo del Gremio de Mareantes y que, en cuanto al espacio solicitado, salvo en el paseo de O'Donnell y de Roncali, el resto del litoral de la bahía estaba ocupado ya sea “para el servicio de V. M o de particulares legalmente autorizados”.¹⁷⁸

Imagen 4. Plano de los Almacenes de Regla (1864)¹⁷⁹



Fuente: Archivo Nacional de Cuba

El capitán del puerto también se negó a la entrega de un tramo del muelle de San Francisco porque resultaba imprescindible para “la carga y descarga de las goletas de cabotaje” y debido también a que se entorpecería “el paso de los carretones empleados en dichas operaciones”, coincidiendo con el comandante de Matrícula de que solicitasen del

¹⁷⁸ “Concesión de autorización para la construcción de un muelle para vapores en el puerto de La Habana”, 1852-1859, Leg. 48 exp. 5, Ultramar, AHN.

¹⁷⁹ Este plano corresponde a las labores constructivas que se iniciaron en estas instalaciones a partir de 1864.

ayuntamiento habanero un terreno en la zona del paseo de O'Donnell.¹⁸⁰ La Comisión de Muelles, por su parte, reconoció la utilidad pública de una nueva línea de vapores a tenor de los inconvenientes presentados por las autoridades marítimas. Por su parte, el comandante general de Marina protestó cuando luego de los requerimientos cumplidos por ambas compañías, Gutiérrez de la Concha concedió su autorización el 7 de julio de 1851 para establecer el nuevo muelle en el costado sur del baluarte de Paula. En enero de 1852 el comandante general de Marina replicó al capitán general por haber violentado su jurisdicción, por lo cual sostenía que era él la única autoridad competente para conceder dicho permiso, y que los condes de Fernandina y Cañongo debieron por tanto solicitarlo a su persona.

En noviembre de 1853, previo reconocer el fuero de la comandancia de Marina, pues las ordenanzas de matrícula de 1802, si bien habían sido modificadas a partir de las R. O del 20 de septiembre de 1825 y del 18 de abril de 1831 no habían sido derogadas, se dictaminó que en lo sucesivo la concesión de permisos estuviese sujeta al gobernador general como máxima autoridad civil de la Isla, y que este debía antes escuchar el parecer de la autoridad naval y en caso de no existir acuerdo “acerca de la conveniencia o inconveniencia que puede ofrecer la construcción de la obra se dará cuenta a V. M. para la resolución que corresponda”.¹⁸¹ Asimismo se reconoció el celo de la Comandancia de Marina en la defensa de sus atribuciones y que en esta no hubo exceso ya que se amparó en la legislación vigente, de hecho, esto motivó la nueva resolución que se proponía a la Corona.¹⁸²

Tanto la primera como la segunda compañía de almacenes de depósito en Regla terminaron uniéndose en enero de 1854, en un “movimiento lógico dentro del proceso capitalista”.¹⁸³ La fusión de ambas provocó el surgimiento de la empresa *Almacenes de Regla y Banco de Comercio*. Solo en infraestructura portuaria (muelles, almacenes, grúas, etc.) el valor de la nueva compañía ascendió a 1.850.000 millones de pesos.¹⁸⁴ Mientras que su papel dentro del nuevo engranaje comercial del azúcar, basado simultáneamente en el almacenamiento y venta, creció de manera progresiva. En 1845, cuando se había concluido el primer edificio de los almacenes, el total de las cajas depositadas representó

¹⁸⁰ Ibidem.

¹⁸¹ Ibidem.

¹⁸² Ibidem.

¹⁸³ Leví Marrero, *Cuba: economía y sociedad*, vol. 12, p. 188.

¹⁸⁴ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 316.

el 9% de la producción azucarera de Cuba.¹⁸⁵ En el trienio de 1853 a 1855 se superó las 600.000 cajas consignadas y en 1865 la frontera de las 800.000 cajas.¹⁸⁶

El 22 de julio de 1863, en menos de cuatro horas, un incendio afectó los 16 almacenes que pertenecían a la compañía de Fesser, provocando pérdidas económicas que algunos autores como Pezuela cifraron en más de 1.600.000 millones de pesos,¹⁸⁷ mientras otras fuentes documentales sugirieron la cifra de 4 millones de pesos.¹⁸⁸ Dos días después del incendio el *Diario de la Marina* replicó del *Boletín Comercial* las pérdidas materiales del siniestro: 63.012 cajas de azúcar, 672 estuches de azúcar, 214 pacas de algodón, 1.781 pacas de esterilla, 1.953 sacos de maíz, 852 sacos de café, 73 pacas de orégano, 4.770 barriles de harina, 778 sacos de harina, 7.786 losetas de barro, 612 ladrillos, 875 sacos de sal, 96 huacales de losa y 5.573 de bultos de mercadería variada (miscelánea).¹⁸⁹ Esta referencia en extenso permite visualizar no solo la capacidad de depósito de los *Almacenes de Regla* que habían alcanzado a principios de la década de 1860, sino también su importancia relativa dentro del nuevo sistema, que ya para esa fecha, a juicio de Rood, había “literalmente cambiado el mapa de la bahía de La Habana”.¹⁹⁰

En el periodo de 1853 a 1866, el volumen de toneladas métricas de azúcar, depositadas en los *Almacenes de Regla*, bajo el formato de cajas y bocoyes, representó el 30% de la producción azucarera de la Isla.¹⁹¹ El año previo al estallido a la Guerra de los Diez Años superó el 50%, pero la zafra había sido desastrosa, menos de 300.000 toneladas métricas.¹⁹² En la década siguiente solo en cuatro años (1872, 1873, 1875 y 1879) se sobrepasó las 100.000 toneladas métricas en depósito, mientras que la región occidental y central no solo concentró en su totalidad la producción azucarera, sino que también en el periodo de 1868 a 1875 se produjo cierta estabilidad en torno a las 700.000 toneladas métricas.

En un cálculo realizado por la propia compañía reconocía que en 1865 poseía bajo depósito el 63% del total de mercancías “computadas en cajas” entradas al puerto de La

¹⁸⁵ Ibidem, Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 536.

¹⁸⁶ *Compañía de Almacenes de Regla y Banco del Comercio. Informe anual 1880*, Imprenta “El Correo Militar”, La Habana, 1881.

¹⁸⁷ Ibidem, pp. 316-317.

¹⁸⁸ “Incendio ocurrido en los Almacenes de Regla”, 1863, Leg. 4.686 exp. 14, Ultramar, Gobierno de Cuba, AHN.

¹⁸⁹ *Diario de la Marina*, 25 de julio de 1863.

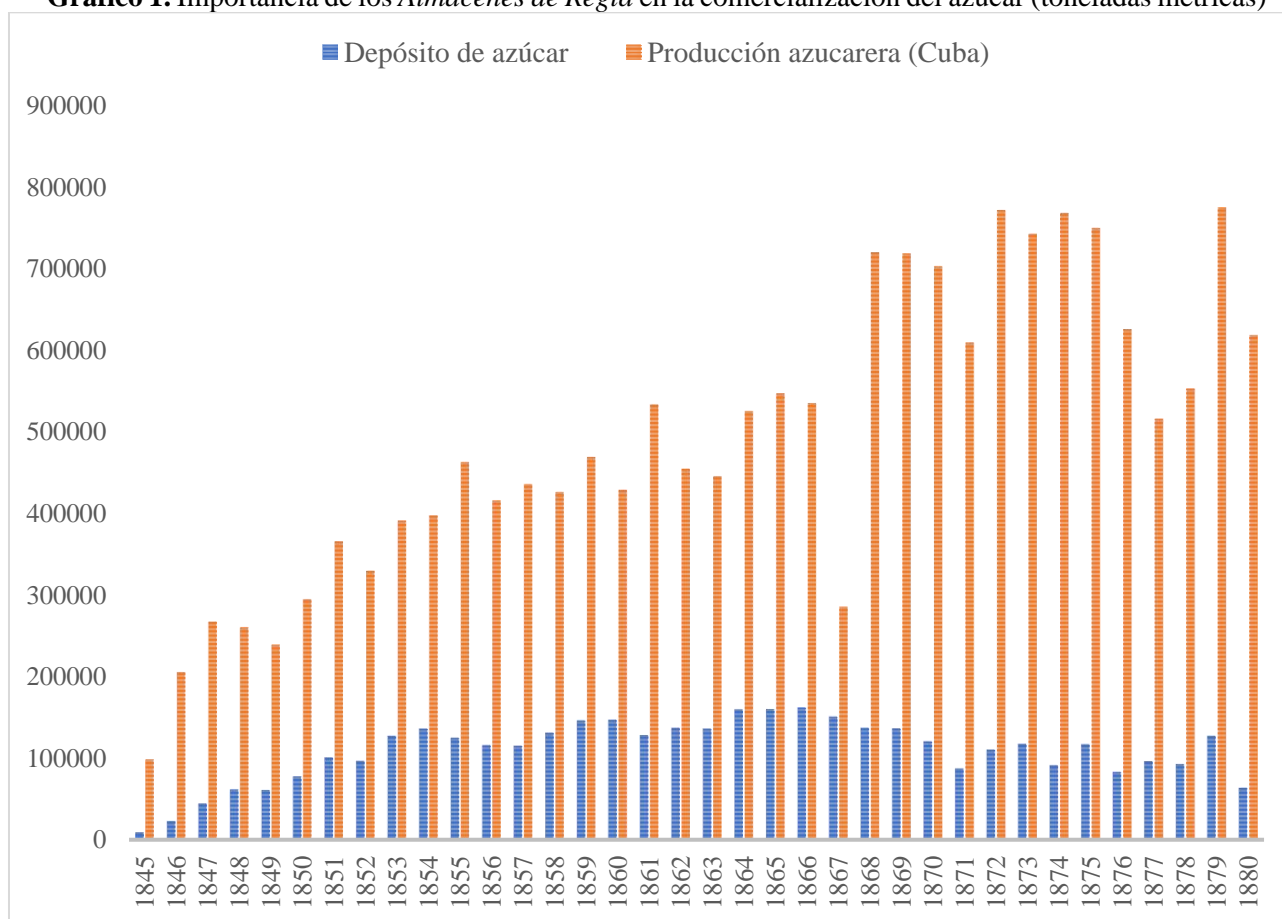
¹⁹⁰ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 70.

¹⁹¹ Ibidem.

¹⁹² Ibidem; Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 535.

Habana, en 1875 este se reducía al 40%.¹⁹³ En diez años, solo en cajas, los Almacenes pasaron de gestionar de 800.289 a 363.946, aunque habían cuadruplicado el número de bocoyes (de 9.038 a 38.113) y el de sacos también se habían incrementado a partir de 1873, ya en 1875 ascendía a 51.323.¹⁹⁴ La emergencia de nuevos formatos para almacenar mercancías no implicó el trasvase equilibrado de un tipo a otro. El monto total de bocoyes y de sacos no equiparó a la reducción de cajas depositadas, de hecho, en el periodo de 1865-1875 hubo una reducción global “computado en cajas” de más de 300.000.¹⁹⁵ El papel hegemónico de la empresa, dentro del nuevo sistema de almacenamiento, había disminuido considerablemente, como se observa en el siguiente gráfico:

Gráfico 1. Importancia de los *Almacenes de Regla* en la comercialización del azúcar (toneladas métricas)¹⁹⁶



Fuente: Cantero (1857), Pezuela (1863), Moreno Friginals (2001), *Almacenes de Regla* (Informe anual: 1875, 1880)

¹⁹³ *Informe del Director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1875*, Imprenta La Antilla, La Habana, 1876, p. 6. La metodología para el cómputo “en cajas” resultó bastante sencilla, 1 bocoy=3 cajas y 1 caja=2 sacos. Aunque no lo explícita la aritmética sobre el volumen comercial que entró en la ciudad debió seguir este sistema de equivalencias.

¹⁹⁴ *Ibidem*.

¹⁹⁵ *Ibidem*.

¹⁹⁶ A partir de 1876 solo aparecen computadas cajas y bocoyes.

La década de 1850 marcó la expansión de la *warehouse revolution* a los enclaves portuarios de Cárdenas y Matanzas, ambas fronteras de la «segunda esclavitud». La crisis de 1857 y sus efectos disruptivos en las compañías habaneras no impidieron la replicación de este modelo empresarial y las licitaciones de particulares para construir muelles y almacenes en los puertos del resto de la Isla.¹⁹⁷ En un «puerto azucarero» emergente, como el de Cárdenas, habilitado al comercio exterior desde 1844, el fuerte movimiento de cabotaje de la ciudad hizo que las operaciones de carga y descarga de mercancías se exparieran por todos los almacenes ubicados en el litoral de la bahía, hasta que en 1884 se concentraron en el muelle del almacén de los señores Fernández C°. Jenez, que vino a satisfacer la demanda del otrora Muelle Real.¹⁹⁸

Un proceso similar ocurrió en Matanzas. A pesar de la importancia creciente que alcanzó esta última en el comercio del azúcar, el sistema de almacenes que poseía la urbe matancera distaba mucho de merecer algún elogio. A juicio de los contemporáneos, el azúcar se almacenaba en antiguos barracones con el único objetivo de proteger las partidas de mercancías de las inclemencias del clima tropical. El establecimiento de los primeros almacenes de depósito vino de la mano del hacendado y comerciante matancero

¹⁹⁷ En diferentes fondos del Archivo Nacional de Cuba se puede rastrear estas solicitudes, dada la compleja interdependencia que presentaban las instituciones coloniales españolas. Por solo citar algunos ejemplos del fondo de Obras Públicas: “Documento del expediente instruido por D. Narciso Foxá para construir almacenes de depósito en la bahía de Carahatas, jurisdicción de Sagua la Grande (contiene dos planos)”, 1856, Leg. 11 xxp. 273; “Documentos del expediente en que D. Francisco Angulo solicita permiso para construir un almacén en la laguna de Morón”, 1860-1861, Leg. 12 exp. 330; “Documentos del expediente instruido á instancia de Don Santiago Ineráriti pidiendo una superficie marítima de 2.040 varas para construir un muelle frente á su almacén en el puerto de Caibarién”, 1859, Leg. 12 exp. 336; “Documentos sobre interesar D. Jose María Alfaya tres solares para hacer muelles en el puerto de Caibarién”, 1860, Leg. 12, exp. 301; “Expediente promovido por D. Felix Cabarrocas solicitando permiso para construir un muelle y almacén á orillas del río Sagua la Chica”, 1866-1868, Leg. 11 exp. 256; “Expediente promovido por D. José Iboleón, solicitando permiso para construir un muelle para la descarga de carbón de piedra en el litoral de Regla”, 1872, Leg. 2 exp. 39. Por su parte, la documentación del Archivo Histórico Nacional de Madrid no solo recoge los proyectos para la edificación de nuevos almacenes y muelles, sino a su vez la aprobación de estas licencias. En este sentido, vale destacar los ubicados en la sección de Ultramar: “Concesión de autorización para la construcción de un muelle en el litoral de Regla a Antonio Ventosa”, 1879, Leg. 207 exp. 1; “Concesión de construcción de un muelle y casilla a *Bianchi Higuera y Cía* en el litoral de Cárdenas”, 1888, Leg. 209 exp. 16; “Concesión de autorización para la construcción de un muelle y almacén a Blas Lombillo en Pinar del Río”, 1886, Leg. 204 exp.7; “Concesión de construcción de un muelle a José Bueno Blanco en Punta Salinas”, 1890, Leg. 210 exp. 6; “Concesión de construcción de unos almacenes a Manuel Pastor y Antonio J. Parejo: Muelle y *Almacenes de San José* de La Habana”, 1884, Leg. 208 exp. 9; “Concesión de construcción de un muelle de uso público a Estenger, Messa y Gallego en el puerto de Santiago de Cuba”, 1885, Leg. 204 exp. 6 y “Concesión de construcción de un muelle de uso particular a Juragua Iron Company Limited en Santiago de Cuba”, 1890, Leg. 210 exp. 11.

¹⁹⁸ Carlos Hellberg, *Historia Estadística de Cárdenas 1893*, Comité Pro-Calles, Cárdenas, 1957, pp. 70-71.

Cosme de la Torriente, quien inició su construcción sobre una de las orillas del río San Juan, justo en el punto en que este desembocaba en el puerto.¹⁹⁹

La importancia de estos almacenes con respecto a la urbe matancera, a juicio de los contemporáneos, se equiparaba a la de los *Almacenes de Regla* con relación al puerto habanero. El almacén se edificó en forma de pentágono irregular dividido en ocho partes, que permitió un “movimiento ordinario de 80.000 cajas de azúcar y 20.000 bocoyes” y facilitó su preservación en caso de incendio.²⁰⁰ Para su servicio marítimo se dispuso el funcionamiento de unas 18 barcas de 50 toneladas de porte y un vapor remolcador. Próximo a este se construyeron los almacenes de las compañías de Fonrodone y Galindo, el de este último fue reconstruido con mampostería en 1865. Entre el puente de Bailén y el de San Luis se establecieron otros once almacenes para azúcar y mieles, que en su conjunto “ocupan un espacio por término medio de 30.000 varas planas”, y donde anualmente se depositan “unas 260.000 cajas de azúcar, 80.000 bocoyes de miel y 50.000 de mascabado”.²⁰¹

El despertar azucarero en zonas como Sierra Morena, perteneciente al partido de Rancho Veloz, implicó la construcción de muelles y almacenes para el comercio de cabotaje, que a su vez, dada la proximidad de ingenios, “devinieron piezas clave para el tráfico de esclavos”.²⁰² El caso paradigmático recae en la familia Quintero, siendo Mateo Quintero el propietario tanto de los almacenes como de las lanchas dedicadas a las operaciones, y de su hijo Manuel Quintero que fungía como representante y responsable del negocio azucarero, sin embargo, José Salas Ramón tenía almacenes en la playa de Pozas.²⁰³ En Carahatas y Granadillos, estas funciones estuvieron repartidas entre Cándido y Laureano Pequeño, en el caso del primero y en el segundo por Félix Yznaga, Francisco Jova y Pedro Ruiz Palacios.²⁰⁴

En la jurisdicción de Trinidad, en 1865, los terrenos que pertenecían con anterioridad a Guillermo Paine fueron solicitados para establecer un almacén de depósito en el puerto de Casilda frente al muelle real y que estaría conectado por un ramal ferroviario

¹⁹⁹ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, p. 40.

²⁰⁰ *Ibidem*.

²⁰¹ *Ibidem*. El espacio de los once almacenes ocupó una extensión de 25.440 metros.

²⁰² Miriam Herrera Jerez, “Fondeados en Sagua: el paisaje del tráfico ilegal de esclavos (1852-1858)”, en María del Carmen Barcia Zequeira (coord.), *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, p. 195.

²⁰³ *Ibidem*, p. 196.

²⁰⁴ *Ibidem*.

“para su exclusivo uso particular que como a nadie le facilita la traslación de los efectos”, lo que provocaba la “desconfianza” en la Real Hacienda, a juicio del funcionario Augusto L. Casanova.²⁰⁵ Aunque estos casos de medianos propietarios resultan importantes para visualizar la rentabilidad de invertir en almacenes de azúcar y de víveres, la capitalización del modelo empresarial estuvo sujeto a la participación de los más importantes comerciantes, plantadores azucareros y negreros, que en algunos casos esta tríada coincidió en la misma persona.

LA NUEVA GEOGRAFÍA COMERCIAL DEL AZÚCAR

El éxito del modelo empresarial de Fesser disparó las licitaciones para construir almacenes y muelles particulares, ni siquiera la capital de la Isla se salvó de ese estado febril a pesar de contar con los muelles de Caballería, de San Francisco, de Luz, de Factoría, de Carpinetti, de Paula y de la Aduana, que en su mayoría estaban en procesos de ampliación y remodelación. Un proyecto similar convergió de la estrategia de Antonio Parejo y Manuel Pastor, ambos asociados al tráfico negrero, para formar una sociedad anónima que impulsase la construcción de unos almacenes en los solares “situados al Sur de la capital en el espacio que media entre el arsenal y los lienzos y baluarte de la muralla llamados de San José”.²⁰⁶ En 1847, solo tres años después de la terminación del primer edificio de los *Almacenes de Regla*, solicitaron al Gobierno Superior Civil de la Isla su apoyo al igual que lo había recibido la anterior compañía de Fesser, argumentando que esta no resultaba “bastante, como la experiencia demuestra diariamente, ni pueden recibir los frutos que por tierra llegan a esta plaza”.²⁰⁷

La urgencia para aprobar el nuevo proyecto radicaba a su juicio en la mayor protección que merecían estos propietarios, cuyas fincas se encontraban no solo alejadas de

²⁰⁵ “Expediente promovido por los Sres. Freirtse y Comp^a para que se le autorice la construcción de un gran almacén de depósito en el puerto de Casilda al oeste del muelle real”, 1865, Leg. 345 exp. 16.712, GG, ANC. En 1862, Casilda compartía con el partido de San Francisco el 3º puesto en el número de ingenios, además poseía 23 vegas de tabacos, 25 potreros y 90 sitios, para un total de 144 fincas rústicas que generaron una renta 116.580 pesos fuertes. Véase *Noticias estadísticas de la isla de Cuba en 1862*.

²⁰⁶ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 317.

²⁰⁷ “Concesión de construcción de unos almacenes a Manuel Pastor y Antonio J. Parejo: Muelle y Almacenes de San José de La Habana”, 1848-1861, Leg. 208 exp. 9, Ultramar, AHN.

la capital sino también en terrenos agotados por la agricultura extensiva, lo que conducía a que estas unidades fuesen menos productivas. También Parejo y Pastor recurrieron al interés público por preservar el “pavimento de las calles” y con el mismo argumento de 1842, plantearon que sus almacenes de depósitos reducirían el tráfico comercial en la ciudad que resultaba “incómoda y aun dañosa a la salud del vecindario”.²⁰⁸ A fin de cuentas el proyecto de los *Almacenes de San José* venía a completar, a juicio de los licitadores, el sistema implantado en el pueblo marítimo de Regla. Los informes de las autoridades no se hicieron esperar para rebatir el optimismo capitalista de sus gestores.

El comandante de Ingenieros solicitó que se mantuviese intacto el sistema defensivo que se había articulado en la ciudad desde la segunda mitad del siglo XVIII y que en este sentido las murallas no podían ser derribadas sin “una Real Resolución” ya que sería en detrimento de los “intereses del Estado”.²⁰⁹ Sin embargo, Manuel Pastor ocupó una posición descollante en la “negra historia del capitalismo cubano”.²¹⁰ Amigo de Miguel de Tacón, fue su asesor en la construcción de obras públicas durante su gobierno, director del censo realizado en 1828 y miembro de la Sociedad Económica de La Habana a partir de la década de 1830.

Gaspar Betancourt Cisneros lo acusó en 1849, de manera conjunta con Antonio Parejo de ser los que percibían la cuota real que recibía María Cristina de Borbón por cada africano esclavizado introducido en la Isla. Manuel Pastor y Antonio Parejo formaron parte de esos inmigrantes peninsulares que hicieron la «acumulación originaria» de sus futuros negocios a través del tráfico negrero, en un negocio parecido al actual narco-tráfico, donde los factores de riesgos, unido a la violencia y a la demanda constante, proveía de ingentes beneficios que se tradujeron en la metrópoli en “casas de banca, industrias, ferrocarriles, navieras y transformaciones inmobiliarias”.²¹¹

Estas alianzas favorecieron que el proyecto de los *Almacenes de San José* sortease los obstáculos que inicialmente le habían presentado los representantes del poder colonial. En mayo de 1850 el comandante general del Apostadero habanero le concedía el “uso útil de la ribera de esta bahía”, desde donde concluyó la dársena de San José hasta el Arsenal

²⁰⁸ Ibidem.

²⁰⁹ Ibidem.

²¹⁰ Juan Pérez de la Riva, *Correspondencia reservada del capitán general don Miguel de Tacón 1834-1836*, Biblioteca Nacional “José Martí”, La Habana, 1963, pp. 329-330.

²¹¹ José Antonio Piqueras, *La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico*, Catarata, Madrid, 2011, p. 109, p. 112.

por una extensión de 68 metros.²¹² Tres años después, en diciembre de 1853, el Tribunal del Comercio aprobó el reglamento de la compañía,²¹³ no obstante, en octubre de 1854, el *Diario de la Marina*, portavoz oficial del Apostadero habanero, cuestionó nuevamente a la sociedad anónima por el uso del espacio físico de las “antiguas fortificaciones” y por la utilidad pública de introducir el ferrocarril “a través de barrios populosos”,²¹⁴ debido a su ramal que se unía a la estación de Villanueva. La compañía no dudó en contestarle al *Diario de la Marina* en ese “lenguaje claro, limpio, conciso” con el que Moreno Fragnals identificó al ideario sacarócrata, para rebatir otra vez los argumentos del Antiguo Régimen y señalar la utilidad de la empresa, dentro del nuevo sistema de almacenamiento, que se resumía de la siguiente manera:

...la construcción de vastos edificios donde el comerciante, el hacendado y aun el manufacturero puedan conservar a módico precio y al alcance de los consumidores o exportadores sus mercancías, frutos, efectos o artefactos hasta la oportunidad de negociarlos sin sacrificio, es demasiado evidente para que pueda ponerse en duda; y si a pesar de ello hubiera quien la negase, bastaría recordarle los *dock* de Londres, los depósitos de otras muchas plazas mercantiles y lo que en nuestra bahía se experimenta, con los de Regla, para dejarle convencido; pero hay en los *Almacenes de San José* circunstancias especiales que los recomiendan y aumentan sus ventajas...²¹⁵

La compañía “evidenció” la disminución del tráfico de carretones asumiendo hipotéticamente que si en La Habana este fuese de 200.000 viajes anuales (548 diarios), este podía acortarse a solo 4.000 (11 diarios) a través del ramal ferroviario. Otro factor para tomar en consideración resultó las operaciones de carga y descarga relativa a las “piezas de enorme y volumen”, es decir, las maquinarias que precisaba las unidades productivas de la agricultura comercial (ingenio, cafetal, etc.) y que se evitaría la pérdida de tiempo en trasladarlas, así como la obstrucción de las “vías de comunicación de la Ciudad”, pues al estar terminado los almacenes este procedimiento se reduciría a mover a través de una machina desde la bodega del buque hasta el vagón del ferrocarril y de ahí al “interior de la Isla”.²¹⁶

²¹² "Concesión de construcción de unos almacenes a Manuel Pastor y Antonio J. Parejo: Muelle y Almacenes de San José de La Habana".

²¹³ *Estatutos y reglamento de la compañía de Almacenes de San José*, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1853, p. 19.

²¹⁴ *Diario de la Marina*, 15 de octubre de 1854.

²¹⁵ *Manifestación que para desvanecer los errores propalados en su perjuicio hace al público la compañía de Almacenes de San José*, Imprenta y papelería de D. J. Barcina, La Habana, 1854, p. 8.

²¹⁶ *Ibidem.*, p. 9.

Los *Almacenes de San José* contribuirían a proveerles de carbón de piedra a las plantaciones que ya hubiesen agotado sus bosques, pues el coste de su conducción desde el litoral hasta la estación de Villanueva “no estaba al alcance de los hacendados”.²¹⁷ La compañía le demostró al *Diario de la Marina* su utilidad pública no solo en la defensa del nuevo sistema de almacenaje y comercialización de los productos agrícolas, sino a partir de los beneficios que este posibilitaba: reducción del número de viajes y del tiempo de las operaciones de carga/descarga, así como una mayor facilidad en el traslado de equipos pesados. Además, permitía que las unidades productivas más antiguas continuasen su ritmo de fabricación de azúcar al abastecerlas de la energía necesaria.

En el bienio de 1853 y 1854 se construyeron varios edificios y muelles bajo la dirección del ingeniero francés Julio Sagebien,²¹⁸ que entraron en operaciones en 1855. Después de varias reformas organizativas la sociedad anónima elevó su capital en 1856 a 1.500.000 pesos fuertes. Pezuela destacó que la principal ventaja de los *Almacenes de San José* radicó en que sus instalaciones se encontraron próximas a la estación de Villanueva, por lo que ya no solo se ahorraban los gastos del lanchaje con su nuevo muelle que permitía el atraque de las goletas de cabotaje, sino también el de la conducción de carretones.²¹⁹ El mismo año que los *Almacenes de San José* dieron comienzo a sus operaciones (1855) se fundó la sociedad anónima de *Almacenes de Depósito para Hacendados*,²²⁰ con un capital superior a los 600.000 pesos, para construir instalaciones en la ensenada de Atarés.

La nueva compañía impulsada por Julio Herrera y los propietarios azucareros emuló el sistema previamente impulsado por Fesser y por el binomio Pastor & Parejo desde la década de 1840, así como la dinámica empresarial que en tan poco tiempo se había consolidado en el enclave portuario habanero. Constituyó además la reacción de un sector de los plantadores (“hacendados”) para contrarrestar la influencia de los comerciantes en los créditos y en la comercialización del azúcar.²²¹ En 1856 comenzó la construcción de los 12 almacenes, sus muelles respectivos y el ramal ferroviario que lo comunicase con el interior de la llanura habanera, sin embargo, en septiembre de 1858 la explosión del

²¹⁷ Ibidem.

²¹⁸ Rodolfo Zamora Rielo, “La historia cubana de Jules Sagebien”, *Opus Habana*, 2009. Disponible en http://www.opushabana.cu/index.php?option=com_content&view=article&id=1743&catid=58, consultado el 7 de abril de 2021.

²¹⁹ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 315.

²²⁰ En lo adelante se denominará de la siguiente manera: *Almacenes de Hacendados*.

²²¹ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, pp. 86-87.

polvorín de la Marina, próximo al de Hacendados, provocó la destrucción de 6 almacenes y la ruina de “barracones y demás fábricas accesorias”.²²² La obtención de varios préstamos provenientes de la Casa Pedroso y Cía. en 1859 y 1860 permitió la reconstrucción de la infraestructura portuaria de los *Almacenes de Hacendados* en la década siguiente.²²³

En 1857 se crearon otras dos sociedades anónimas: los *Almacenes de Santa Catalina* y los *Almacenes de Marimelena*. El informe que presentó la dirección de esta última empresa al Gobierno Superior Civil resumió el motivo principal por el que esta emergía, “destruir completamente ese monopolio, sustituido con la más amplia protección, dispensada por los mismos hacendados y comerciantes”.²²⁴ Ambas compañías posicionaron geográficamente, sin atisbo de casualidad, en dos salientes de la ensenada de Marimelena en el poblado marítimo de Regla, con el interés específico de contrarrestar la influencia mercantil de los depósitos de Fesser y Cía, que se ubicaban al sur. Los *Almacenes de Santa Catalina* contaron con la más moderna infraestructura portuaria basada en la arquitectura de hierro colado, que había desarrollado el ingeniero norteamericano James Bogardus y que implementó en La Habana a partir de 1859.²²⁵ La estructura metálica de los *Almacenes de Santa Catalina*, previamente construida en Nueva York e instalada entre 1859 y 1860, a juicio de Carlos Venegas constituyó “una de las edificaciones de su tipo de mayor capacidad”, sus dimensiones hablaban por sí misma: dos plantas de 183 metros de largo por 50 metros de ancho y 15 metros de alto.²²⁶ Al igual que el resto de las compañías de almacenes conectaron en un tiempo expedito su infraestructura con los ramales ferroviarios que conducían al interior de la región de La Habana-Matanzas, al reino de la plantación azucarera.

Si uno sigue el ritmo trepidante con el que se extendió en la zona oriental de la bahía habanera el nuevo sistema de almacenes, la proyección optimista de una conquista capitalista del espacio portuario puede resultar engañosa. Las empresas que se desarrollaron en la década de 1840 y a principios de la década de 1850 se insertaron en un contexto de crecimiento azucarero que impulsó la ampliación de sus respectivas infraestructuras portuarias y provocó un efecto de replicación que tuvo su origen en el modelo empresarial

²²² “Informe presentado por la Administración y Dirección de la Empresa a la Junta general ordinaria celebrada el 16 de junio de 1862”, 1862, Leg. 1.581 exp. 81.432, GSC, ANC.

²²³ *Ibidem*.

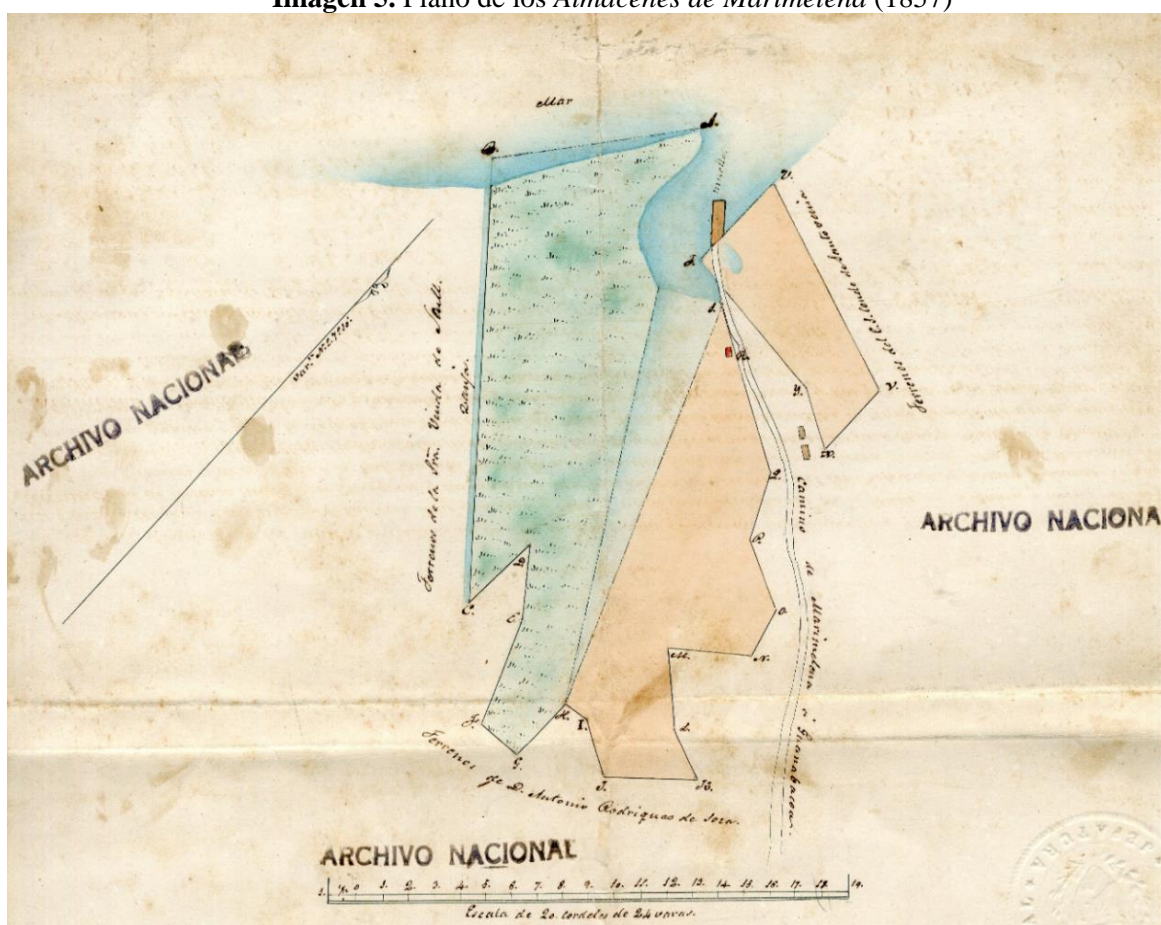
²²⁴ “Sobre la formación de la sociedad anónima titulada Almacenes de Marimelena”, 1857, Leg. 1.582 exp. 81.437, GSC, ANC.

²²⁵ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, pp. 100-101.

²²⁶ Carlos Venegas Fornias, “Los almacenes de depósitos habaneros y sus estructuras de hierro”, p. 230.

que inauguró Fesser, sin embargo, tanto las compañías de Santa Catalina y Marimelena emergieron en un escenario que difería considerablemente. Gloria García insistió en cómo el desarrollo azucarero conllevó también una transformación radical del sistema financiero insular, de hecho, los nuevos almacenes de depósito derivaron como el caso de Regla y San José en hibridar ambas funciones, tanto el almacenamiento y comercialización de mercancías como la concesión créditos.²²⁷

Imagen 5. Plano de los Almacenes de Marimelena (1857)



Fuente: Archivo Nacional de Cuba

Los precios alcistas del periodo de 1855-1857 propiciaron un movimiento especulativo que se acentuó en los primeros meses de 1857, sin embargo, “una súbita contracción monetaria originada en La Habana” en el segundo semestre generó las primeras alarmas.²²⁸ A principios de agosto el gobernador general Gutiérrez de la Concha reunió a los

²²⁷ Gloria García Rodríguez, “Papel de la crisis económica de 1857 en la economía cubana”, *Universidad de La Habana*, 191, 1968, pp. 25-26.

²²⁸ *Ibidem*, p. 27.

propietarios y comerciantes para evitar la quiebra del Banco Español, constituido dos años antes, que resultaba estratégico para el poder colonial.²²⁹ La continuación de la crisis incidió a que se sugiriera a las juntas de accionistas de las empresas su liquidación o fusión. Una comisión formada por Rafael Rodríguez Torices, Juan Antonio Colomé y Francisco F. Ibáñez en 1859 insistió en la emisión de bonos con interés, la Intendencia concordó que “cuatro millones aliviaría la situación crítica del comercio”.²³⁰ A finales de 1860 la situación no dejó de ser crítica y su evolución estuvo condicionada, dada la interdependencia de la Isla con la economía atlántica, por los efectos de la crisis financiera en Gran Bretaña en plena antesala de la Guerra de Secesión en Estados Unidos.

La crisis de 1857 afectó directamente el *boom* de sociedades anónimas que en el bienio anterior se habían formado, algunas fueron liquidadas inmediatamente y otras “arrastraron una existencia precaria” subordinada a su progresivo debilitamiento, que terminaron igual por desaparecer en el contexto de la Guerra de los Diez Años.²³¹ Las compañías de Santa Catalina y Marimelena, surgidas ambas en el mismo año del estallido de la crisis, se vieron profundamente afectadas. De un capital inicial de 615.000 y 500.000 pesos fuertes respectivamente, la de Marimelena los vio pronto reducidos a 200.000, aunque la empresa se “reservó la facultad de ampliarlo hasta 1.000.000”,²³² de hecho, en un informe para averiguar el estado de la compañía se declaró que la misma “se halla en completo abandono por la Junta Directiva” y se proponía el arrendamiento de los almacenes construidos por dos años, como única manera de “aliviar la mala situación de la Empresa”.²³³ La situación de las compañías de Marimelena y Santa Catalina no fue una excepción. En el caso de los *Almacenes de Hacendados*, que fueron afectados por la explosión del polvorín de la Marina en 1858, su capacidad de respuesta ante la crisis se resquebrajó y fue imprescindible contraer un empréstito de 100.000 pesos que se debían abonar en el plazo de seis años con la citada Casa de Pedroso y Cía.²³⁴

²²⁹ Sobre este contexto financiero véase además a Inés Roldán de Montaud, *La banca de emisión en Cuba (1856-1898)*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 2004, pp. 35-51.

²³⁰ Gloria García Rodríguez, “Papel de la crisis económica de 1857 en la economía cubana”, p. 27.

²³¹ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia*, p. 357.

²³² Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, p. 315.

²³³ “Expediente instruido en averiguación del estado de esta sociedad [Almacenes de Marimelena]”, 1862, Leg. 1.582 exp. 81.438, GSC, ANC.

²³⁴ “Informe presentado por la Administración y Dirección de la Empresa a la Junta general ordinaria celebrada el 16 de junio de 1862”, 1862, Leg. 1.581 exp. 81.432, GSC, ANC.

Los *Almacenes de Regla* fueron forzados también a una reconstrucción radical, lo que esta estuvo directamente conectada al siniestro de 1863, y al igual que los de Santa Catalina implementaron las innovaciones arquitectónicas de Bogardus.²³⁵ El 30 de agosto de 1864 el Gobierno Superior Civil a cargo del marqués de Castell-Florit, Domingo Dulce, dictaminó trasladar a dichos almacenes el depósito mercantil del puerto de La Habana y la decisión recibiría la sanción de la Corona al año siguiente por una R. O (3 de abril de 1865).²³⁶ Sin embargo, su implementación implicaba reformar las tarifas de la empresa y observar determinadas reglas, algunas de las cuales, a juicio del sucesor de Eduardo Fesser en la dirección de la compañía, Francisco Fesser, presentaban “obstáculos insuperables en su aplicación”, que había comunicado al Intendente de Hacienda en la Isla y al ministro de Ultramar.²³⁷ Fesser se opuso “respetuosamente” a la forma de remuneración basada “en el aforo o valor que señala el arancel de Aduana” y deducir de este el por ciento que constituía la retribución de almacenaje, en primer lugar porque “no está de acuerdo con el género de servicios” que prestaba la compañía, sino también por carecer de mecanismos para intervenir a su favor “en el reconocimiento y calificación de las mercancías”.²³⁸

Para establecer este procedimiento era imprescindible poseer “un cuerpo de empleados peritos”, tal y como lo tenía la administración pública (Aduana) y de tenerlo este encarecería las operaciones mercantiles, de hecho, las principales plazas mercantiles del mundo “bajo los nombres de Dock o Entreport” no poseían sus tarifas en relación con el valor de las mercancías sino con respecto a su volumen.²³⁹ Como elemento final en su exposición, adujo que si el puerto de La Habana deseaba recuperar su papel nodal en el comercio americano como receptor del cacao de Guayaquil y de Caracas, del añil y el azogue de México, el algodón y el tabaco de la republica norteamericana para su reexportación hacia España y el resto de Europa, debía reformarse el sistema mercantil vigente basado en los aranceles por bandera (nacional y extranjera), que lastraba las potencialidades económicas de la infraestructura portuaria instalada en la región occidental de la Isla. Las interconexiones que dentro del comercio atlántico había articulado la «segunda

²³⁵ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 83.

²³⁶ “Documentos incompletos sobre la construcción de los Almacenes de Regla, propiedad de la compañía Almacenes de Regla y Banco de Comercio”, 1864-1867, Leg. 187 exp. 10.557, GG, ANC.

²³⁷ *Ibidem*.

²³⁸ *Ibidem*.

²³⁹ *Ibidem*.

esclavitud», fueron confirmadas por Fesser en su informe al ministerio de Ultramar, pero a su vez, al igual que había realizado Arango Parreño a fines del siglo XVIII, estableció los beneficios que la Corona percibiría con un cambio en su política arancelaria hacia Cuba y Puerto Rico. La «segunda esclavitud» del azúcar y el algodón demandaba una fiscalidad acorde a su dimensión atlántica:

Los buques que van a La Habana cargados de géneros, no hallan en todas las épocas del año fletes de retorno en los frutos del país y por eso se los veía antes de la guerra civil americana como se les volverá a ver ahora que vendrá la exportación del algodón, salir en lastre de los puertos de la isla de Cuba para ir a buscar este precioso lanage a Nueva Orleans, Charleston o Savannah ¡Qué pérdida de tiempo, cuantos riesgos y dispendios no se evitarían si encontrasen allí mismo donde descargaban, la carga de aquel artículo para Europa! Y es de advertirse que el algodón y el azúcar son dos materias que se hermanan admirablemente para formar cargamentos mixtos porque muy voluminosa la una y de mucho peso la otra puede un barco tomar algo todavía de la primera cuando se encuentra totalmente abarrotado de la segunda.²⁴⁰

Como se ha visto la remodelación de la infraestructura portuaria constituyó una constante en la medida que el desarrollo económico de las regiones demandó de esta una gestión eficaz para transportar el mayor volumen de mercancías, sin embargo, la hipertrofia comercial que orbitó en torno al enclave portuario habanero impidió que ningún otro le sobrepasase en la capacidad de almacenamiento que la que *warehouse revolution* articuló entre 1840 y 1860. El parteaguas que significó la crisis de 1857 y los efectos inmediatos que devino del inicio de la Guerra de los Diez Años provocaron cambios importantes en las dinámicas mercantiles y en la evolución organizativa de estas nuevas unidades de almacenaje. Uno de los factores que incidió en esto fue la concentración azucarera en la región occidental-central de la Isla, por solo citar un ejemplo, un año antes del estallido anticolonial (1867), la producción del *dulce* se repartía de la siguiente manera por regiones: 62.25% en La Habana-Matanzas, 28.78% en Las Villas, 1.62% en Camagüey y 7.35% en Oriente.²⁴¹

Estos datos apuntan a la expansión progresiva al este de la gramínea desde la década de 1840, pero fundamentalmente confirman la emergencia de bolsones azucareros conectados directamente con los nuevos enclaves portuarios a través de la navegación de cabotaje. En 1878 la concentración azucarera en el occidente y el centro del país alcanzó el 97.5% de las más de 500.000 toneladas métricas producidas, el bienio de 1877-1878 tuvo

²⁴⁰ Ibidem.

²⁴¹ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 559.

los indicadores de fabricación más bajo durante la Guerra de los Diez Años.²⁴² El cultivo había desaparecido por completo de Camagüey y en Oriente estuvo por debajo del 3%, la zona de La Habana-Matanzas representó aproximadamente el 77% de la producción total de la Isla, un peso productivo similar al que había desempeñado en la década de 1850, con la diferencia que el ritmo productivo era cualitativamente superior.²⁴³

Un informe de la compañía *Almacenes de Regla y Banco de Comercio* de principios de la década de 1870 reproducía los efectos a largo plazo de la crisis de 1857 y 1866, así como de los desajustes económicos que había provocado el recién iniciado conflicto bélico. Una deuda acumulada de 1.300.000 millones de pesos, medio millón pertenecía al *Banco Español de La Habana* y 800.000 pesos a acreedores británicos, que “exigían el pago inmediato, amenazando con embargos e intervención”.²⁴⁴ La estrategia de la dirección fue solicitar una prórroga del pago de sus obligaciones al Banco Español y otro préstamo que permitiese saldar la deuda con el capital británico, a lo que accedió bajo la condición de que sus ingresos se destinaran al “pago de intereses y amortización de la deuda”.²⁴⁵

En 1879 todavía pesaba sobre la compañía la deuda con el Banco Español que se había negociado a principios de la década y que una nueva propuesta, de prorrogar por tres meses el pago del primer plazo de 100.000 billetes que ya había vencido y luego devengar otros 200.000 pesos oro, quedando solo por pagar 20 mensualidades de 100.000 pesos cada una, fue sometida al consejo de la entidad bancaria y “desechada por unanimidad”.²⁴⁶ La solicitud de un préstamo al Banco Industrial para abonar el primer pago también fue rechazado por este al no disponer de 300.000 pesos en billetes, *in extremis* la compañía recibió el vale del Banco de Comercio, aunque su director reconocía “adquirir una deuda para enjugar otra” no resultaba el mejor mecanismo para relanzar a la empresa ya que le imponían “gravámenes que le imposibilitarían desarrollar sus negocios por un tiempo indefinido”.²⁴⁷ Aunque el peligro de quiebra para los *Almacenes de Regla* se aplazó a fines de la década de 1870, el destino de otras sociedades anónimas destinadas al almacenamiento y comercialización del azúcar, no navegó con la misma suerte.

²⁴² *Ibidem*.

²⁴³ *Ibidem*.

²⁴⁴ *Informe del Director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1870*, Imprenta La Antilla, La Habana, 1871, p. 5.

²⁴⁵ *Ibidem*, p. 6.

²⁴⁶ *Informe del Director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la compañía en 24 de diciembre de 1879*, Imprenta La Prueba, La Habana, 1880, p. 4.

²⁴⁷ *Ibidem*.

En 1877, solo treinta años después de que los negreros Pastor & Parejo emularan el modelo empresarial de Eduardo Fesser, la compañía *Almacenes y Banco de San José* se declaró en quiebra.²⁴⁸ El interés de los acreedores estuvo en investigar si a partir del activo que informó la compañía se obtendría “lo bastante para cubrir todas las obligaciones del pasivo”,²⁴⁹ sin su estimación de la empresa fuese todo lo precisa, ya que faltaban valores por añadir o por evaluar. Dado el carácter “especial y distintivo” de la situación financiera de la compañía se comunicó al juez de 1ª instancia del distrito de Belén que esta merecía “una particular atención para que no sé perjudiquen los intereses de los acreedores ni del quebrado”.²⁵⁰ A fines de 1879 y con la previa autorización del gobernador superior político y capitán general Ramón Blanco y Erenas, los liquidadores Ramón de Ajuria, Estanislao Bartomeu y José García Barbou vendieron a la compañía de *Almacenes de Depósito de La Habana* las instalaciones portuarias que eran de la propiedad de los Almacenes y Banco de San José, a saber el almacén alto ubicados en la calle Ejido, el bajo posicionado frente al mar, los almacenes nuevos que se encontraban entre las calles Compostela y Cuba, así como los terrenos que estos ocupaban y sus respectivos muelles, terraplenes, solares, oficinas y muebles por el valor de 1.100.000 pesos oro.²⁵¹

El 29 de enero de 1880 Rafael Vález (?) hizo constar la inconformidad del presidente de los *Almacenes de Depósito de La Habana* con la liquidación practicada, ya que no se estimó bien “el valor de los asiáticos”, así como los 150.000 pesos oro que se debían reservar a los accionistas de los *Almacenes y Banco de San José* “con el objeto de que se rebaje su importe de la venta”. De esta se dedujeron aproximadamente por censos 51.979 pesos oro y un 4% del líquido restante, que ascendió a 41.921 pesos oro.²⁵² A partir de la década de 1880 la transformación del espacio portuario y la organización laboral de esa zona marítima del puerto de La Habana estuvo a cargo de la nueva compañía presidida por Ramón de Ajuria. En un informe al ministro de Ultramar sobre la situación de la empresa, Ajuria le comunicó que no era rentable destinarla, al igual que su antecesora

²⁴⁸ Para un desglose de la contabilidad de la empresa véase “Primera sección de la quiebra de la compañía Almacenes y Banco de San José”, 1877, Leg. 765 exp. 8, Escribanía de Daumy, ANC.

²⁴⁹ *Ibidem*.

²⁵⁰ “Segunda sección de la quiebra de la compañía Almacenes y Banco de San José”, 1877, Leg. 765 exp. 8, Escribanía de Daumy, ANC.

²⁵¹ Sobre la evolución de la compra/venta de los Almacenes de San José véase “Instancias de D. Ramón de Ajuria, Presidente de la compañía de Almacenes de Depósito de La Habana sobre escritura de compra de los Almacenes de San José en litoral de la Bahía”, 1880, Leg. 484 exp. 23.875, GG, ANC.

²⁵² “Segunda sección de la quiebra de la compañía Almacenes y Banco de San José”, 1877, Leg. 765 exp. 8, Escribanía de Daumy, ANC.

(San José), a la comercialización de azúcar dado el número no decreciente de compañías que tenían este objetivo. Como estrategia alternativa refirió reorientar el desarrollo empresarial hacia el almacenamiento y distribución de mercancías de importación al no existir instalaciones de depósito en todo el litoral de la bahía que tuviesen este destino, además de que la red de muelles públicos resultaba insuficiente y que en manos privadas los muelles de Herrera eran exclusivos para los vapores de cabotaje.²⁵³

Imagen 6. Distribución geográfica de los principales almacenes de depósito (1879)



1. Almacenes de Regla, 2. Almacenes de San José, 3. Almacenes de Hacendados, 4. Almacenes de Santa Catalina y 5. Almacenes de Marimelena.

Fuente: Juan Noguera, E. Fungariño y S. Bregante, Biblioteca Digital Hispánica

El examen de Ajuria sobre el entramado portuario habanero que se habían articulado desde la década de 1840 permite entrever que la emergencia de cinco compañías de almacenes de depósito en menos de quince años había contribuido también a la erosión del modelo empresarial iniciado por Fesser. Las crisis mundiales de 1857 y 1866, con los

²⁵³ "Concesión de construcción de unos almacenes a Manuel Pastor y Antonio J. Parejo: Muelle y Almacenes de San José de La Habana".

periodos previos de auge especulativo contribuyeron a simular una bonanza que se diluyó rápido, en medio del endeudamiento progresivo y de la quiebra. Sin embargo, la reconstrucción de la agroindustria azucarera y su expansión hacia el este en el periodo posterior al fin de la Guerra de los Diez Años (1878), así como la implementación de los cambios tecnológicos en la estructura fabril, la transformación radical en la división social del trabajo y la abolición del sistema esclavista en 1886 fueron factores importantes que contribuyeron, a pesar de la fluctuación internacional en los precios en la década de 1880 en la comercialización del azúcar,²⁵⁴ a la conservación de las compañías de almacenes de depósito. La necesidad de extensas zonas cañeras para alimentar a los nuevos centrales, con la subsiguiente reducción de explotaciones agrícolas de subsistencia, reforzó aún más que estas empresas se orientaron también al comercio de importación, fundamentalmente en víveres y alimentos varios, tal y como lo argumentaba Ajuria tras la compra de los *Almacenes y Banco de San José*.

En este contexto se confirmó que el proceso de concentración no solo se verificó en el sector azucarero y tabacalero, en el enclave portuario habanero la alianza estratégica del capital hispano y británico (casa Schröder) para monopolizar el sistema de comunicaciones terrestre, unido a que el sector criollo asumió “la retirada de sus intereses en el negocio ferroviario”,²⁵⁵ facilitó la creación del *Banco del Comercio, Ferrocarriles Unidos de La Habana y Almacenes de Regla*. Zanetti y García apuntaron que la “política muy liberal en la obtención y uso del crédito” provocó que en 1870 el *Ferrocarril de la Bahía* fuese intervenido por la casa Schröder.²⁵⁶ Seis años después la deuda superaba los 5 millones pesos y a esta se añadía otros 3.600.000 que tenían comprometidos con el Banco de Comercio. En la década de 1880 la situación hipotecaria se extendió no solo al *Ferrocarril de la Bahía* sino también a los *Almacenes de Regla* a través de las “operaciones de crédito asumidas a través del Banco de Comercio” con la entidad bancaria radicada en Londres.

El mismo año en que un R. D. abolió la esclavitud en la Isla,²⁵⁷ el representante de Schröder en La Habana demandó a la compañía *Almacenes de Regla y Banco de*

²⁵⁴ José Antonio Piqueras, *Cuba, emporio y colonia*, pp. 188-189.

²⁵⁵ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, p. 175.

²⁵⁶ *Ibidem*, p. 174.

²⁵⁷ El R. D. puso fin al sistema de patronato que desde febrero de 1880 existía en la Isla y estableció el procedimiento tras el cual los antiguos patrocinados asumían su nueva condición de libertos, atendiendo a lo preceptuado por el reglamento del 8 de mayo de 1880. Véase *Gaceta de Madrid*, 8 de octubre de 1886.

Comercio los adeudos acumulados en las décadas de 1870 y 1880, con lo que se inició el traspaso progresivo a manos británicas.²⁵⁸ La nueva empresa, por una parte, concretó la fusión de las dos empresas ferrocarrileras más importantes del occidente cubano (*Ferrocarril de la Bahía de La Habana* y *Caminos de Hierro de La Habana*), pero a su vez asumió las instalaciones portuarias y la gestión bancaria de la otrora sociedad anónima fundada por Fesser. En 1892 los almacenes movieron solo en azúcar, según las categorías “Entradas” y “Salidas”, 731.285 y 849.443 sacos respectivamente, mientras que por el sistema ferroviario trasladaron entre 1890 y 1892 1.317.992 sacos y 6.218 bocoyes,²⁵⁹ en una década en que la industria azucarera superó la producción de un millón de toneladas métricas en 1892 y 1894.²⁶⁰ Este último año se ingresaron también en los *Almacenes de Hacendados* 145.285 sacos de azúcar y 496 bocoyes, mientras que durante 1895 solo 99.566 sacos.²⁶¹

Si en la década de 1850 la consolidación de la «segunda esclavitud» fue un factor determinante en la articulación de la *warehouse revolution*, su agotamiento y desaparición posterior se produjo en paralelo con la inserción de los intereses monopolistas y transnacionales en la economía cubana durante el último tercio del siglo XIX. La ofensiva de las relaciones capitalistas en el engranaje portuario, que en los muelles habaneros alcanzó un ritmo signado por el despliegue de la «segunda esclavitud», se reforzó con la emergencia de los almacenes de depósito. Detrás de cada mercancía transportada y almacenada en las instalaciones de Regla, San José, Santa Catalina, Hacendados y Marimelena, estuvieron africanos esclavizados, colonos asiáticos y operarios libres, y sobre sus hombros se articuló la nueva geografía comercial y laboral que modeló el azúcar en el occidente cubano.

²⁵⁸ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, pp. 174-175.

²⁵⁹ *Memoria presentada por la junta directiva a la General de Accionistas del 14 de abril de 1893 referente al tercer año social (1892)*, La Propaganda Literaria, La Habana, 1893, p. 18.

²⁶⁰ Manuel Moreno Fraguas, *El Ingenio*, p. 537.

²⁶¹ *Informe que presenta la Junta Directiva de la empresa Almacenes de Depósito por Hacendados a la general de sus accionistas relativo al año de 1895*, Imprenta “La Habanera”, La Habana, 1896, p. 5.

CAPÍTULO 3

LOS MUELLES “AFRODESCENDIENTES” DE LA «SEGUNDA ESCLAVITUD»

La entrada masiva de africanos esclavizados trastocó la estructura demográfica de la Isla desde fines del siglo XVIII, reorientó su dinámica comercial y constituyó la base sobre la que se edificó una economía atlántica de plantación, en lo que Dale Tomich ha definido como una de las fronteras de la «segunda esclavitud» en el siglo XIX.¹ Todo ello implicó una profunda transformación en los regímenes de trabajo portuario y la implantación de un nuevo ordenamiento laboral en este sector. John Lovell ha insistido en cómo la especialización en las labores de carga/descarga varió en dependencia del espacio en donde se realizaba (buque, muelle y almacenes).² Pero más allá de esta división, que respondió a las características propias de la actividad portuaria, interesa resaltar la articulación de dos geografías laborales en la bahía habanera: los muelles noroccidentales y los almacenes de depósito.

La primera se extendió de manera progresiva desde la segunda mitad del siglo XVIII, tanto en su infraestructura como en el número de trabajadores empleados bajo el sistema de capataces de cuadrillas. La segunda geografía laboral emergió a partir de la década de 1840 en los almacenes de depósito de la zona suroriental. La secuencia temporal resulta importante para definir no solo sus lógicas laborales, sino para explicar la evolución del proceso de racialización del mercado de trabajo portuario y los cambios sustantivos sobre la percepción del trabajo esclavo, entendiéndose desde el despegue de la agricultura comercial, no solo al esclavo como una mercancía más, sino a su vez y más importante, como la mano de obra productiva imprescindible para la expansión azucarera.³ Esta trasposición cualitativa resultó una de las principales características de la «segunda esclavitud» y tuvo como espacio privilegiado al ingenio/cafetal, sin embargo, se observa también en el puerto de La Habana.

El presente capítulo analiza la formación de la primera geografía laboral en la bahía habanera, el debilitamiento y posterior desaparición de los privilegios sociolaborales que disfrutaron los milicianos afrodescendientes y los matriculados. En esta dirección, el

¹ Dale Tomich, *Espacios de esclavitud*, pp. 209-211.

² John C. Lovell, *Stevedores and Dockers*, p. 52.

³ Dale Tomich, *Espacios de esclavitud*, p. 206.

transporte marítimo y la estiba en los buques se subordinó en el contexto de las reformas carolinas a la matrícula de mar (1776, 1802), beneficiándose así los operarios blancos que en su mayoría accedieron a esta. Por otra parte, los muelles estuvieron controlados por los capataces, que fungían como contratistas de las cuadrillas de cargadores, formadas por negros y mulatos libres miembros de los batallones de milicias de la ciudad, pero también, en la medida que creció el volumen comercial, aumentó la existencia de jornaleros fuera de las mismas y proliferó el uso de cautivos. Este fenómeno no puede explicarse sin el profundo proceso de racialización laboral del mercado de trabajo urbano, donde con el avance del siglo XIX las barreras raciales y laborales de un mercado de trabajo completamente compartimentado, diseño propio del Antiguo Régimen, fueron erosionándose gradualmente y terminaron por no resistir el impacto de la expansión de la agricultura comercial en la Isla, que modificó sus pautas de funcionamiento y mano de obra. Bajo este prisma el examen detallado de dicha evolución permite comprender las dinámicas socioeconómicas de uno de los principales enclaves portuarios del Atlántico y el papel que desempeñaron en este los trabajadores esclavizados y los afrodescendientes libres.

LOS PRIVILEGIOS SOCIOLABORALES DE LOS TRABAJADORES LIBRES

A finales de agosto de 1844 el brigadier Fulgencio Salas, presidente de una de las secciones de la Comisión Militar en la jurisdicción de Matanzas, autorizó a Ramón de Flores, quien ejercía las funciones del ministerio fiscal, a culminar la investigación judicial que se había iniciado en el poblado de Güines contra varios “vecinos de color” que pretendían “el exterminio y muerte de los blancos”.⁴ En el contexto represivo que siguió a la Conspiración de la Escalera (1843-1844), para el auditor honorario de Guerra Laureano José de Miranda -asesor del tribunal- resultó desconcertante la “ingratitude” de los batallones de Pardos y Morenos Libres de La Habana ya que varios de sus miembros también habían sido partícipes de la misma y fueron procesados.⁵ A su juicio no fue

⁴ *Colección de los fallos pronunciados por una Sección de la Comisión militar establecida en la ciudad de Matanzas para conocer la causa de conspiración de la gente de color*, Imprenta del Gobierno, Matanzas, 1844 (s/p).

⁵ Las distintas formas de rebeldía de la población cautiva y afrodescendiente libre (cimarronaje, revueltas, conspiraciones, etc.) han constituido en las últimas décadas una de las líneas

menor los privilegios sociolaborales que los milicianos negros y mulatos disfrutaron, “entre los cuales sin duda es el mayor el encargo de capataces de los muelles de donde proceden sus primeros y más grandes capitales”.⁶ La “deslealtad” de las milicias de color fue cuestionada entonces por el auditor honorario en dos direcciones, en el ámbito político-simbólico y en el económico.

Estos cuerpos militares auxiliaron a la Corona borbónica en las guerras coloniales desde la segunda mitad del siglo XVIII,⁷ por lo que fueron recompensados con múltiples condecoraciones y protegidos por el fuero militar⁸ a partir de la reglamentación definitiva de las milicias instituida en 1769.⁹ No menos destacada fue su defensa de la integridad imperial en los procesos separatistas de las primeras décadas del siglo XIX, que sacudieron los virreinos y capitanías americanas, reduciendo drásticamente el espacio colonial a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, en un contexto que algunos autores han definido como «segundo imperio».¹⁰ Para Schmidt-Nowara, la utilización a gran escala del trabajo esclavo y el auge de una economía de plantación en Cuba durante el siglo XIX conllevó

investigativas más interesantes en los estudios sobre la esclavitud en Cuba, y, de hecho, sobre la participación de los miembros de los Batallones de Pardos y Morenos Libres en las mismas. Véase al respecto los libros ya referenciados sobre esta problemática de Manuel Barcia, Gloria García, Robert Paquette, Matt D. Child, Aisha K. Finch y Michele Reid Vazquez.

⁶ *Colección de los fallos pronunciados por una Sección de la Comisión militar establecida en la ciudad de Matanzas* (s/p).

⁷ En las últimas dos décadas, la bibliografía sobre los Batallones de Pardos y Morenos se ha incrementado de manera significativa, constituyendo un foco de interés, que, desde diferentes enfoques teóricos y metodológicos, han explorado disímiles aristas de estos cuerpos armados y la dinámica social que promovieron en el ámbito colonial hispanoamericano. Vale destacar, entre otros autores, a Ben Vinson III, *Bearing Arms for His Majesty. The Free-Colored Militia in Colonial Mexico*, Stanford University Press, California, 2001; Hugo Contreras Cruces, “Las milicias de pardos y morenos libres de Santiago de Chile en el siglo XVIII, 1760-1800”, *Cuadernos de Historia*, 25, 2006, pp. 93-117; “Ser leales y parecer “decentes”. Milicias de castas e inserción social de los afrodescendientes. Chile, 1675-1760”, *Revista Tiempo Histórico*, 8, 14, 2017, pp.129-155; Jairo Eduardo Jiménez Sotero, “Milicias coloniales durante el Siglo XVIII novohispano. El papel de la población negra en la defensa de la Costa del Golfo de México. Una perspectiva decolonial”, *Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 2, 5, 2017, pp. 84-98.

⁸ Sobre el fuero militar puede consultarse a Lyle N. McAlister, *The “Fuero Militar” in New Spain, 1764-1800*, University of Florida Press, Gainesville, 1957, Herbert S. Klein, “The Colored Militia of Cuba: 1568-1868”, *Caribbean Studies*, 6, 2, 1966, pp. 16-27; Allan Kuethe, *Cuba, 1753-1815 Crown, Military, and Society*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1986, pp. 44-49 y más recientemente a Ben Vinson III, *Bearing Arms for His Majesty. The Free-Colored Militia in Colonial Mexico*, pp. 173-198.

⁹ *Reglamento para las milicias de infantería y caballería de la Isla de Cuba, aprobado por S. M. y mandado que se observen inviolablemente todos sus artículos, por real Cédula expedida en el Palacio del Pardo a 19 de enero de 1769*, Madrid, 1769, reimpresso en Lima, 1793, disponible en: <https://archive.org/details/reglamentoparala03peru/page/n5/mode/2up?q=Milicia+cuba>, consultado en 31 de enero de 2021.

¹⁰ Christopher Schmidt-Nowara, *Empire and antislavery: Spain, Cuba, and Puerto Rico, 1833-1874*, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh, 1999, pp. 5-6.

replantear el modelo colonial y adaptarlo a los nuevos territorios de la «segunda esclavitud» atlántica. Esta modernización del colonialismo español, que Nowara denominó «segundo imperio», estuvo sujeta a múltiples conflictos/negociaciones con las élites azucareras y con los principales comerciantes españoles radicados en la Isla, vinculados, de una forma u otra, a la trata trasatlántica de africanos.

El origen del privilegio sociolaboral de los milicianos, propio de las estructuras y regímenes laborales del Antiguo Régimen, fue rastreado por Deschamps Chapeux en el contexto de las reformas *carolinias* introducidas por el breve gobierno de Antonio Funes de Villalpando, conde de Riela (1763-1765), tras el cese de la ocupación británica en la región occidental de la Isla. Riela ha recibido escasa atención por la historiografía cubana contemporánea. En el siglo XIX el ámbito civil de su gobierno fue analizado desde enfoques contrapuestos por Pedro José Guiteras y Jacobo de la Pezuela. Emeterio Santovenia y Ramiro Guerra examinaron el papel desempeñado por Riela y sus asesores en la implementación de las políticas borbónicas en el contexto del “despotismo ilustrado”, cuestión que también fue explorada por el historiador español Jaime Delgado. Investigaciones posteriores han rescatado la figura de Riela, ya sea para revisar su administración colonial, dilucidar el carácter de la reforma fiscal impulsada por este y las fuerzas actuantes en su implementación, así como las conexiones atlánticas que se entretejieron en su gobierno en relación con la esclavitud.¹¹

La afirmación de Deschamps se basó en un breve pasaje de una guía comercial de La Habana publicada en 1822, donde se dice que los miembros de las milicias tenían “el derecho a figurar en la relación de trabajadores jornaleros para las labores de carga y descarga”.¹² En 1823 una “nueva” guía mercantil mantuvo inalterable en su totalidad lo referente al mercado laboral portuario y al papel que los capataces desempeñaron en

¹¹ Véase a Jacobo de la Pezuela, *Historia de la Isla de Cuba*, Paris, J. B. Baillere é hijo, Madrid, 1878, vol. 3, pp. 5-47; Pedro José Guiteras, *Historia de la Isla de Cuba*, Imagen Contemporánea, La Habana, [1865-1866] 2005, vol. 2, pp. 3-4; Emeterio Santovenia, “Política particular a colonial”, en Ramiro Guerra (ed.), *Historia de la Nación Cubana*, Historia de la Nación Cubana, S. A., La Habana, 1952, vol. 2, pp. 51-69, Ramiro Guerra, *Manual de Historia de Cuba*, Ciencias Sociales, 1971, La Habana, pp. 177-198; Jaime Delgado, “El Conde de Riela, Capitán General de Cuba”, *Revista de Historia de América*, 55-56, 1963, pp. 107-134. Véase sobre este particular a Allan Kuethe, *Cuba, 1753-1815 Crown, Military, and Society*, pp. 24-49, Juan Bosco Amores Carredano y José Manuel Serrano Álvarez, “El conde de Riela y las reformas fiscales en Cuba (1763-1765), ¿negociación o imposición?”, en Fernando Navarro Antolín y Luis Navarro García, *Orbis incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo*, vol. 1, s. l., 2007, pp. 385-404 y Elena A. Schneider, *The occupation of Havana. War, trade and Slavery in the Atlantic World*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2018, pp. 219-265.

¹² Pedro Deschamps Chapeaux, “El negro en la economía habanera del siglo XIX: Agustín Ceballos, capataz de muelle”, p. 53.

este.¹³ Los estudios que posteriormente han examinado esta cuestión (Robert Paquete, María del Carmen Barcia, Gloria García, Daniel Rood, etc.), aceptaron en su totalidad los argumentos de Deschamps sobre la relación entre los batallones de Pardos y Morenos Libres y la actividad portuaria, sin rastrear la fuente primigenia que concedía tal privilegio sociolaboral.¹⁴

Tanto la guía de 1822 como la de 1823 refirieron que los capataces de muelles que operaban frente a la “Aduana Nacional” serían los encargados de organizar el trabajo portuario y que este se realizaría a partir de las cuadrillas de cargadores. Ambas guías coincidían en que estas “se establecieron desde el año de 1763, por orden del Excmo. Sr. conde de Ricla”, y que estaban constituidas exclusivamente por “morenos libres y soldados que han servido en el batallón de morenos de esta plaza”.¹⁵ La división entre capataces propietarios y agregados se inició a partir de 1808 con la habilitación del comercio con neutrales y el subsiguiente aumento del volumen mercantil del enclave habanero.

El problema radica en que ni una ni otra precisó la categoría jurídica que reguló este sistema laboral (ordenanza, reglamento, bando de buen gobierno, real orden, etc.), sin que esto fuese obstáculo para que Deschamps asumiese que la misma había sido una real orden, de hecho, escribió sobre la conexión entre las milicias de «gente de color» y el trabajo portuario en varias ocasiones (1964, 1968, 1971 y 1976) sin aportar nuevas evidencias documentales que explicasen el origen de la reglamentación implementada por Ricla. No obstante, mantuvo invariable su tesis sobre la preeminencia laboral afrodescendiente en las operaciones de transporte de mercancías en el enclave portuario habanero.

Por otro lado, la Comisión Militar que sesionó en 1844 insistió en este privilegio que detentaron en los muelles para reforzar su acusación sobre los milicianos criollos (negros y mulatos) implicados en la Conspiración de la Escalera, aunque tampoco hizo hincapié en las razones de su origen ni desde que fecha lo habían ejercido. En su análisis sobre la inclusión de algunos capataces afrodescendientes en el proceso judicial de la Escalera, Deschamps lo argumentó únicamente por su “posición económica”,¹⁶ por más

¹³ *Guía mercantil de La Habana para el año de 1823*, Oficina de D. Pedro Nolasco Palmer e Hijo, La Habana, [1823], pp. 52-53.

¹⁴ Hasta la fecha tampoco ha sido posible rastrear la fuente original de la citada orden que refiere la *Guía Mercantil* de 1822 y que asumió Deschamps. Es probable que esta disposición no trascendiese a Madrid, por más que la participación de afrodescendientes en las milicias constituyó un centro de atención de la política metropolitana.

¹⁵ *Guía mercantil de La Habana para el año de 1822*, Palmer e hijo, La Habana, [1822], p. 82; *Guía mercantil de La Habana para el año de 1823*, p. 52.

¹⁶ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, pp. 101-102. En su estudio sobre los cuerpos armados en el siglo XVIII, Gustavo Placer Cervera no hizo

que la propia autoridad colonial reconoció que más allá de caudales y conocimientos, su influencia social y el papel neurálgico que desempeñaron en el entramado terciario motivó que “se colocasen en el primer lugar” entre los procesados.¹⁷

Resulta interesante que Deschamps utilizase este pasaje solo para establecer el parateguas y el posterior declive de la hegemonía de los capataces afrodescendientes, y no para reafirmar su tesis sobre la conexión entre los milicianos negros y mulatos y el trabajo portuario en la bahía habanera. Más cuando este último documento (la sentencia 42ª de 1844) proveniente de la administración colonial tenía más valor argumentativo que el citado directorio. Mucho menos consideró necesario explicar que su principal fuente sobre la R. O., la *Guía mercantil* de 1822, había sido replicada en 1823. Todo apunta que Deschamps nunca se cuestionó la existencia de esa reglamentación ni que el referido privilegio laboral hubiese sido alterado, porque tampoco en sus textos posteriores existió ningún dato que ahondase sobre esta problemática. La documentación que se ha referido, dispersa en un marco temporal de 20 años y en casi su totalidad empleada por el propio Deschamps, aun cuando se carezca de la fuente original, hace plausible su tesis sobre la conexión entre las milicias afrodescendientes y las labores de carga y descarga de mercancías.

Establecer el origen de estas prerrogativas durante el gobierno de Ricla implica reconstruir parte de su política en el ámbito civil y militar, fundamentalmente su proyección hacia la «gente de color». A fines de septiembre de 1763, previa consulta con el ayuntamiento habanero, Ricla envió a Madrid por “vía reservada” un reglamento de policía para la Isla.¹⁸ La nueva ordenanza recibió la sanción real dos años después, sin que mediase en su aprobación el cuestionamiento realizado sobre las excesivas facultades que se le otorgaba al comisario de barrio y si esta entraba en contradicción con la ordenanza de Cáceres (1574), pues cuando este llegó a La Habana, el reglamento ya había sido aprobado. En la premura por su implementación existió un claro interés biopolítico de parte del gobierno de Ricla por controlar la población heterogénea del principal enclave atlántico del imperio. En el mismo se estipulaba que el comisario de barrio estaría a cargo de la vigilancia vecinal, en la que ocupó un papel central los forasteros y la «gente de color»,

mención alguna a la existencia de privilegios laborales asociados a las milicias criollas. Véase Gustavo Placer Cervera, *Ejército y milicias en la Cuba colonial, 1763-1783*, Embajada de España en Cuba, La Habana, 2009.

¹⁷ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, p. 102.

¹⁸ Dorleta Apaolaza Llorente, *Los bandos de buen gobierno en Cuba. La norma y la práctica (1730-1830)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2016, pp. 108-109.

dada condición portuaria de la ciudad.¹⁹ Entre sus obligaciones estuvo también la realización de un informe al gobernador cada 10 de enero en el que se registrase la “relación exacta de la gente que vivía en el barrio”, con distinción de su grupo etario y de la raza, en el caso de no blancos, debía añadir su condición jurídica (esclavos o libres). Los esclavos tenían prohibidos tener casa propia o cuartos accesorios, así mismo no debían participar en juegos de ninguna índole que disociara el aprendizaje de un oficio.²⁰

Dorleta Apaolaza ha destacado la complejidad de hacer cumplir las instrucciones de Riela en un ciudad marcada por el crecimiento de la industria naval y la articulación de una economía de servicios en la que convergían trabajadores libres y coactivos en un contexto expansivo del tejido urbano.²¹ Pretender que la población laboral de los barrios de intramuros se dividiera por gremios y que estos fueran dotados de unos estatutos por el comisario tras la ratificación del cabildo habanero formó parte de esa estrategia de vigilancia biopolítica que las reformas carolinas ensayaron extender a los territorios ultramarinos. No obstante, esta desconexión entre las dinámicas propias del mercado de trabajo del puerto de La Habana y los intereses metropolitanos por organizar sus anomalías, Riela y los capitanes generales que le sucedieron (Bucarely Urzúa, Fondesviela y Ondeano, Navarro y García de Valladares, etc.) promovieron otra estrategia para cumplir sus objetivos: militarizar el mercado laboral portuario.

El nuevo sistema defensivo implementado en la Isla, que en el caso habanero estuvo centrado en la edificación de nuevas fortificaciones en la zona norte de la bahía (Cabaña) y en el sur (Atarés) y suroeste (Príncipe), además de la remodelación de las ya existentes (el Morro, la Punta y la Chorrera) conllevó un replanteamiento en el monto de las fuerzas militares necesarias para preservar la plaza. Varios meses antes de que tomara posesión de la capitanía general, Riela le había escrito al secretario de Marina Arriaga y Ribera²² que el sistema quedaría incompleto si no se incorporaban a este las milicias criollas, que

¹⁹ Ibidem, p. 106.

²⁰ Ibidem, p. 406.

²¹ Ibidem, p. 108.

²² Julián de Arriaga (1700-1776) se desempeñó previamente como presidente de la Casa de Contratación de Cádiz e Intendente general de Marina (1752-1754). Tras la caída del marqués de Ensenada fue promovido al ministerio de Marina e Indias, cargo que desempeñó durante el final del reinado de Fernando VI. Bajo su administración se fortaleció la industria naval y el papel de la Armada dentro de la estrategia atlántica que impulsó Carlos III en los territorios americanos. Sobre la nueva política naval atlántica véase a María Baudot Monroy, *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Ministerio de Defensa y Universidad de Murcia, 2013, pp. 421-439.

en el caso habanero quedarían limitadas “a unos seis mil hombres sacados de los Pueblos”.²³

Tanto Ricla como O'Reilly coincidieron en la necesidad de que estas tuvieran alistados a soldados afrodescendientes, no solo por la escasez de población blanca para formar todos los batallones necesarios en la Isla, sino también por la reputación militar que la «gente de color» se había ganado durante el sitio británico en agosto de 1762. Ricla implementó el reglamento de milicias que escribió O'Reilly en 1764, mientras que su versión definitiva con la consiguiente sanción real tardaría cinco años en concretarse y sería esta última la que se extendió a otros territorios ultramarinos. El nuevo reglamento estableció, para la óptima defensa del enclave habanero, dos batallones de «gente de color» que sumaron un total de 1.600 miembros, divididos a partes iguales entre morenos y pardos libres.

En 1768, según Fernando Ortiz, aparecieron censados únicamente 9.240 afrodescendientes libres varones en toda la Isla, seis años más tarde la cifra se había duplicado.²⁴ En 1769, de acuerdo con la información que refiere María del Carmen Barcia, los batallones habaneros precisaban poco más de 300 milicianos negros y mulatos libres para completar su plantilla.²⁵ Al año siguiente una inspección militar visibilizó que poco más del 29% del total de fuerzas destinadas a la defensa de la Isla estuvo en manos de la «gente de color».²⁶ El censo de 1774 estableció para el enclave habanero, excluyendo a Guanabacoa y a los poblados del hinterland, a 3.082 pardos y 2.093 morenos.²⁷ Si se suma la población afrodescendiente de Guanabacoa y Santiago de las Vegas, para completar la plantilla de cada batallón se demandaría cerca del 46% de los pardos y el 69% de los morenos en edad laboral (de 15 a 50 años).²⁸ Aunque esta franja etaria no resulta del todo precisa para analizar el mercado de trabajo urbano y la inserción laboral de cualquier sector poblacional, ya que a ambos extremos es posible rastrear individuos económicamente activos, sirve de referencia para examinar la importancia sociodemográfica de las milicias y el papel que en estas desempeñó la «gente de color».

²³ Gustavo Placer Cervera, *Ejército y milicias en la Cuba colonial, 1763-1783*, p. 208.

²⁴ Fernando Ortiz, *Los negros esclavos*, p. 20.

²⁵ *Ibidem*, p. 310.

²⁶ Herbert S. Klein, “The Colored Militia of Cuba: 1568-1868”, pp. 20-21.

²⁷ Ramón de la Sagra, *Historia económico-política y estadística de la Isla de Cuba ó sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, p. 3.

²⁸ "Etat de L'Isle de Cuba", 1775, Schomburg Center for Research in Black Culture, Manuscripts, Archives and Rare Books Division, *The New York Public Library Digital Collections*, consultado en <https://digitalcollections.nypl.org/items/bf780f60-dfb4-0132-65d9-58d385a7bbd0>, 17 de diciembre de 2020.

María del Carmen Barcia apuntó que los batallones integraron al 31% de la población afrodescendiente masculina,²⁹ sin embargo, este dato subvalora la presión demográfica y militar que precisó completar los cuerpos armados, pues realizó su cálculo sobre el monto total que representó este sector en el enclave habanero, sin que tuviese en cuenta que en el Reglamento de las Milicias de 1769 se acotó la franja etaria correspondiente para la inscripción de los posibles milicianos (15 a 45 años),³⁰ dejando de manifiesto que por defecto o exceso serían excluidos del cuerpo salvo en tiempos de guerra. A partir de esta condición se calculó, tomando como base cada grupo de población por separada (“morenos” y “pardos”) de la Habana, Santiago de las Vegas y Guanabacoa, pero también atendiendo al segmento etario correspondiente para individuos con capacidad de enlistarse como milicianos, lo que arroja los datos referidos. Incluso si se realiza esta operación únicamente con las cifras de La Habana, tal y como la utilizó Barcia, la relación entre las plantillas de los dos batallones afrodescendientes y la población en edad laboral activa se comporta de la siguiente manera: 50% para los pardos y el 78% para los morenos.

Estas cifras apuntan hacia las múltiples concesiones y negociaciones que debieron emprender Ricla y O’Reilly, así como sus sucesores, para atraer y conservar a la «gente de color» en las milicias disciplinadas. Tanto Ricla como O’Reilly insistieron en su correspondencia la necesidad de fortalecer las milicias criollas. Dada la importancia que revistió y las consecuencias que implicó el cambio en la estrategia borbónica para defender los territorios ultramarinos informaron continuamente sobre la evolución de estos cuerpos armados.³¹ La estadística sociolaboral compilada por Barcia para el periodo de 1765 y 1805 confirmó el predominio de un sector artesanal y de servicios (carpinteros, sastres, talladores, herreros, etc.) en la oficialidad de los cuerpos armados afrodescendientes del enclave habanero, con una notable ausencia de cualquier actividad portuaria entre sus destinos ocupacionales.³²

En septiembre de 1818 una R. O. promulgada por Fernando VII aprobó que la «gente de color» pudiera obtener grados militares en las milicias a través del pago de

²⁹ María del Carmen de Barcia, *Los ilustres apellidos: negros en La Habana colonial*, p. 247.

³⁰ *Reglamento para las milicias de infantería y caballería de la Isla de Cuba, aprobado por S. M. y mandado que se observen invariablemente todos sus artículos, por real Cédula expedida en el Palacio del Pardo a 19 de enero de 1769*, p. 24.

³¹ Véase “Correspondencia del Conde de Ricla, Capitán General de Cuba. Cartas de confianza y reservadas al Rey y al bailío frey Julián de Arriaga”, 1764-1765, Leg. 1630, IG, AGI; Óscar Recio Morales, *Alejandro O’Reilly, inspector general. Poder militar, familia y territorio en el reinado de Carlos III*, Sílex, Madrid, 2020, pp. 113-116.

³² María del Carmen de Barcia, *Los ilustres apellidos: negros en La Habana colonial*, pp. 444-467.

gratificaciones. Hasta la fecha el ascenso militar y la subsiguiente movilidad social que los batallones afrodescendientes promovieron estuvo sujeta a la reputación que los miembros de esta institución castrense alcanzaron tras su participación en diferentes acciones de guerra, lo que permitía cierta horizontalidad en el acceso de los milicianos a la oficialidad y a los privilegios que con esta se detentaba. Sin embargo, la mercantilización iniciada en 1818 subordinó la movilidad social de los milicianos a la capacidad económica que ostentaron sus destinos laborales y de la facilidad con la que podían acumular ingresos suficientes para comprar grados militares.³³

Por esta vía, durante la década de 1820 los carretilleros José Oseguera, Antonio Oñoro y los capataces de muelles Isidro del Tránsito Mendiola y Agustín Ceballos se incorporaron, por réditos propios, a la oficialidad de las milicias criollas.³⁴ En poco más de medio siglo el privilegio sociolaboral que había introducido Riela facilitó la inserción de trabajadores afrodescendientes en la actividad portuaria de los muelles habaneros, así como el funcionamiento y la disciplina laboral de las cuadrillas de cargadores, pues como argumentó Deschamps “el acatamiento a las órdenes del capataz” se producía “derivado de la jerarquía militar que el mismo ostentara”, estableciéndose una especie de relación simbiótica entre ambos.³⁵ A su vez, permitió tras 1818 que los milicianos afrodescendientes que laboraban en el muelle y que ejercían la condición de capataces estuvieran en mayor ventaja para formar parte de la oficialidad, avalando su prestigio militar con los beneficios monetarios que le proveía el trabajo portuario.

La militarización del mercado de trabajo portuario no solo se circunscribió al ámbito de los milicianos afrodescendientes. En la década de 1770 el gobierno carolino extendió a Cuba la matrícula de mar, un régimen laboral específico para la marinería y los operarios de Maestranza que existió en la península desde la primera mitad del siglo XVII, con el objetivo de satisfacer la demanda de fuerza de trabajo en ambos sectores ocupacionales. El debate en torno al origen jurídico y a la implementación de la Matrícula en los territorios ultramarinos ha sido recientemente abierto por Fernando Suárez Sánchez, quien argumentó que para el virreinato neogranadino la adecuación de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, en un reglamento sobre el reclutamiento marítimo

³³ Ibidem, p. 276.

³⁴ Ibidem, pp. 277-278.

³⁵ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, p. 89.

que impulsó en 1774 el virrey Manuel Guirior en el puerto de Cartagena de Indias, fue el anclaje normativo de la matrícula de mar.³⁶

Imagen 7. Guadañeros frente al muelle de Caballería (primera mitad del siglo XIX)



Fuente: *Isla de Cuba Pintoresca*, Cuban Heritage Collection

Para Eric García la publicación de esta ordenanza (1748) conllevó la creación de las Escribanías de Marina, en las que se protocolarizó toda la actividad marítima en las capitales de provincias. En 1751 una nueva reglamentación de la Armada la sustituyó, reforzando el registro obligatorio en las Matrículas de Mar a cambio de la concesión del Fuero de Marina.³⁷ Por su parte, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw sostuvieron que al carecer de registros de Matrícula y de inspección en una fecha anterior a 1777, resulta imposible no marcar su establecimiento definitivo a partir de la R. O. del 23 de agosto de 1776.³⁸

³⁶ Fernando Suárez Sánchez, “La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII”, *HisTOrELo. Revista de Historia Regional y Local*, 21, 2019, pp. 333-334.

³⁷ Eric García Domingo, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Icaria, Barcelona, 2017, pp. 40-41.

³⁸ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La introducción de la Matrícula de Mar en Indias”, en Carlos Martínez Shaw y José María Olivia Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglo XVII-XIX)*, Marcial Pons, Madrid, p. 275.

En el contexto insular, el informe del comandante de la escuadra habanera Juan Bautista Bonet en marzo de este último año “sobre la gente de mar en los puertos antillanos”, y su alegación sobre su perentoria necesidad, deja pocas dudas sobre la fecha de su introducción en la Isla, aunque esta coincidió, a juicio de Jacobo de la Pezuela, con el “mayor periodo de decadencia” de esta institución en España.³⁹ Según este autor, no fue hasta 1792 que el ramo de las Matrícula de Mar “empezó a organizarlo con mejores formas el comandante general del Apostadero don Juan de Araoz”.⁴⁰ Cuba quedó dividida en tres provincias marítimas: La Habana, con jurisdicción sobre Guanabacoa y Matanzas, Trinidad con jurisdicción sobre Sancti Spiritus, Remedios y Puerto Príncipe, y por último, Santiago de Cuba que controló las subdelegaciones de Holguín, Bayamo, Baracoa y Mayarí.

En 1827, luego de un estudio previo, el comandante general del Apostadero habanero, Ángel Laborde y Navarro, expandió a cinco el número de provincias marítimas. En 1865 todavía se conservaba esta división y La Habana mantuvo su preeminencia al controlar ocho distritos marítimos (Matanzas, Cárdenas, Batabanó, Filipina, Regla, Mantua, Mariel y Bahía-Honda), mientras que las restantes provincias de Trinidad, Santiago de Cuba, Nuevitas y San Juan de los Remedios tenían cada una subordinadas dos distritos.⁴¹ La introducción de las matrículas de mar como parte de la estrategia carolina provocó múltiples fricciones y conflictos entre los diferentes actores políticos que controlaron el mercado de trabajo en el puerto de La Habana durante el último tercio del siglo XVIII y las primeras décadas del XIX.

Varios meses después de que se introdujera la Matrícula de Mar en la Isla (1776), un bando del comandante de Marina Juan Bautista Bonet restringió el ejercicio de las “profesiones de mar” y el disfrute de las exenciones para los matriculados a la obligatoriedad del alistamiento, lo que provocó la protesta del marqués de la Torre, gobernador y capitán general de la Isla. A la postre, el antagonismo entre Bonet y de la Torre se trasladó a la Junta del Estado, que al año siguiente emitió un informe donde se planteaba la existencia de contradicciones entre el bando de Bonet, la ordenanza de 1751 y las Leyes de Indias, lo que a todas luces evidenció que el proceso de implementación de las matrículas

³⁹ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 4, p. 13.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ Estos eran, según el orden anterior: Jagua, Santa Cruz, Baracoa, Manzanillo, Jibara, Guanaja, Sagua la Grande y Morón. Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 4, pp. 13-14.

en América había sido “poco estudiado y meditado, llevado por tanto con precipitación y apresuramiento”.⁴²

La discordancia principal entre ambos cuerpos normativos radicó en qué si bien la Matrícula limitó el acceso del mercado laboral portuario a la condición de matriculados, las Leyes de Indias prefijaban el libre ejercicio de la pesca y la navegación.⁴³ Las restricciones que planteaba la recién estrenada Matrícula de Mar chocaron con una tradición laboral que en América tenía varios siglos de antigüedad. A fines de 1785 el comandante de Marina del enclave habanero exigió que las embarcaciones mercantes debían solicitar una licencia para realizar el atraque e iniciar las operaciones de descarga en los muelles de la Aduana. Sin embargo, dos R. O. de Carlos III enviadas a la Intendencia de La Habana, firmada la primera el 26 de enero y la segunda el 1 de septiembre de 1786, regularon las funciones del capitán del puerto, como un ejemplo de las contradicciones desatadas por la potestad de regular la actividad portuaria, y conminaron a evitar la intromisión de la autoridad naval del enclave habanero:

en las cargas ni descargas de los buques del comercio, ni tampoco en los asuntos del muelle de real aduana, y si arreglarse a las leyes del comercio y práctica constante, que han observado todos sus antecesores, dejando al juzgado de arribadas, y a la aduana de ese puerto en el libre uso, y ejercicio de sus privativas facultades, y finalmente que con ningún pretexto ni motivo coarte la libertad de las embarcaciones mercantes, y que solo procure darles auxilios cuando lo necesiten y se lo piden.⁴⁴

La desregulación comercial que estableció el reglamento de 1778 y la libre introducción de africanos esclavizados a partir de 1789 promovió, como ya se explicó en el capítulo anterior, un crecimiento sin precedentes del tráfico marítimo en la bahía habanera. Si bien desde el último tercio del siglo XVIII los conflictos entre la Comandancia General de Marina y el ayuntamiento fueron en aumento, en la medida que se acrecentó la primera expansión azucarera y se consolidó en el hinterland habanero el modelo de plantación, los intereses contrapuestos de ambos actores se tornaron irreconciliables. Sirva de ejemplo el relativo al control de los dividendos monetarios que proveía el trasiego comercial en la bahía y que también guardó relación con el empleo de trabajadores libres y esclavizados a principios del siglo XIX.

⁴² Ibidem, p. 278.

⁴³ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La introducción de la Matrícula de Mar en Indias”, pp. 277-278.

⁴⁴ José María Zamora y Coronado, *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, vol. 2, p. 188.

En una carta al gobernador y capitán general, marqués de Someruelos, fechada en 1806, el asentista Juan Julián Guerrero informó del estado de desobediencia generalizada por parte de los matriculados, “defraudando la contrata por todas vías”, por lo que requería su apoyo y el de la Comandancia de Marina “a fin de aprehender a los contraventores de los que usurpan sus derechos”.⁴⁵ También recomendó que se remitiese órdenes precisas a los encargados de la vigilancia en la Real Contaduría, así como en los muelles de Luz y la Machina por si el asentista o sus subordinados requiriesen sus servicios para hacer cumplir las erogaciones del tráfico marítimo; de igual manera le parecía prudente hacer lo mismo con los tenientes y capitanes de Regla y Casablanca. Todas estas acciones fortalecerían, a su juicio, “el ramo de la Ciudad resultando en aumento del mismo fondo de propios”.⁴⁶ El 13 de septiembre de 1806 una junta extraordinaria del cabildo habanero acordó una providencia al marqués de Someruelos atendiendo a “las diferentes disputas sobre el mismo asunto con los Sres. Comandantes de esta Marina”.⁴⁷

El conflicto se originó porque uno de los guadañeros dedicados a transportar “gente del muelle de Luz a Regla” rechazó pagar la “pensión de aguada” bajo el argumento de ser matriculado.⁴⁸ La autoridad naval apoyó la negativa del guadañero a abonar dicha contribución al sostener que “ningún matriculado debía pagar nada por ser el tráfico de ellos y no de la Ciudad”.⁴⁹ El amparo jurídico de este privilegio laboral que demandó el comandante de Marina Juan María de Villavicencio estuvo asociado a la implementación de la recién aprobada matrícula de mar de 1802 y su rechazo al “jornal regulado a arbitrio del asentista” sin que pudiera ser otra cosa, pues el contratista empleaba “sus negros Esclavos imponiendo así la Ley al Matriculado”.⁵⁰ García Domingo ha reafirmado que la citada ordenanza mantuvo inalterable el carácter monopólico de la matrícula, ya que lo presentó como un convenio en el que se concedía una “reserva de trabajo”, es decir, un derecho exclusivo para ejercer cualquier actividad marítima, sin embargo, este solo era

⁴⁵ “Sobre el tráfico de puerto de La Habana que tiene arrendado la ciudad y reclama el gremio de matriculados”, 1806-1807, Leg. 41 exp. 11, AGMAB.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Cabildo extraordinario de 13 de septiembre de 1806, Actas capitulares del Ayuntamiento de La Habana (trasuntadas), de 1º de enero de 1806 a 23 de diciembre de 1807, Archivo Histórico de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ “Sobre el tráfico de puerto de La Habana que tiene arrendado la ciudad y reclama el gremio de matriculados”, 1806-1807.

posible en caso de ser matriculado.⁵¹ Villavicencio no dudó en aludir al artículo 10 del título 5, donde quedó explícitamente referido que:

A ningún que no fuere matriculado será permitido bajo ningún título ni pretexto el ejercicio de la navegación, ni el tráfico costanero, ni el interior de los puertos y muelles, incluso los barcos de Rentas, ni la pesca, ni la habilitación de embarcaciones, ni su custodia ni nada de lo que directamente pertenece a la profesión y a la industria de mar; la que quiero sea y se entienda privativa a la Matrícula de Marinería; y del propio disfrutarán el privilegio exclusivo de mantener en los muelles, playa u otros parajes oportunos de los puertos, almacenes de pertrechos necesarios, y lanchas dispuestas para con ellas dar pronto socorro a cualquiera embarcación que se hallase en el caso de necesitarla.⁵²

Durante los últimos tres meses de 1806 la usurpación al gobierno municipal “de un derecho que hacía más de dos siglos disfrutaba con aprobación soberana” estuvo en el centro de su agenda deliberativa.⁵³ El cabildo habanero estuvo plenamente interesado en una solución definitiva al conflicto, más cuando la reclamación del asentista del tráfico de la bahía Juan Julián Guerrero implicaba los pagos “del alcance por los respectivos a existencia de su contrata y prejuicios que pide si se detiene por largo tiempo la contestación del Gobernador General”.⁵⁴ A fines de diciembre de ese mismo año se efectuaron dos reuniones entre Antonio de Luz y el síndico procurador con el auditor y mayor general de Marina con el objetivo manifiesto de establecer un “acomodamiento provisional a la disputa del tráfico de Bahía”.⁵⁵

Una de las primeras propuestas consistió en dividir el territorio marítimo dejando bajo su control la zona norte, que iba desde Marimelena hasta la fortaleza del Morro. Por otra parte, la Comandancia General de Marina sugirió que el ayuntamiento concentrase su asiento del tráfico en el “antiguo muelle de Marimelena” y se preservaría para los matriculados el trasiego desde los buques, así como las operaciones en el resto de los espigones.⁵⁶ Esta última proposición resultó inaceptable para el cabildo, que no dudó en exigir, además del muelle de Marimelena, el de Regla, y el control sobre la ensenada de Guasabacoa, lo que a juicio de la autoridad naval convertiría al “asentista dueño de todo

⁵¹ Enric García Domingo, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, pp. 42-43.

⁵² *Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar*, Imprenta Real, Madrid, 1802, p. 112.

⁵³ Cabildo ordinario de 3 de octubre de 1806, *Ibidem*.

⁵⁴ Cabildo ordinario de 16 de enero de 1807, *Ibidem*.

⁵⁵ Cabildo ordinario de 9 de enero de 1807, *Ibidem*.

⁵⁶ *Ibidem*.

lo principal (...) del Puerto y de consiguiente con casi todas sus utilidades”.⁵⁷ Todavía en enero de 1807 la autoridad naval se quejaba de la obstinación del ayuntamiento habanero para que aquellos matriculados que navegasen sin su consentimiento fuesen “aprehendidos, multados y castigados”.⁵⁸

Sin una solución a la vista, el cabildo recondujo la negociación al ámbito metropolitano a razón de que a la mayor brevedad se le transmitiera el expediente a la Corona en espera de un informe que respetase su privilegio en el asunto en disputa. La posición del comandante de Marina José María Villavicencio quedó disminuida en 1808, a pesar del fracaso de la Junta de La Habana que intentó llenar el vacío de poder tras la ocupación francesa en la metrópoli y que agrupó “intereses muy específicos que vienen a coincidir con los del azúcar y el alto comercio internacional, que incluye la trata de africanos”.⁵⁹ No sería la primera vez que un conflicto entre la Comandancia de Marina y el ayuntamiento habanero debía ser dirimido en la península. El último tercio del siglo XVIII estuvo marcado por los forcejeos entre la Junta de Maderas, apoyada por la Comandancia de Marina, y los hacendados azucareros sobre la posesión y explotación de los bosques en la región occidental.

La protección del suministro de maderas para el astillero habanero y sus similares en España resultó estratégica y afín a la defensa territorial del imperio en un contexto de continuidad bélica a ambos lados del Atlántico. La rápida expansión de la agricultura comercial, unida al declive de la industria naval trastocaron la tradicional posición de la Corona relativa a la protección de las competencias de la Comandancia de Marina sobre los montes. Moreno Fragnals utilizó una sugestiva metáfora para referirse a las consecuencias de la expansión azucarera sobre la riqueza boscosa de la Isla (“La muerte del bosque”).⁶⁰ En esta dirección, y con un enfoque ecohistórico, Reinaldo Funes ahondó en los orígenes del conflicto, pero también en los argumentos ambientalistas que se dirimieron en la protección de los «Cortes del Rey». ⁶¹ Su estudio reconstruyó al detalle una disputa que se extendió más de medio siglo y que explica cómo la desregulación en la explotación intensiva de los bosques constituyó un factor determinante en el despegue de

⁵⁷ “Sobre el tráfico de puerto de La Habana que tiene arrendado la ciudad y reclama el gremio de matriculados”, 1806-1807.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ José Antonio Piqueras, “La siempre fiel isla de Cuba, o la lealtad interesada”, *Historia Mexicana*, LVIII, 1, 2008, p. 454.

⁶⁰ Manuel Moreno Fragnals, *El Ingenio*, pp. 135-141.

⁶¹ Reinaldo Funes Monzote, *De bosque a sabana. Azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba: 1492-1926*, Siglo XXI, México, 2004, pp. 113-212.

la industria azucarera, pero a su vez conllevó un coste ecológico que condicionó la evolución posterior de los cultivos agrícolas, la fertilidad de los suelos, etc.

A principios de octubre de 1811 se elevó al comandante del Apostadero de La Habana una queja pública con las iniciales O. Z. P. a nombre del “comercio” de la ciudad.⁶² La autoridad naval designó al brigadier José de Gardoqui para realizar una inspección que aclarase la existencia de abusos por parte de la capitanía del puerto,⁶³ y que detectó la carencia de lanchas pertrechadas para brindar auxilio, porque las existentes solo se dedicaban al tráfico marítimo al no encontrarse habilitadas para esa actividad, por lo que “siempre se echa a mano de la de auxilio del Rey”.⁶⁴ A esto se añadió que de las ocho embarcaciones para la carga y descarga, solo una pertenecía al matriculado Juan Pérez. Tres pertenecían a Antonio Mariche, junto con otro bote, mientras que las restantes a los particulares Juan Rey, José Vidal y Manuel Carranza.

Las lanchas de estos dos últimos estaban amarradas en el muelle de Caballería, mientras que las otras lo hacían en Casablanca. La solicitud del matriculado Juan Pérez de poder alistar su embarcación en el muelle de Caballería, donde era mayor la concurrencia de pasajeros y de carga fue desestimada, lo que a juicio de Gardoqui indicaba que podía “haber algún interés o personalidad”.⁶⁵ Asimismo llamó la atención sobre la importancia económica del tráfico marítimo de la bahía y recalcó el papel que en este debían desempeñar los matriculados, como hizo en su momento José María Villavicencio, extrañándose particularmente de la situación existente:

Parece raro que, en un puerto de tantos matriculados, como este, sean tan pocos los que se ocupan en este servicio que presta tanta utilidad; y siendo posible que esto proceda de algún origen vicioso, o de ignorancia de sus privilegios, opino sería conveniente hacer se comunique a las matrículas, por los medios que V. E. crea conveniente, que para este y otros servicios de mar hasta donde bañe el agua salada, serán preferidos los de su clase a cualquiera particular en uso del privilegio exclusivo, que les concede S. M. expresado en el artículo 85; de que podrá tal vez resultar la formación del gremio de mareantes, que no lo hay en el día, y que estos tengan en los muelles o paraje inmediato oportuno los almacenes pertrechados de que trata el art. 95.⁶⁶

⁶² *Manifestación de las diligencias a que ha dado origen la publicación de un papel que, con título de Quejas que dirige el comercio al Excmo. Señor Comandante General de este Apostadero, apareció en esta ciudad el 2 de octubre de 1811*, Oficina de la Real Marina, La Habana, 1811, p. 2.

⁶³ *Ibidem*, p. 7.

⁶⁴ *Manifestación de las diligencias a que ha dado origen la publicación de un papel*, p. 11.

⁶⁵ *Ibidem*, pp. 12-13.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 14.

El 17 de noviembre Juan José Zangroniz, Pedro Oliver y Pascual Plumas publicaron un manifiesto ante los “desórdenes del capitán del puerto a la sombra de la ordenanza”, y cuestionaron por qué no había sido suspendido en vísperas de ejecutarse la citada inspección.⁶⁷ A su juicio este procedimiento debía inquirir sobre el modo en que Luis de Toledo trataba a los “consignatorios, capitanes, sobrecargos, e infelices matriculados” y también sobre las “exacciones y gravosas contribuciones” que había implementado el capitán del puerto relativas al comercio.⁶⁸ Siete días después y tras recibir el informe sobre la inspección en la bahía habanera, el comandante general de Marina, Ignacio María de Álava y Sáenz recomendó la formación de un arancel y una intrucción que debía regir el “gobierno de la capitanía del puerto”.⁶⁹

Asimismo, entre otras medidas a implementar, estuvo que las lanchas del tráfico marítimo debían pertenecer “precisa y legítimamente a individuos matriculados”, sin limitación en su número, pero estando obligadas entre ellas a prestarse auxilio dentro de la bahía.⁷⁰ Igualmente se exoneró a los capitanes de buques extranjeros, que debían trasladar la pólvora al depósito en sus embarcaciones o por su cuenta, del pago de “tres pesos y medio de conducción que se les exigía por ese servicio”, no obstante, estuvieron obligados a abonar seis pesos y medio y otros 10 reales “por tonelada de lastre”.⁷¹ Álava y Sáenz concluyó que en el “arancel que ha de formarse” se disminuiría si fuese posible los “derechos que deben pagar los extranjeros”, en cuanto fuese compatible con la reciprocidad que debían percibir los buques españoles en sus puertos de origen.⁷²

Tanto el conflicto por los beneficios económicos del tráfico marítimo, el control sobre mercado laboral portuario, las disputas con la capitanía del puerto habanero y la posesión y explotación de los bosques formaron parte, cada uno con características y dinámicas interconectadas, de una misma problemática: la consolidación de una plantacrocía azucarera. Su ascenso socioeconómico resulta imprescindible para entender la gradual descomposición del ordenamiento del Antiguo Régimen en Cuba y la rearticulación de un pacto colonial con la metrópoli española, basado en una “lealtad interesada”, tal y como definió José Antonio Piqueras.⁷³ Por su parte, Dale Tomich describió al principal

⁶⁷ Juan José Zangroniz, Pedro Oliver y Pascual Plumas, *Última advertencia sobre los abusos de la capitanía del puerto*, Imprenta de D. Pedro Nolasco Palmer, La Habana, 1811, p. 2.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 5.

⁶⁹ *Manifestación de las diligencias a que ha dado origen la publicación de un papel*, p. 41.

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 41-42.

⁷¹ *Ibidem*, p. 42.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ José Antonio Piqueras, “La siempre fiel isla de Cuba, o la lealtad interesada”, p. 478.

impulsor del modelo plantacionista criollo, Arango y Parreño, como un intelectual atlántico que promovió, como nadie, el proyecto económico de su clase, y transformó a la Isla en el “principal productor de azúcar del mundo”.⁷⁴ Para Tomich la utilización a gran escala de africanos esclavizados, fue una manera de metabolizar la economía política liberal y ajustarla a las condiciones preexistentes a la expansión de la agricultura comercial.⁷⁵

Las disputas entre la Comandancia de Marina, la Capitanía General y el ayuntamiento habanero evidenciaron no solo una discrepancia sobre las competencias jurisdiccionales de cada uno de los actores, como algunos estudios han resaltado,⁷⁶ sino las múltiples fracturas que, en el ordenamiento laboral del Antiguo Régimen, provocó la expansión del modelo agroexportador, así como la imposición y naturalización de un nuevo régimen de trabajo. Una variable de primer orden para entender el debilitamiento de los privilegios sociolaborales asociado a la Marina estuvo en el avance del liberalismo en la propia metrópoli. En 1812 las Cortes de Cádiz declararon extinta la Matrícula de Mar en los territorios ultramarinos,⁷⁷ mientras proseguía su aplicación no sin contradicciones en la península.⁷⁸ Sin embargo, su abolición duraría poco tiempo, pues la restauración

⁷⁴ Dale Tomich, “The Wealth of Empire: Francisco de Arango y Parreño, Political Economy, and the Second Slavery in Cuba”, *Comparative Studies in Society and History*, 45, 1, 2003, p. 25.

⁷⁵ Sobre el liberalismo criollo véase además a Gloria García, “Tradición y modernidad en Arango y Parreño”, en Francisco de Arango y Parreño, *Obras*, Imagen Contemporánea, La Habana, 2005, pp. 31-34 y José Antonio Piqueras, “La siempre fiel isla de Cuba, o la lealtad interesada”, pp. 464-465.

⁷⁶ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La introducción de la Matrícula de Mar en Indias”, pp. 271-284; José Manuel Serrano Álvarez, “El poder y la gloria: Élités y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII”, *Studia histórica*, 35, 2013, pp. 99-125; Iván Valdez-Bubnov, “Navíos para un imperio global: La construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia Moderna, 32, 2019, pp. 123-160.

⁷⁷ El decreto nº 119 del 14 de enero de 1812 argumentó, con motivo de la abolición de la Matrícula de Mar en América y Asia, que en ambos territorios su aplicación solo podía catalogarse de inútil y perjudicial. Véase *Colección de los decretos y órdenes que han expedido las Cortes Generales y Extraordinarias desde 24 de septiembre de 1811 hasta 24 de mayo de 1812*, Imprenta Mayor, Sevilla, 1820, p. 55. Una revisión de los acontecimientos que condujeron a la aprobación del decreto nº 119 en 1812, puede leerse en la sesión del 8 de septiembre de 1820, en la que se explica los principales inconvenientes de la Matrícula de Mar de 1802 y sus posibles alternativas. *Diario de las actas y discusiones de las Cortes. Legislatura de los años de 1820 y 1821*, Imprenta especial de las Cortes, Madrid, 1820, vol. V, pp. 61-83.

⁷⁸ En la sesión del 26 de enero de 1812 el diputado Rodríguez Bahamonde llamó la atención sobre cómo se podría evitar “la emigración de la marinería a la parte de la Monarquía en donde sin trabas el español puede navegar y pescar”, y sin que se aboliese el régimen de la Matrícula de Mar sugirió que se les permitiese a los españoles el ejercicio de ambas actividades económicas sin la necesidad de matricularse y que se derogasen los artículos que se oponían a su proposición. Los dos planteamientos fueron admitidos para que fuesen analizados por las comisiones de Marina. Véase *Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias, sesión del día 26 de enero de 1812*, 479, p. 2.596.

absolutista de Fernando VII, si bien concedió a los plantadores criollos plena libertad para explotar los bosques en 1815,⁷⁹ no mantuvo la misma disposición referida a la matrícula, que volvería a ser suprimida durante el Trienio Liberal (1820-1823).⁸⁰

Los plantadores azucareros socavaron el monopolio sobre la explotación de los bosques reales, sin embargo, no pudieron romper con la estructura laboral de la matrícula de mar en la Isla, aunque vale aclarar que sus colegas liberales en la metrópoli, tras el segundo restablecimiento de la monarquía borbónica en 1823, tardaron 50 años en eliminar de la geografía política del «segundo imperio» la militarización de la marina mercante y de las «industrias de mar». No debe obviarse, que los plantadores en el periodo que transcurre de 1778 a 1818 obtuvieron importantes dividendos: apertura comercial, libre importación de africanos esclavizados, fin del estanco del tabaco, explotación de la riqueza boscosa, etc.; por lo que el control del mercado laboral portuario no resultó en las primeras décadas del siglo XIX una primera prioridad en la consolidación de la «segunda esclavitud», cuando pasó a un primer plano, como mecanismo para optimizar los ritmos productivos y rentabilizar la innovación tecnológica emergieron los almacenes de depósito. También es importante apuntar que todo este proceso se articuló en paralelo con la desintegración territorial del imperio español en América y la reconcentración de los poderes e instituciones militares dentro del nuevo engranaje colonial.

Hasta la década de 1840 el mercado de trabajo portuario en el enclave habanero estuvo condicionado por la existencia de estos privilegios sociolaborales. Los trabajadores libres, tanto matriculados como milicianos afrodescendientes disfrutaron el ejercicio de sus actividades económicas específicas: la pesca y navegación, la estiba en los buques, la carga y descarga en los muelles, el transporte de mercancías en carretones y carretillas, pero también en la medida que se incrementó la importación masiva de esclavos fue cada vez más frecuente el empleo de cautivos en cada uno de estos destinos laborales, por más que existían restricciones asociadas a los derechos exclusivos que detentaban los operarios libres. En este contexto, el ordenamiento laboral de la «segunda esclavitud», que tuvo como eje organizativo la plantación azucarera, rápidamente desbordó sus fronteras y se incrustó en el ámbito urbano.

⁷⁹ Reinaldo Funes Monzote, *De bosque a sabana*, pp. 208-209.

⁸⁰ Para examinar los procedimientos y las medidas propuestas en relación con la implementación en la Isla de la prohibición metropolitana de la Matrícula de Mar véase “Expediente sobre la extinción de las matrículas de gente de mar en esta Isla”, 1820, Leg. 90 exp. 3.778, RCJF, ANC.

La tradición historiográfica que en Cuba ha investigado el ascenso socioeconómico de la «gente de color» ha visibilizado más su capacidad de inserción laboral y el éxito de sus estrategias asociativas (cofradías, cabildos, sociedad abakuá, etc.),⁸¹ que las variaciones existentes en los distintos contextos laborales que se produjeron en los enclaves portuarios del occidente cubano y el papel que desempeñaron los trabajadores esclavizados durante la primera mitad del siglo XIX. Los estudios sobre los batallones afrodescendientes en los antiguos territorios del imperio español coinciden a grandes rasgos, con las líneas interpretativas que se han establecido sobre sus similares en Cuba, en buena medida, apuntan hacia el carácter atlántico de las redes asociativas que emplearon los africanos libres y sus descendientes. El punto de divergencia en el caso insular estriba en la implementación de una economía de plantación desde finales del siglo XVIII y la utilización intensiva del trabajo coactivo en las diferentes geografías laborales.⁸²

Este primer contexto laboral que promovió el desarrollo de un artesanado urbano, con fuerte presencia de trabajadores afrodescendientes, comenzó a resquebrajarse en la medida que se produjo la expansión azucarera y se consolida el régimen de trabajo que impuso la «segunda esclavitud». Sin embargo, el ritmo en el que se concretó su conquista y su impacto en el espacio urbano difirió de un enclave a otro. En el puerto de La Habana no fue hasta la década de 1840 y 1850, cuando emergieron los almacenes de depósito (Regla, San José, Hacendados, Santa Catalina, etc.), que se puede observar esta sinergia en la zona suroriental de la bahía habanera.

⁸¹ Jorge Castellanos e Isabel Castellanos, *Cultura Afrocubana*, Universal, Miami, 1988, pp. 110-116; Philip A. Howard, *Changing history. Afro-Cuban Cabildos and Societies of Color in the Nineteenth Century*, pp. 21-48; Israel Moliner Castañeda, *Los Cabildos Afrocubanos en Matanzas*, Matanzas, Matanzas, 2002; Rafael L. López Valdés, *Pardos y morenos esclavos y libres en Cuba y sus instituciones en el Caribe Hispano*, pp. 95-284; María del Carmen Barcia, *Los ilustres apellidos negros*, pp. 45-231; Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *El cabildo carabalí viví de Santiago de Cuba: familia, cultura y sociedad (1797-1909)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2013, pp. 130-252. Véase en el contexto americano a Hugo Contreras Cruces, “Oficios, milicias y cofradías. Éxito económico, prestigio y redes sociales afromestizas en Santiago de Chile, 1780-1820”, *Revista de Historia Social y las Mentalidades*, 17, 2, 2013, pp. 43-74; José Rojas Galván, “Milicias de pardos en la región de Nueva Galicia (Virreinato de Nueva España). Un análisis de sus prácticas sociales durante la segunda mitad del siglo XVIII”, *HisTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 8, 15, 2016, pp. 131-162.

⁸² Véase en el contexto americano a Hugo Contreras Cruces, “Oficios, milicias y cofradías. Éxito económico, prestigio y redes sociales afromestizas en Santiago de Chile, 1780-1820”, *Revista de Historia Social y las Mentalidades*, 17, 2, 2013, pp. 43-74; José Rojas Galván, “Milicias de pardos en la región de Nueva Galicia (Virreinato de Nueva España). Un análisis de sus prácticas sociales durante la segunda mitad del siglo XVIII”, *HisTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 8, 15, 2016, pp. 131-162.

La consolidación de una economía de servicios-producción, como la definió Moreno Fragonal para el caso habanero, orientada a la actividad marítima en los siglos XVI y XVII (recalada final de la Flota de Tierra Firme) y a la industria naval en el siglo XVIII favoreció la formación de un artesanado urbano, donde los trabajadores afrodescendientes y esclavizados desempeñaron un papel de primer orden. En las proximidades del Arsenal y la Real Factoría se conformó, desde la segunda mitad del siglo XVIII, un bolsón laboral racializado conectado a la fabricación naval y tabacalera en la que participaron tanto operarios blancos (calafates, veleros, herreros, carpinteros de ribera, etc.) como fuerza de trabajo coactiva (esclavos, presos, etc.), aunque estos últimos debieron ser escasos en los oficios con mayor calificación técnica y más numerosos en el corte y transporte de las maderas.⁸³ A principios del XIX con la consolidación de la «gran manufactura» azucarera y el declive de la industria naval, la infraestructura portuaria (grúas, molinos, sierras, pescales y la Machina),⁸⁴ que se había construido durante la segunda mitad del siglo XVIII se reorientó al tráfico marítimo. El creciente volumen comercial favoreció el auge constructivo de un sistema de muelles y tinglados que cubriese la demanda de una economía atlántica de plantación.

Las operaciones de descarga en la Aduana comenzaban al amanecer y terminaban a las 11 a.m., no obstante, en caso de que el administrador general lo considerase o cuando fuesen determinadas mercancías (tejas, ladrillo, loza de barro) podían extenderse hasta las cinco de la tarde.⁸⁵ Mientras que la carga de los buques de exportación se realizaba “de sol a sol”, con el objetivo de que en la noche “nada quede sobre los muelles”.⁸⁶ Una vez entrado una embarcación en la bahía resultó obligatorio atracar en el muelle de la Aduana para favorecer custodia e impedir o “hacer más difíciles los desembarcos nocturnos y otras operaciones clandestinas”.⁸⁷ En el caso de los almacenes para guarecer las mercancías descargadas en los muelles estos deberían estar próximos al puerto, pero in-comunicados de edificios y de fábricas “en que se haga uso de fuego” durante sus procesos productivos.⁸⁸ La manipulación de las mercancías dentro del almacén estaba a cargo de la Real Hacienda, que utilizó “estivadores o trabajadores nombrados”, abonando su

⁸³ José Antonio Piqueras, “Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba”, p. 100.

⁸⁴ Carlos Venegas, “La Habana, Puerto Colonial. Reflexiones sobre su historia urbana”, p. 59.

⁸⁵ José María Zamora y Coronado, *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, p. 54.

⁸⁶ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, p. 129.

⁸⁷ José María Zamora y Coronado, *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, p. 54.

⁸⁸ *Ibidem*, p. 67.

pago en proporción a “la duración y calidad del trabajo, según costumbre del país”.⁸⁹ Sin embargo, las operaciones de descarga y de transporte corrían a costa de los propietarios de las mercancías.

Según el reglamento de policía de muelles para la bahía habanera, aprobado en 1820, los tinglados no debían usarse como almacenes, pues estaban destinados a proteger los géneros en caso de “aguacero repentino”, de incumplir esta norma se pagaría 50 pesos por el día siguiente, “doblándose progresivamente la contribución si no quisiere remover los géneros a su destino”.⁹⁰ Se prohibió además la entrada de animales de carga provenientes del campo y volantes ya que entorpecían las operaciones con las mercancías, generando también suciedad y averías.⁹¹ En 1824 se añadió a la citada ordenanza “reglas adicionales”, donde se promulgó que las “lanchas de continua carga” estuviesen a lo largo del muelle hasta el último pescante, sin que se colocase enfrente nada que “impida el tránsito de los carretones por las dos puertas, que deben quedar libres para su entrada y salida”.⁹² El muelle de San Francisco sería empleado por las embarcaciones prestas para la carga, mientras que no se “permitirá atracar (...) ningún buque cargado de leña”, ya que sería el de Luz su destino.⁹³ Esta disposición se debió a los múltiples conflictos que se habían originado por los buques carboneros en los dos últimos años.

En febrero de 1822 se comunicó al administrador general de rentas que los patronos de estas embarcaciones provocaron el desorden en el muelle de San Francisco al realizar ventas a bordo, lo que conducía a un retraso en el atraque “de los demás buques de la costa”.⁹⁴ Varios meses después se acordó imprimir el anterior reglamento (1820) y que en este se incorporase la prohibición del atraque de estos buques en el muelle de San Francisco, sino que realizasen su descarga a través de lanchas.⁹⁵ Todavía a principios de 1823 la Capitanía del Puerto, “no pudiendo precaver estos excesos” de los patronos de buques carboneros, orientó al celador del muelle, dispuesto por el Real Consulado, que

⁸⁹ Ibidem, p. 68.

⁹⁰ “Reglamento propuesto para la buena policía de muelle de esta ciudad (Habana) por la Diputación de él, y acordada su observancia por la Junta de Gobierno del Real Consulado en 28 de junio de 1820 con aprobación del Sr. Superintendente General, Subdelegado de Real Hacienda”, 1820, Leg. 162 exp. 7.867, RCJF, ANC.

⁹¹ Ibidem.

⁹² Ibidem.

⁹³ Ibidem.

⁹⁴ “Expediente relativo al lugar que deben ocupar los buques carboneros en el muelle”, 1822, Leg. 77 exp. 3.055, RCJF, ANC

⁹⁵ Ibidem.

fuese “quien se ocupe de evitarlos”.⁹⁶ El 23 de junio de 1824 quedó añadida dicha prohibición al reglamento de 1820, estableciéndose como contravención una multa de 10 pesos.⁹⁷

Sin embargo, en 1825, una comisión nombrada para informar sobre la actividad de la policía del muelle y sobre “los embarazos que estorban el pronto despacho de los buques”, concluía que para darle una solución definitiva a esta cuestión era necesario definir en relación con el atraque/desatraque, quien era la “autoridad que deba entender en este negocio”.⁹⁸ A juicio de sus redactores resultó inconcebible la carencia de un “sistema de Aduana” que allanase las operaciones del comercio, pues el tiempo en que estas tenían lugar y las demoras que se generaban, muchas veces estuvieron sujetas a la falta de coherencia entre las órdenes y restricciones existentes.⁹⁹

La burguesía azucarera cuestionó toda ordenanza que resquebrajase sus intereses socioeconómicos, aunque el mismo volumen mercantil que provocó la expansión plantacionista presionó la capacidad “legislativa” del gobierno colonial que tuvo que regular no solo el tráfico de mercancías, sino preservar la infraestructura portuaria. En septiembre de 1827, el superintendente general subdelegado de la Real Hacienda aprobó otro reglamento orientado a disminuir los daños que se producían en los muelles tras la descarga de mercancías, facilitando este procedimiento al establecer un tablón que evitase el roce de las planchas con el muelle, así mismo se prohibió arrojar desde la embarcación “pipas, barriles, cuñetes y otros bultos duros y pesados”.¹⁰⁰

A esto se unía un sistema de transporte terrestre desde la plantación, que como ya se ha advertido originaba múltiples inconvenientes en el entramado urbano. Ignacio José de Urras se quejaba al ayuntamiento de que las carretas cargadas con “cañas dulces” expendían en las calles, violando la ordenanza establecida, de la misma manera que lo

⁹⁶ “Junta de Gobierno del Consulado, 8 de enero de 1823”, Libro de Acuerdos de la Junta de Gobierno del Real Consulado, 174, RCJF ANC.

⁹⁷ “Reglamento propuesto para la buena policía de muelle de esta ciudad (Habana) por la Diputación de él...”, 1820.

⁹⁸ “Expediente sobre abusos contra el reglamento de policía del muelle”, 21 de abril de 1825, Leg. 77 exp. 3.082, RCJF, ANC.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ “Reglamento que la Diputación de muelle presenta a su Junta de Gobierno del Consulado para su examen, con el fin de establecer reglas que eviten en lo posible el daño que recibe este por la falta de método y cuidado en el atraque y descarga de las embarcaciones”, 1827, Leg. 162 exp. 7.868, RCJF, ANC.

hacían los “acarreadores de malojas, carbón”.¹⁰¹ Durante el gobierno de Miguel de Tacón y ante los “abusos que cometen los carretoneros” y también los capataces de las cuadrillas del muelle se mantuvo la ordenanza de Mariano de Ricafort, en la que estos últimos serían sometidos a un multa de dos pesos la primera, cuatro pesos la segunda y tres pesos la tercera vez que incurriesen en pesar las cargas en las puertas de las “casas donde estén almacenados los frutos pues solo deberán hacerlo dentro de ellas”.¹⁰² A esta misma sanción estarían sujetos los carretoneros que no realizaran las operaciones de carga y descarga “arrimados de costado a la acera”, igualmente se prohibió su reunión en las plazas al “impedir el paso de las calles que la atraviesan”.¹⁰³

LOS «ESCLAVOS PORTUARIOS» EN LOS INTERSTICIOS DEL TRABAJO LIBRE

Todavía a la altura del decenio de 1820 las operaciones de carga y descarga en los buques eran realizadas por estibadores blancos pues existía una restricción para la «gente de color», salvo que estuviesen matriculados. La permanencia de esta exclusividad laboral se tradujo en 1822 a que las labores de manipulación de mercancías en los buques la desempeñaron cerca de 100 estibadores, lo que unido a los 8 matriculados que vigilaban las mercancías, restringió a un centenar la cantidad de trabajadores blancos existentes. En contraposición, en los muelles próximos a la Aduana laboraron unos “doscientos negros jornaleros (...), los unos a mano, otros con carretillas y muchos en los barcos carboneros”, sin contar las cuadrillas de los 27 capataces de cuadrillas formadas exclusivamente trabajadores afrodescendientes.¹⁰⁴ George Reid consideró que las cuadrillas como forma de organización laboral en el ámbito de la esclavitud urbana tuvo un impacto menor, salvo en el caso de los negocios que exigían una alta concentración de trabajadores cautivos, como las manufacturas, o en el contexto brasileño en el que articularon el sistema de *cantos* para el transporte terrestre.¹⁰⁵

¹⁰¹ “Oficio manuscrito de Ignacio José Urrea al ayuntamiento exponiendo temores sobre el cumplimiento por parte de los dueños de carretas, de las ordenanzas sobre las mismas”, 7 de enero de 1813, Leg. 562 exp. 13, DR, ANC.

¹⁰² “Reiterando la orden sobre los desórdenes de los carretoneros”, 2 de septiembre de 1834, Leg. 3 exp. 151, GSC, ANC.

¹⁰³ Ibidem.

¹⁰⁴ *Guía mercantil de La Habana para el año de 1822*, p. 84.

¹⁰⁵ George Reid Andrews, *Afro-Latinoamérica 1800-2000*, Iberoamericana, Madrid, 2007, p. 51.

En el ámbito portuario cubano, las cuadrillas de trabajadores afrodescendientes ya fuesen libres o esclavos, desempeñaron un papel central desde mediados del siglo XVIII en las operaciones de carga y descarga, pues el peso de esta actividad que se ubicó en los muelles noroccidentales estuvo directamente a su cargo. Sin embargo, la expansión azucarera no implicó en las primeras décadas del siglo XIX una transformación sustantiva en las dinámicas de trabajo o en sus mecanismos de organización. Moreno Friginals asumió que el ingenio de 1800 había acumulado todas las innovaciones científico-técnicas sobre el cultivo del azúcar que se habían descubierto en la centuria anterior, en la medida que fueron compatible con el trabajo esclavo, sin embargo, a su juicio la «gran manufactura» terminó siendo una ampliación cuantitativa de los viejos trapiches, tanto en la maquinaria instalada como en el número de cautivos empleados en la fabricación del azúcar, lo que sin duda resulta coherente con su tesis sobre la obsolescencia tecnológica que conllevó emplear el trabajo esclavo.¹⁰⁶ Aunque la imprecisión de esta tesis ya ha sido analizada auxilia a entender lo que sucedió en el enclave portuario habanero con las cuadrillas de trabajadores afrodescendientes en el tránsito de un siglo a otro. Su incremento se produjo en proporción directa al aumento de capataces de muelles y atendiendo a la dinámica comercial del enclave habanero, propio de una de las primeras economías agroexportadoras del Nuevo Mundo, no obstante, no se constataron cambios sustantivos en su funcionamiento laboral.

En la década de 1830 el tamaño de las cuadrillas varió entonces en dependencia del ejercicio para el que estuviesen destinadas, por ejemplo, Agustín Ceballos publicó en el *Diario de La Habana* un anuncio en el que refería no poder admitir más “negros para trabajar” en el muelle, ya que disponía de más de 160 jornaleros;¹⁰⁷ por su parte Esteban Lobio planteó al presidente de la Real Junta de Fomento de Agricultura y Comercio que cada vez que se le había asignado la limpieza del muelle había dispuesto “veinte hombres de su peculio para aquel fin”.¹⁰⁸ Desde el reglamento de 1820, ya analizado en este capítulo, el celador del muelle dispuso de una lista con las cuadrillas existentes, avisando previamente al capataz para que realizase esta operación, en caso de que se “observase que no es bastante una cuadrilla, nombrará dos, de modo que nunca baje el número de veinte hombres”.¹⁰⁹ En caso de ausencia del capataz obligado a realizar las labores de

¹⁰⁶ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 79.

¹⁰⁷ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, p. 97.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 92.

¹⁰⁹ “Reglamento propuesto para la buena policía de muelle de esta ciudad (Habana) por la Diputación de él...”, 1820.

limpieza, el mismo reglamento estableció que se “solicitarán negros que la desempeñen a costa del que faltó”.¹¹⁰

Más allá de la estrategia de *marketing* laboral que utilizó Ceballos, el número de operarios respondió a la cantidad de buques que estaban a la espera de ser descargados/cargados, pero también de las negociaciones entre los capataces y los comerciantes. El marcado carácter eventual del trabajo portuario no se modificó por el hecho de que aumentase el número de capataces y de sus cuadrillas, ya que a mayor cantidad de unos y otros, la competitividad por negociar los mejores contratos con las casas comerciales se intensificó y el acceso al trabajo dependió cada vez más de la capacidad y eficiencia de las cuadrillas. Leex Heerma van Voss y Marcel van der Linden sostuvieron que los operarios con una mejor relación laboral con el capataz o la pertenencia a cuadrillas más eficientes les permitió obtener una ventaja a la hora de conservar su empleo y alcanzar mayores remuneraciones en enclaves portuarios donde el trabajo resultó insuficiente o en períodos de baja actividad.¹¹¹

En los muelles situados al noroeste de la bahía la organización del trabajo portuario se articuló en torno a los capataces (contratistas) y sus cuadrillas de cargadores, mientras que el sistema de transporte de mercancías implementado desde finales del siglo XVIII promovió en sus distintas fases (plantación-ciudad-muelle) la utilización de un número cada vez mayor de esclavos. En este contexto, los matriculados vinculados al tráfico marítimo y los operarios afrodescendientes cohabitaron en constante disputa y en plena expansión de un mercado de trabajo racializado, con esclavos jornaleros, que resultaron ser a la postre los sepultureros del ordenamiento laboral del Antiguo Régimen. La «segunda esclavitud» implicó una homogenización a gran escala del trabajo cautivo, que desbordó el ámbito laboral de la plantación azucarera y se extendió por el entramado urbano replicando las lógicas productivas del ingenio/cafetal. Solo los almacenes de depósito, con su reserva de fuerza de trabajo (libre y cautiva) estuvieron en la capacidad de optimizar el régimen de trabajo en la ciudad.

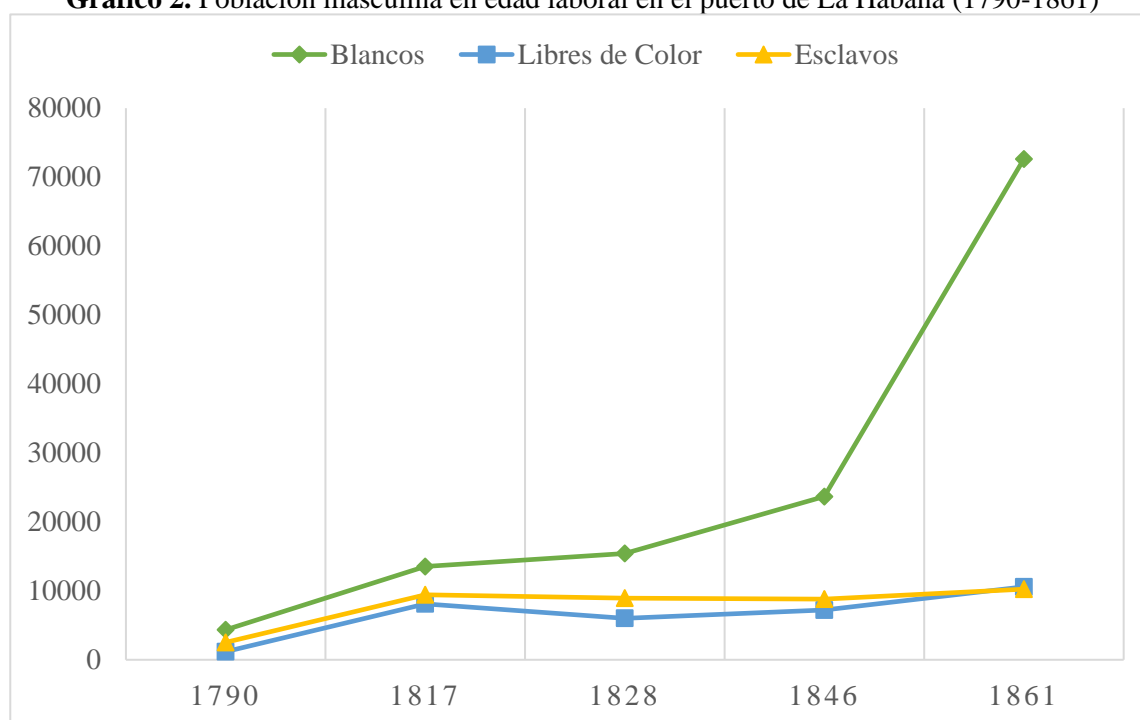
El impacto demográfico y laboral de la «segunda esclavitud» (Véase el **Gráfico 2.**), que se observó no solo en el volumen de trabajadores que se incorporaron de manera progresiva al mercado de trabajo, como el acentuado proceso de racialización de los oficios, si bien tardó en imponerse en cuanto a las formas organizativas, no dejó de producir

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ Leex Heerma van Voss y Marcel van der Linden, “Configuraciones 1790-1970”, p. 42.

una transformación radical en la evolución de la pirámide laboral del enclave portuario. En los nuevos «puertos azucareros» de Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos la entrada masiva de africanos esclavizados para abastecer la gran manufactura azucarera configuró, tanto en el ámbito urbano como rural, dinámicas laborales, propias de la «segunda esclavitud», de hecho, esto se produjo en las respectivas ciudades con mayor intensidad al no disponer de un sector socioeconómico de «gente de color» tan importante como el existente en el enclave habanero. Su conexión tardía a la producción global de la gramínea, así como la ampliación de las redes ferroviarias y la infraestructura portuaria aceleró el proceso de homogenización laboral, lo que permitió su ensamblaje con el nuevo sistema laboral de la zona suroriental de la bahía habanera.

Gráfico 2. Población masculina en edad laboral en el puerto de La Habana (1790-1861)



Fuente: Elaboración propia. Censos de 1790, 1817, 1828, 1846 y 1861

La documentación estadística consultada presenta la dificultad de que los grupos etarios no siempre coincidieron con respecto a la edad mínima, para incluirlos en la categoría de población activa, lo que genera una superposición de individuos entre un grupo etario y otro, en dependencia del censo que se utilice. A pesar de esta distorsión que impide la uniformidad en las cifras y que resulta imposible de resolver porque no se puede desagregar más los conjuntos poblacionales, se considera pertinente el **Gráfico 2.** para describir el volumen global y el peso de cada sector étnico-jurídico en el entramado

laboral urbano. Además, establecer la población laboral activa en esta franja etaria en el contexto de la «segunda esclavitud», resulta complejo, porque la evidencia documental apunta a que existieron trabajadores tanto libres como coactivos por debajo o por encima de la misma, sin embargo, esta acotación permite evaluar, como impactó la entrada masiva de africanos esclavizados y hacia donde se dirigió este flujo migratorio atendiendo a las necesidades productivas de la economía atlántica de la Mayor de las Antillas.

El impacto sociodemográfico y laboral de la «segunda esclavitud» se puede corroborar, para el puerto de La Habana, si se analiza la evolución de su población masculina en edad laboral activa en dos periodos específicos: 1790-1820 y 1820-1860. Durante la primera etapa se produjo una fuerte expansión demográfica en los distintos grupos étnicos-jurídicos (blancos, libres de color, esclavos), que coincidió temporalmente con el periodo legal de la trata trasatlántica y que evidencia cómo el flujo migratorio de los africanos esclavizados si bien tuvo como principal centro receptor el ingenio/cafetal, hasta 1817 es posible detectar que también la ciudad se benefició de manera progresiva de esta inmigración forzosa. Se puede constatar que el sector poblacional de los cautivos se multiplicó casi cuatro veces, un ritmo de crecimiento ligeramente superior al de los trabajadores blancos, pero inferior al de la «gente de color», que casi septuplicó su población. Esto evidencia la subsistencia de mecanismos en que los esclavos africanos y criollos pudieron transitar, ya insertos en el entramado laboral urbano, el largo y azaroso camino de la libertad (manumisión, coartación, libertad graciosa, etc.).¹¹²

De 1790 a 1820 el sector afrodescendiente en edad laboral (libre y cautivo) superó a la población blanca. Sin embargo, la tendencia posterior a 1817, a pesar de que se mantuvo e incluso se superó los volúmenes de entrada de bozales, derivó en una prolongada estabilidad en los ritmos de crecimiento demográfico. No sucedió lo mismo con la población blanca que en las décadas de 1820 y 1830 continúa incrementándose, en esto influyó también los movimientos migratorios de las antiguas posesiones americanas (Florida, México, etc.) y la entrada de peninsulares, pero fundamentalmente estuvo sujeta a su propio desarrollo vegetativo. A partir de 1840 el ritmo de crecimiento se aceleró, lo que, unido al estancamiento de la población afrodescendiente (libre y cautiva), amplió la brecha demográfica y aumentó su capacidad de inserción laboral. Algunos autores como

¹¹² Sobre esta problemática véase a Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriño, *Para librarse de lazos, antes buena familia que buenos brazos*; José Luis Belmonte, *Ser esclavo en Santiago de Cuba. Espacios de poder y negociación en un contexto de expansión y crisis 1780-1803*, Doce Calles, Madrid, 2011; Claudia Varela y Manuel Barcia, *Wage-earning slaves: coartación in nineteenth-century Cuba*, University of Florida Press, Gainesville, 2020.

Pezuela incluyeron en sus datos estadísticos bajo la categoría de población blanca a los yucatecos y a los culíes asiáticos. Sin embargo, las cifras del censo de 1861 establecieron un total de 6.066. individuos para la jurisdicción habanera,¹¹³ entre los primeros y los segundos, lo que apunta a que su proporción resultó marginal con respecto al monto de la población blanca. En la segunda etapa (1840-1860) se disparó la reserva de fuerza laboral blanca en el enclave habanero, mientras que la de trabajadores afrodescendientes y cautivos tendió a equiparar sus índices de crecimiento.

La persistencia de un núcleo cautivo en el entramado urbano habanero que se mantuvo estable en el periodo de 1820 a 1860, en el mismo contexto de la segunda expansión azucarera en la región Habana-Matanzas, condujo a maximizar la empleabilidad de los trabajadores libres, que se vieron forzados a competir en la ciudad con un trabajador esclavizado, que representó una mayor rentabilidad económica para sus “empleadores”. Si se analiza la estadística laboral atendiendo a la proporción de operarios sin destino ocupacional se observa las dinámicas particulares de este proceso. En 1828 el total de trabajadores blancos ascendió a 16.520, solo el 0.9% aparece sin oficio conocido, mientras que en el caso de los afrodescendientes libres se eleva al 16%, una cifra desproporcionada que se explica porque en el censo, en el total de desempleados (1.098), se incluyeron los que estaban destinados al servicio doméstico, que en este sector poblacional no era una ocupación despreciable desde el punto de vista cuantitativo.¹¹⁴

Casi 20 años después y ya consolidada la plantación azucarera, el desempleo de los operarios afrodescendientes se ubicó en torno al 7.4% y el de los trabajadores blancos en un 3.6%.¹¹⁵ Este último dato que presenta al sector de los operarios blancos con el menor índice de desempleo, siendo el grupo poblacional en edad activa con mayor crecimiento demográfico en la primera mitad del siglo XIX, sustenta la estrategia de la élite azucarera de concentrar el trabajo cautivo a la plantación para estar en mejores condiciones demográficas y laborales de proceder al blanqueamiento en el ámbito urbano. La «segunda esclavitud» resultó entonces incompatible, por un lado, con la existencia de un fuerte sector afrodescendiente libre, pero también con las modalidades de la esclavitud urbana que habían persistido en el periodo pre plantacionista, ya sea en el desproporcionado peso de la servidumbre doméstica como en los esclavos puestos a ganar su jornal. El

¹¹³ *Cuadro estadístico general que demuestra la población total de la Isla de Cuba...*, 1861.

¹¹⁴ *Año de 1828. Censo de la siempre fidelísima ciudad de La Habana, capital de la siempre fiel Isla de Cuba*, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M., La Habana, 1829.

¹¹⁵ *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1846*, p. 56.

estancamiento del sector afrodescendiente (libre/cautivo), respondió a la presión de la «segunda esclavitud» de movilizar todos sus recursos humanos en la plantación azucarera.

Es un proceso que no resultó exclusivo para el enclave portuario habanero y que Piqueras asoció a la consolidación del modelo plantacionista azucarero, pero también al retroceso de las manumisiones tras 1817.¹¹⁶ Si se observa el **Gráfico 2.**, en el periodo de 1817 a 1828, la población afrodescendiente libre en edad laboral disminuyó a un ritmo más rápido que la cautiva, de hecho, mientras esta última tendió a la estabilización, el grupo poblacional de la «gente de color» tardó más en recuperar los valores previos a 1820, sin embargo, no recuperó el monto total de trabajadores afrodescendientes libres en edad laboral que existían antes de la primera expansión azucarera (1790). La «segunda esclavitud» no solo configuró una nítida distribución geográfica de la fuerza de trabajo cautiva, sino que a su vez y más importante, estableció una contención estricta a la demanda laboral excesiva de operarios afrodescendientes libres y esclavos en el mercado de trabajo urbano.¹¹⁷ Un análisis del contexto posterior a 1820 permite comprender la función que desempeñaron los «esclavos portuarios» en la bahía habanera y cómo su utilización extensiva contribuyó, no sin la generación de conflictos con los trabajadores libres, a fisurar los privilegios sociolaborales que estos habían detentado desde la segunda mitad del siglo XVIII.

En julio de 1820 el ayuntamiento de Regla estableció que ningún trabajador afrodescendiente podía trasladar en las embarcaciones destinadas al tráfico marítimo, de pasajeros o mercancías, de un lado a otro de la bahía habanera. Dos meses después la vecina del pueblo de Regla, Magdalena Álvarez protestó ante el ayuntamiento pues era propietaria de un esclavo mulato que realizaba esta actividad, impedida para ella por “el decoro de su sexo”.¹¹⁸ Los argumentos de Álvarez se ciñeron a la defensa de su “derecho de propiedad” y a la erradicación de las matrículas que el gobierno liberal instaurado en la metrópoli había impulsado. El 18 de noviembre Tomás Romay le recordó al “Ayuntamiento constitucional del pueblo de Regla” que desde la sesión del 21 de octubre pasado la Diputación provincial se había decantado a favor de la demanda de Magdalena Álvarez. A pesar de ese dictamen el alcalde de Regla publicó en el diario municipal un decreto en

¹¹⁶ José Antonio Piqueras, “Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba”, p. 102.

¹¹⁷ *Ibidem*, p. 103.

¹¹⁸ “Expediente promovido por D^a Magdalena Álvarez sobre que se puedan emplear negros en el tráfico de botes al pueblo de Regla”, 1820, Leg. 870 exp. 29.399, GSC, ANC.

el que exigió al celador del muelle que imposibilitase la presencia de esclavos en los botes hasta que se promulgase otra disposición. Sin conocer el voto favorable de la Diputación Provincial y atendiendo a la actitud del alcalde de mantener la prohibición, los matriculados Andrés del Valle, Cristóbal Neboi, Manuel Sánchez y Gregorio Martínez le comunicaron a la citada Junta Provincial que previamente habían escrito una representación, teniendo como base el artículo 13 de la Constitución de Cádiz,¹¹⁹ ya que la prohibición municipal afectó el capital de los que habían invertido en comprar un “negro que los aliviase en el trabajo de sus botes” y porque entonces los esclavos estarían sin tener donde ganarse el jornal.¹²⁰

Por eso los firmantes solicitaron del gobierno, con cuyos principios coincidían, que los dejase en su “libre uso de nuestras facultades e industrias”,¹²¹ aspirando así a que luego de haber prestado su servicio como matriculados, pudiesen emplear a sus esclavos en la misma actividad, sin interferencia de los poderes públicos. El desconocimiento de los matriculados sobre el resultado que en el gobierno superior había tenido la protesta inicial de Magdalena Álvarez, no solo visualizó el éxito del ayuntamiento en ocultar esta información, sino también su voluntad en defender los privilegios sociolaborales de los trabajadores libres. El problema radicó también, en que parte de estos últimos estaban a favor del uso de cautivos porque les resultaba más rentable. El 23 de noviembre, el cabildo de Regla en una sesión ordinaria en la que participó el alcalde Juan de Dios Pérez se justificó ante la Capitanía General aludiendo que cuando se adoptó esa prohibición el 21 de julio, lo hizo en beneficio de la «gente de mar» de la que “hay un número considerable en este pueblo”.¹²² El cabildo sostuvo que era su obligación favorecer que esta clase buscase el sustento para sí y su familia, porque:

... todos los dueños de embarcaciones con motivo de introducir un negro por cinco o seis reales no quieran un compañero blanco, a quien tenían que darle la mitad del producto que rindiese la embarcación (...), aumentando por otro lado la numerosa vacante de los renombrados individuos de mar, que, hallándose, pereciendo de necesidad sin tener en que trabajar andarían errantes. (...) los negros esclavos que pueden ocuparse en los trabajos terrestres, no debían

¹¹⁹ Ibidem. El artículo 13 expresó que: “El objeto del Gobierno es la felicidad de la Nación, puesto que el fin de la sociedad política no es otro que el bienestar de los individuos que la componen”. Disponible en [CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA MONARQUÍA ESPAÑOLA \(congreso.es\)](https://www.congreso.es/constitucion-politica-de-la-monarquia-espanola), consultada el 7 de febrero de 2021.

¹²⁰ “Expediente promovido por D^a Magdalena Álvarez sobre que se puedan emplear negros en el tráfico de botes al pueblo de Regla”, 1820.

¹²¹ Ibidem.

¹²² Ibidem.

permitírseles la introducción en los renombrados botes, cuando este tráfico marítimo debía estar expedido solamente para ellos; a fin a todos los individuos de mar.¹²³

El discurso pro privilegios del ayuntamiento de Regla no era algo nuevo. En 1806 el comandante de Marina Juan María Villavicencio había expresado sus reparos por la situación laboral de los matriculados y como la presencia de trabajadores esclavizados condicionó los jornales de los primeros.¹²⁴ Catorce años después el argumento continuaba siendo el mismo: el mercado laboral portuario, regulado por la matrícula de mar de 1802, debía constituir un espacio cerrado para la «gente de mar». Según el Apostadero de La Habana, en 1806, y el cabildo de Regla, en 1820, los matriculados lograban reunir una cantidad suficiente de operarios para satisfacer el tráfico de pasajeros y mercancías en la bahía sin que fuese necesario el empleo de fuerza de trabajo coactiva.

Imagen 8. Cargadores afrodescendientes en el muelle de la Aduana (siglo XIX)



Fuente: *Isla de Cuba Pintoresca*, Cuban Heritage Collection

Ambas instancias apostaron infructuosamente por delimitar la utilización de los cautivos al ámbito terrestre, amparados en la omisión que sobre este asunto había

¹²³ Ibidem.

¹²⁴ “Sobre el tráfico de puerto de La Habana que tiene arrendado la ciudad y reclama el gremio de matriculados”, 1806-1807.

presentado la matrícula de mar, completamente justificado ya que las mismas habían sido concebidas para el escenario laboral peninsular. Sin embargo, quedaba por resolver la rentabilidad del trabajo esclavo y los costes que implicaba emplear a operarios libres, ya sea por los jornales que podían ser aceptables por los esclavos como por la división de las ganancias que exigían los matriculados. El problema central en el enclave portuario no estribó en la falta de brazos, sino en qué tan competitivo resultaba el empleo del trabajo libre en un periodo de pleno crecimiento de la importación masiva de africanos esclavizados. La entrada en vigor del tratado firmado con Gran Bretaña en 1817 sobre el fin de la trata trasatlántica y el compromiso español de perseguir el tráfico disparó el miedo de la sacarocracia criolla de perder su principal fuente de aprovisionamiento de fuerza de trabajo.

De 1816 a 1820 solamente por el puerto de La Habana entraron cerca de 95.617 bozales,¹²⁵ oferta de mano de obra que estuvo muy por encima de la demanda laboral, dado el desarrollo técnico de las plantaciones azucareras en la región Habana-Matanzas, por lo que parte de esta debió dirigirse a los espacios laborales que existían en la ciudad. En 1820 el precio del esclavo con su máxima capacidad productiva (15-40 años) descendió casi 100 pesos con respecto al año anterior,¹²⁶ y la saturación de brazos facilitó que pequeños propietarios adquirieran cautivos como la mejor estrategia de inversión y multiplicar sus ganancias si los destinaban a ganarse un jornal en la ciudad. Durante la primera mitad del siglo XIX, a pesar de la transición del carácter legal a ilegal de la trata, la presión británica sobre el tráfico de bozales y los cambios internos de la industria azucarera, a juicio de Laird Bergard, Fe Iglesias y María del Carmen Barcia el coste del esclavo se “mantuvo sorprendentemente estable”.¹²⁷ El conflicto antes reseñado sobre la utilización de cautivos en los botes del tráfico en el poblado de Regla sugiere que un sector de la clase matriculada promovió el trabajo esclavo, aunque indirectamente su extensión en el entramado portuario corroía la lógica laboral en la que se había articulado su derecho exclusivo sobre las industrias del mar.

La formación de una geografía laboral étnicamente diferenciada también se puede constatar si se analiza la prolífera literatura de viajeros que emergió entre 1820 y 1850. José María Andueza se refirió al muelle de San Francisco en 1825 como una “ópera

¹²⁵ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia, evolución socioeconómica y formación nacional*, pp. 472-473.

¹²⁶ Laird W. Bergard, Fe Iglesias y María del Carmen Barcia, *The Cuban slave market, 1790-1880*, Cambridge University Press, Cambridge, 1995, p. 165.

¹²⁷ *Ibidem*, p. 47.

mercantil” marcada por el ritmo de un “incesante ruido de carretones y carretillas, que iban y venían sin interrupción; era una algazara continua de cantos marinos en distintos idiomas; era una sentida plegaria coreada por doscientas voces africanas”.¹²⁸ La descripción de Andueza sobre el monto de trabajadores afrodescendientes coincidió con el número de jornaleros que estaban fuera del régimen de cuadrillas. Tal “precisión” apunta a la posibilidad de que el autor hubiese consultado la *Guía mercantil* de 1822 o 1823, para contrastar su recuerdo de esa primera impresión del referido muelle, sin embargo, esto no le resta valor pues en las tres décadas posteriores hay pocos cambios en esta narrativa sobre el predominio de los trabajadores afrodescendientes en los muelles habaneros.

Esta visión étnica no se circunscribió únicamente a los viajeros, el poder metropolitano encarnado en la figura del capitán general también compartió esa imagen laboral. En agosto de 1836, y a consecuencia de la elección de Richard Madden como Superintendente de “negros africanos”, Miguel de Tacón advirtió las consecuencias políticas de implementarse el no retorno a África de los cargamento de bozales apresados por la marina británica, pues en La Habana existía un importante número de emancipados, negros ladinos, pero también de “cargadores de muelles, peligrosos siempre por el contacto con los extranjeros”.¹²⁹ Para Tacón, incrementar el total de libertos entrañó “gravísimos inconvenientes”, pero su mayor preocupación recayó en la participación de estos “elementos desfavorables” en la economía de servicios, principalmente en el sistema de embarque y de transporte terrestre de mercancías.¹³⁰ La inquietud de Tacón cobraba más fuerza, no solo por el aumento de libertos, sino porque los muelles habaneros constituyeron los vasos comunicantes entre la plantación azucarera y el puerto, unos vasos comunicantes donde la información fuera de la estricta vigilancia del ingenio/cafetal, pasaba de mano en mano, de esa mayoría afrodescendiente dedicada al transporte de mercancías.

Desde la década anterior la capitanía del puerto había advertido sobre el hecho de que en ocasiones los marineros negros de buques extranjeros, en vez de retornar a sus países de origen, se quedaban “vagando por estos muelles y bahía”¹³¹ y aun cuando trabajaban lo hacían sin la debida licencia, siendo aprehendidos por los celadores de muelles. La respuesta del Real Consulado ante la solicitud de la capitanía del puerto de ubicarlos

¹²⁸ José María de Andueza, *Isla de Cuba pintoresca*, p. 6.

¹²⁹ Juan Pérez de la Riva, *Correspondencia reservada del capitán general don Miguel de Tacón*, pp. 252-253.

¹³⁰ *Ibidem*, p. 253.

¹³¹ “Sobre el destino que deba darse a los marineros negros de buques extranjeros que por enfermos ó fugitivos se quedan en esta ciudad”, Leg. 201 exp. 8.927-A, RCJF, ANC.

en su Depósito de Cimarrones no dudó en cuestionar la legalidad de la medida, aun cuando se considerasen vagos, de mezclarlos con cimarrones y esclavos “provisionalmente confinados a trabajos públicos”.¹³² Por otro lado, la mirada europeizada de la condesa de Merlin en la década de 1840, ya consolidada la «segunda esclavitud», representó a los muelles noroccidentales “poblados de una multitud mezclada de mulatos y negros” que efectuaban las labores de transportar las mercancías “al compás de estrepitosos gritos”.¹³³

Sobre este último aspecto cabe destacar la similitud con otros ámbitos portuarios, donde la «segunda esclavitud» constituyó un elemento importante en la configuración del mercado laboral urbano. Velasco e Cruz destacó para el caso de Río de Janeiro cómo los escravos ganhaderos y los trabajadores afrobrasileños emplearon la música de origen africana para coordinar y marcar los ritmos en las labores de carga.¹³⁴ Una tesis similar sostuvo Michael Thompson para explicar los cánticos de los *screwmen* negros en el suroeste puerto de Charleston.¹³⁵ No debe restarse importancia al entorno laboral, aunque vale resaltar que no fue privativo de los enclaves portuarios, pues tanto el azúcar, el café y el algodón articularon en sus respectivas unidades productivas regímenes de trabajo particulares que favorecieron la interrelación entre labores específicas como la carga y descarga de mercancías con mecanismos de organización equivalentes y una peculiar cultura de trabajo bajo la fuerte impronta africana. El componente étnico y racial coadyuvó a estructurar estas dinámicas laborales que en más de una ocasión impresionaron a los viajeros de Río de Janeiro, Charleston o La Habana.

TRABAJO A JORNAL Y POLIFUNCIONALIDAD LABORAL

La utilización a gran escala de trabajadores esclavizados terminó por quebrantar las prohibiciones laborales que sobrevivían en la década de 1820. El análisis de más doscientos anuncios de ventas de cautivos/esclavos prófugos relacionados con las labores portuarias y publicados por la prensa habanera (fundamentalmente el *Diario de La*

¹³² Ibidem.

¹³³ María de las Mercedes Santa Cruz y Montalvo, *Viaje a La Habana*, p.11.

¹³⁴ María Cecilia Velasco e Cruz, “Puzzling Out Slave Origins in Rio de Janeiro Port Unionism...”, p. 222.

¹³⁵ Michael Thompson, *Working on the Dock of the Bay*, p. 20.

Habana)¹³⁶ entre 1811 y 1845 destacó la importancia de los esclavos en la estructuración de un mercado laboral racializado y cómo avanzó este proceso corrosivo que facilitó que operarios de esta condición se desempeñasen como lancheros o estibadores.¹³⁷ La «polifuncionalidad laboral» de los trabajadores esclavizados constituyó en el enclave portuario habanero un factor de primer orden que favoreció su inserción en una economía de servicios orientada ahora a complementar la producción de *commodities* tropicales y a optimizar el sistema de transporte de mercancías.

Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriño han investigado su comportamiento en el entramado laboral del ingenio, destacando la importancia de los cautivos con oficios en el proceso productivo, sin que, por esto se obvие su mayor presencia en las labores agrícolas. Ambas autoras sugieren que incluso algunos destinados al corte de caña podrían participar en la elaboración de azúcar en la casa de calderas.¹³⁸ La plantación azucarera en Cuba nació como un espacio donde coexistió el trabajo libre y el cautivo, aunque el segundo hegemonizó la forma en que se articuló el ordenamiento laboral de la misma. Debe acotarse que su estudio se centró en el área azucarera de la jurisdicción de Guanajay, en un contexto previo a las transformaciones tecnológicas de la década de 1840 y a la introducción masiva de culíes como mano de obra.

Aproximadamente el 30% de los “esclavos útiles” de su muestra disponía de un oficio,¹³⁹ de los cuales un 59% estaba ubicado en el “sector fabril” y un 30% en el “sector artesanal”,¹⁴⁰ es decir, la calificación técnica de los esclavos previa a la “industrialización azucarera” en la decena de ingenios analizados estuvo en torno a un tercio de la población laboral “útil”, ahora bien, esta realidad laboral no fue la tendencia en el resto de las

¹³⁶ Agradezco a las colegas Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes quienes gentilmente compartieron parte de la documentación procesada proveniente de su repositorio digital sobre el *Diario de La Habana*.

¹³⁷ Por citar algunos ejemplos: en 1821 se anunció un esclavo que durante los tres últimos años había sido empleado en la estiba de buques, en 1827 otro que por 450 pesos tenía como oficios reconocidos los de albañil y calesero, pero que igual entendía el trabajo en las lanchas del muelle. En 1844 el *Diario de La Habana* y el *Diario de Aviso* publicaron anuncios en los que se vendían esclavos que alternaban las labores de estiba con las de lanchaje. Véase *Diario de La Habana*, 20 de noviembre de 1821; 10 de agosto de 1827; 10 de mayo de 1844; *Diario de Avisos*, 25 de abril de 1844.

¹³⁸ Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño, “Trabajo vs. azúcar: la importancia de los oficios calificados en las plantaciones de La Habana (1798-1836)”, *Boletín del Archivo Nacional*, 22, La Habana, 2014, p. 97. Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Estrategias de Libertad*, vol. 1, p. 341.

¹³⁹ Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño, “Trabajo vs. azúcar: la importancia de los oficios calificados en las plantaciones de La Habana (1798-1836)”, p. 95.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 97, p. 99.

unidades productivas de la región Habana-Matanzas. De acuerdo con la muestra compilada solo uno de los 235 esclavos calificados resultó ser “maestro de azúcar”. A medida que avanzó la tecnificación en la plantación azucarera, este dato revela el nuevo contexto laboral que impuso «segunda esclavitud». En 1846 las jurisdicciones azucareras de La Habana, Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos, Sagua la Grande, Güines y Mariel sumaron 892 “maestros de azúcar” blancos, solo en Trinidad y Bejucal se enlistaron los únicos afrodescendientes libres que desempeñaron este oficio, seis en total.¹⁴¹

Para 1860, bajo esta categoría laboral se enlistó a 1.049 operarios en toda la Isla, el 99.8% fueron blancos.¹⁴² Ambas autoras en estudios posteriores afirmaron que la “polifuncionalidad de la fuerza de trabajo era parte de la plantación esclavista”, aunque no dejaron de advertir que el desarrollo de las plantaciones azucareras y cafetaleras demandó un mayor número de mano de obra especializada libre, que con anterioridad se había dedicado preferentemente en el ámbito urbano.¹⁴³ En el caso del trabajo portuario, este se caracterizó por su baja especialización laboral, lo cual facilitó que determinados esclavos, con un oficio ya aprendido, se desempeñasen ocasional o sistemáticamente en el puerto. Resultó más frecuente en el caso de ocupaciones que se podían intercalar o cuyo principio de funcionamiento era el mismo. Fue común encontrar en esta dirección a los empleados en el transporte terrestre (caleseros, carretoneros, carretilleros, etc.) que alternaban sus oficios en la medida en que uno u otro, o simultáneamente les permitía ganar el jornal diario:

Ha fugado de la casa de su amo el negro criollo nombrado Juan de la Cruz, conocido también por el Vapor, es alto, de un grueso regular, cerrado de barba, de alguna edad, con algunas canas, estaba vestido con camisa y pantalón blanco y sombrero negro, ha trabajado en volantes de alquiler por la plazuela de Belén, y de tabaquero, su paradero ha sido siempre por las inmediaciones de S. Ambrosio y sus circunferencias, algunas veces ha trabajado en el muelle, hay noticias de que anda por el manglar: al que lo entregare se le pagará á la captura en el cuartel de S. Francisco, entrando por la guardia, habitación del teniente de Málaga D. José del Prado; advirtiendo que será responsable el que lo abrigare á los daños y perjuicios que ocasionare.¹⁴⁴

Un negro de buena presencia, jornalero de muelle, vogador excelente, enterciador de tasajo, regular calesero de una bestia, sano y sin tachas, muy humilde, en 450 ps. venta real libras para el vendedor: calle de la Habana n. 153 entre la del Sol y calle de la Muralla, ó se cambia por una negra, lavandera y cocinera, que sea sana y sin tachas.¹⁴⁵

¹⁴¹ *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1846.*

¹⁴² *Noticias estadísticas de la isla de Cuba en 1862.*

¹⁴³ Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Estrategias de Libertad*, vol. 1, p. 341.

¹⁴⁴ *Diario de La Habana*, 30 de julio de 1825.

¹⁴⁵ *Diario de La Habana*, 17 de marzo de 1837.

De la casa n. 55 calle de la Picot fue entregado el día 10 de enero del año de 1842 por su dueño a D. Francisco Martínez, para que proporcionase venta del negro Encarnación, de 48 a 59 años, estatura regular, delgado, ojos chicos y recogidos al mirar, de oficio rozador en las canteras, carretero, carretonero del muelle y cocinero, el que ha estado en presidio (...) pagando por su captura lo encarga a los ministros de justicia que lo aprehendan, advirtiéndole que sí tiene licencia es falsa o puede venderse por libre.¹⁴⁶

João Reis ha explicado para la San Salvador de Bahía decimonónica que esta superposición de oficios y destinos laborales por parte de los africanos esclavizados fue empleada con asiduidad. Por un lado, se utilizó como mecanismo de coerción de los propietarios para rentabilizar su inversión, pero también, y no menos importante, formó parte de la estrategia de los cautivos para su sustentabilidad económica y para facilitar el tránsito hacia la libertad individual y coadyuvar la de su familia.¹⁴⁷ En el enclave habanero esta práctica fue, como ya se ha explicado, bastante común y se extendió en la medida que creció la población cautiva en la estructura laboral urbana. La capacidad de simultanear funciones laborales no se circunscribió solamente al origen étnico del esclavo (africano o criollo), o al menos con los datos que se disponen hasta el momento no resulta fiable establecer esta proporción, sino que estuvo sujeta en mayor medida a la presión económica tanto de los propietarios como de los propios esclavos de rentabilizar su estatus de semi libertad.

El análisis de otras fuentes documentales puede ayudar a esclarecer esta problemática que reviste gran importancia para evaluar el nivel de adaptabilidad de los esclavos de origen africano, teniendo en cuenta que para el contexto cubano la intensidad del tráfico negrero en el periodo ilegal (1820-1870) presionó sobre la reproducción “criolla” de la mano de obra cautiva, en contraposición con lo que ocurrió en el sur de Estados Unidos, donde sí fue posible reproducir la población esclava.¹⁴⁸ Reis también hizo énfasis en el carácter étnico para explicar la distribución de los oficios urbanos y evaluar cómo la tradición laboral de las sociedades de origen de los trabajadores afrodescendientes influyó en su habilidad para ejercer determinada ocupación. Sin embargo, a excepción de los haussá, no llegó a determinar alguna predisposición en el resto de los grupos étnicos que rastreó en Bahía.¹⁴⁹

¹⁴⁶ *Diario de La Habana*, 19 de enero de 1844.

¹⁴⁷ João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, p. 208.

¹⁴⁸ María de los Ángeles Meriño y Aisnara Perera, “La utopía de la reproducción natural de la mano de obra y el cuidado de los esclavos criollos en los ingenios cubanos en el siglo XIX”, *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, 107, 2, 2016, pp. 71-83.

¹⁴⁹ João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, p. 207.

Alejandro de la Fuente realizó un mapeo étnico en el periodo de 1570 a 1610, cuando la población de cautivos en la ciudad habanera superó ligeramente los 5.000 individuos. A partir del análisis de los protocolos notariales rastreó las cuatro principales regiones de embarque en África (Senegambia, Golfo de Guinea, Congo/Angola y Mozambique) y al menos 29 grupos étnicos con presencia en la Isla, sin contar aquellos en los que no pudo establecer su origen tribal y cultural. Deschamps afirmó que inicialmente en el puerto de La Habana resultó mayoritaria la etnia carabalí entre los jornaleros y los capataces de cuadrillas, lo que favoreció el surgimiento de la sociedad secreta abakuá en la década de 1830.¹⁵⁰

Sin embargo, resulta imprescindible cuestionar hasta qué punto es posible establecer lazos étnicos laborales de la población cautiva en La Habana en plena expansión de la «segunda esclavitud».¹⁵¹ Un estudio similar al de Alejandro de la Fuente reviste múltiples complejidades. La primera radica en el monto demográfico superior de la trata trasatlántica en este periodo, así como en la propia naturaleza ilegal del negocio negrero tras 1820. En este sentido, la afirmación de Deschamps con relación a la caracterización étnica de los trabajadores afrodescendientes en la bahía habanera no se sustentó en fuentes documentales que sostuvieran la veracidad de su planteamiento. Para ello hubiera sido necesario una reconstrucción de los procesos de compra/venta, para establecer la proporción entre la etnia de los cautivos y los oficios que estos desempeñaron, con la dificultad que estas fuentes no siempre expresan ambas variables.

Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriño coinciden en la complejidad de rastrear los montos cuantitativos de los grupos étnicos que fueron desplazados por la trata negrera de sus sociedades africanas de origen, pues en la diáspora americana las pruebas documentales que se originan no permiten establecer esos nexos y la correlación existente con otros grupos étnicos. Ante esta dificultad ellas proponen desplazar el problema no tanto en las fuentes documentales como en el enfoque analítico y centrar la escala en la “iniciativa del africano”.¹⁵² María del Carmen Barcia ha reconstruido parte del tejido asociativo que la población afrodescendiente (libre/esclava) estableció en La Habana durante los siglos XVIII y XIX, en la que destaca un número significativo de cabildos carabalí, no obstante, la menor presencia de sociedades de distinto origen cultural africano (congos,

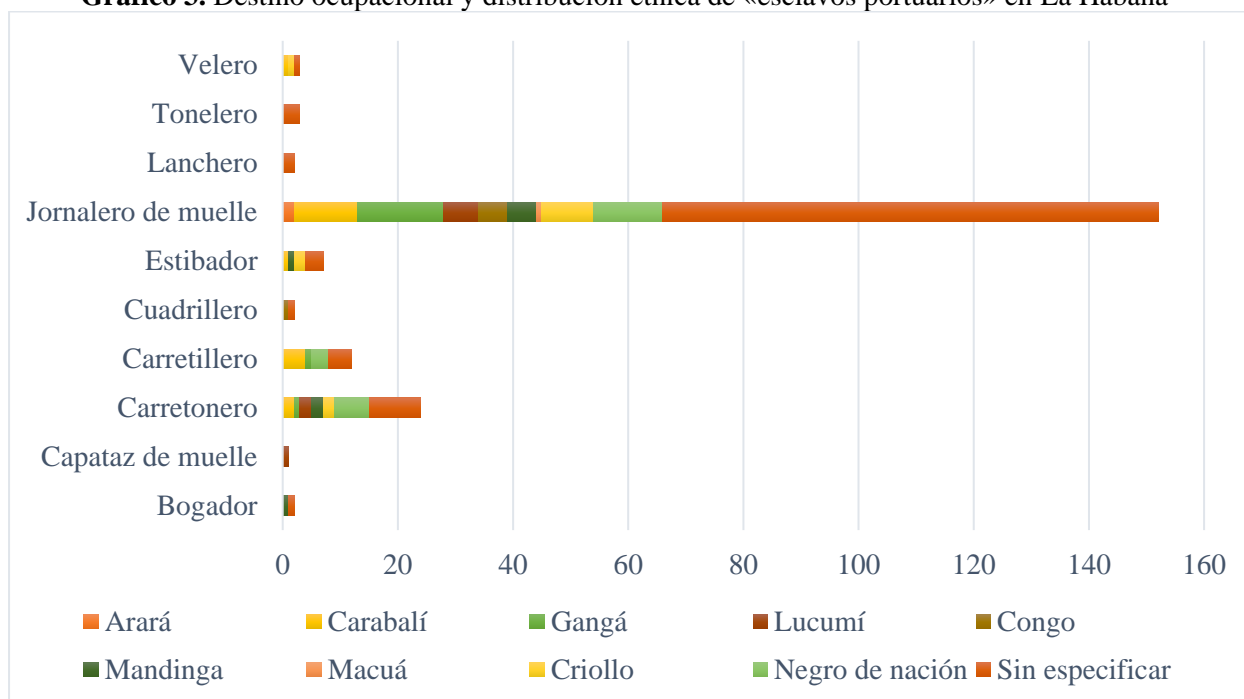
¹⁵⁰ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, p. 93.

¹⁵¹ Alejandro de la Fuente, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*, pp. 102-105.

¹⁵² Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriño, *El cabildo carabalí vivió de Santiago de Cuba*, p. 72.

lucumí, gangá, etc.), se debe en su criterio a lagunas en la documentación recopilada y no al predominio de una u otra etnia,¹⁵³ por lo que esto tampoco resulta concluyente sobre el peso de los carabalíes en el ámbito portuario. En el siguiente gráfico se presenta un acercamiento a este entramado laboral a partir del procesamiento de los anuncios de ventas de cautivos/esclavos prófugos para el enclave habanero:

Gráfico 3. Destino ocupacional y distribución étnica de «esclavos portuarios» en La Habana



Fuente: Elaboración propia, *Diario de La Habana*, 1811-1845

El **Gráfico 3.** ejemplifica la complejidad de establecer dichos nexos y pone de relieve la dificultad de generalizar que la etnia carabalí fuese mayoritaria con respecto a los otros grupos, en relación con determinado destino ocupacional. En este sentido, más de la mitad de la muestra procesada no precisó la procedencia étnica del esclavo y, a lo sumo, en ocasiones, refirió solamente que era de “nación”, sin precisar a cuál de los grupos étnicos pertenecía. De los que sí explicitaron la etnia africana, apenas 63 de una muestra de 208 esclavos, el grupo carabalí resultó el más numeroso, con una representación del 30%, seguido por los gangá (27%), los lucumí (14%), los mandingas (14%) y los congos (10%). Con respecto a lo formulado por Joao Reis sobre la preferencia étnica o la

¹⁵³ La relación completa del total de cabildos que enlistó Barcia, atendiendo a su origen étnico es como sigue: 7 arará, 30 carabalí, 24 congos, 8 gangá, 15 lucumí, 6 mandinga y 6 minas. Véase María del Carmen Barcia, *Los ilustres apellidos negros*, pp. 391-427.

predisposición a desempeñar determinado oficio, la muestra estudiada no arroja suficiente información para establecer dicha conexión. Sin embargo, sí se invierte el razonamiento, se puede establecer a modo de tendencia que el destino ocupacional portuario donde convergió el mayor número de trabajadores esclavizados estuvo en la categoría laboral de los jornaleros de muelles, seguido por los oficios asociados al transporte terrestre de mercancías: carretoneros y carretilleros.

Esta tendencia apunta también la baja especialización laboral que implicó emplearse en los muelles y la precarización de la cual estuvieron sujetos los operarios contratados. La radiografía de los «esclavos portuarios», a pesar de las deficiencias estadísticas ya señaladas, visibiliza la pluralidad étnica del mercado de trabajo portuario en el enclave habanero y la importancia relativa que desempeñó la categoría laboral de los esclavos empleados a jornal.¹⁵⁴ En 1870 la realización de un padrón sobre los oficios de la población de color en La Habana y en Matanzas estableció que una proporción significativa de trabajadores provenientes de África, o con “nación” definida, ejercieron como jornaleros durante buena parte de su vida laboral y esto les permitió, entre otras estrategias y redes que articuló la población sometida, transitar el camino hacia la libertad. La categoría de jornalero no definió un tipo de oficio, sino la forma retributiva en que el esclavo percibía su salario por la actividad realizada.

Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriño apuntan la posibilidad de que bajo esta categoría estuviesen aquellos cautivos que no encontrasen un empleo acorde a su oficio y también los que debido a su habilidad profesional tenían la capacidad de generar utilidades económicas.¹⁵⁵ La mayoría de los oficios portuarios estuvieron sujetos a jornal, por lo que, en buena lid, un lancharo, un estibador, un carretonero o un carretillero clasificaba dentro de la tipología laboral de jornalero. La utilización de este término para referirse al trabajo en el muelle se ha realizado porque la fuente, en este caso el *Diario de La Habana*, no explicitó el oficio del esclavo a vender o prófugo, ya tuviera experiencia en las labores de carga de mercancías o fuese empleado en la construcción de los muelles. Los anuncios de ventas de trabajadores esclavizados refirieron más de una vez como estrategia de *marketing* los jornales devengados por los «esclavos portuarios», con el

¹⁵⁴ Véase “Padrón de personas de color libres del barrio de San Isidro, 2º Distrito”, 1870, Leg. 15 exp. H, ME, ANC; “Padrón de Pardos y Morenos Libres. Año de 1870”, Leg. 3413 exp. S, ME, ANC; “Padrón de Pardos y Morenos Libres del año 1870. Habana”, 1870, Leg. 408 exp. 1933, GG, ANC.

¹⁵⁵ Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Estrategias de Libertad*, vol. 1, p. 346.

objetivo de agilizar el proceso de compra/venta a través de la rentabilidad que podía representar la adquisición de estos.

Los salarios devengados por los esclavos dependieron de la experiencia y habilidad que poseía en la actividad portuaria, así como de su grado de complejidad. En la década de 1830 los anuncios de ventas de cautivos que se han examinado posicionaron el jornal diario en torno a los seis reales, sin embargo, también existieron anuncios que visibilizan un mayor o menor salario. Sirva de ejemplo los dos siguientes: un esclavo “excelente negro jornalero de muelle (...) [que] paga diarios 5 ½ reales”, o de otro negro joven “de buen cuerpo, robusto, sano y sin tachas, trabajador del muelle” que podían obtener para su dueño unos “9 rs. diarios y muy seguros”.¹⁵⁶ Aunque el empleo de cautivos en las operaciones de carga y descarga de mercancías, así como su transporte en el muelle constituyeron referencias repetidas en la prensa habanera de la época, no menos significativa fue la utilización de esclavos como carpinteros y albañiles en todas las labores de construcción, ensanche y remodelación de la infraestructura portuaria.

Por otro lado, tras la puesta en vigor en 1820 del tratado con Gran Bretaña por el que España se comprometió a la persecución de la trata negrera, fueron creadas en Sierra Leona y La Habana las Comisiones Mixtas que debían establecer la legalidad de los cargamentos de esclavos apresados por la marina británica. Surgió así, en plena irrupción de la «segunda esclavitud» en el enclave portuario habanero, una nueva condición jurídica (emancipados), que por demás como ha demostrado Inés Roldán, resultó sumamente porosa para el posterior destino laboral del africano desembarcado en la Isla.¹⁵⁷ Los emancipados fueron utilizados asiduamente en el ramo de Obras Públicas (camino, canales, muelles, etc.). En el ámbito portuario estuvieron empleados en las falúas de rentas,¹⁵⁸ pero también en el saneamiento de los muelles y en el dragado de la bahía, tanto de La Habana como de Matanzas.

¹⁵⁶ *Diario de La Habana*, 16 de noviembre de 1830, 17 de agosto de 1838. Sobre los jornales de 6 reales diarios. Véase *Diario de La Habana*, 27 de julio de 1826; 13 de octubre de 1832; 23 de febrero de 1835; 26 de marzo de 1836.

¹⁵⁷ Inés Roldán de Montaud, “En los borrosos confines de la libertad: el caso de los negros emancipados en Cuba (1817-1870)”, *Revista de Indias*, LXXI, 251, pp.161-162. Una versión traducida y actualizada de este texto en Inés Roldán de Montaud “On the Blurred Boundaries of Freedom: Liberated Africans in Cuba, 1817-1870”, en Dale W. Tomich (ed.), *New Frontiers of Slavery*, State University of New York, Albany, 2016, pp. 127-155.

¹⁵⁸ La falúa es un bote grande de remos que cuenta con una carroza a popa. En este caso se refiere a la embarcación destinada al cobro de las Rentas Marítimas.

Imagen 9. Cargadores afrodescendientes en la bahía de Matanzas (siglo XIX)



Fuente: *Isla de Cuba Pintoresca*, Cuban Heritage Collection

A modo de ejemplo, en 1829 la diputación de Matanzas solicitó, debido a la dificultad para reunir marineros matriculados o sin matricular, que la falúa de rentas fuese tripulada por emancipados, lo que permitiría economizar gastos del erario público al no tener que sufragar jornales más altos para los trabajadores libres.¹⁵⁹ Un año después se habían remitido 20 emancipados de la Intendencia General para tripular varias embarcaciones menores de la bahía.¹⁶⁰ En 1834 se solicitaron otros seis emancipados provenientes del cargamento de bozales de los buques apresados *Joaquina* y *Manuelita*, bajo el mismo argumento anterior de que el empleo de mano de obra coactiva rentabilizaba el gasto salarial en comparación con el empleo de marineros blancos.¹⁶¹ La diputación del Real Consulado de Matanzas requirió en 1840 tres esclavos para la limpieza del puerto y otro para la enfermería del barracón, pues con los 14 que habían quedado de su dotación no le resultaba suficiente para limpiar los desechos que había generado la crecida en el río San

¹⁵⁹ “Expediente sobre poner al servicio de la falúa de Rentas de Matanzas varios negros emancipados”, 1829, Leg. 936 exp. 33.028, GSC, ANC.

¹⁶⁰ “Expediente promovido por el diputado de Matanzas para que se le proporcionen tres negros para las bateas de limpia de puerto y uno para la enfermería de aquella Diputación”, 1840, Leg. 151 exp. 7.519, RCJF, ANC.

¹⁶¹ “Expediente formado para proporcionar seis emancipados para tripular la falúa de Rentas Reales de Mantanzas”, 1834, Leg. 151 exp. 7.488, RCJF, ANC.

Juan, donde ni aun elevándose a 22 se podía acometer tal actividad porque 8 auxiliares eran cimarrones “sin conocimiento en práctica alguna”.¹⁶²

La respuesta a dicho requerimiento planteó que tal demanda de mano de obra sería facilitada por la Real Junta de Fomento que entregaría algunos “emancipados cumplidos”. Además, se formuló como otra solución solicitarlos en el depósito de la Casa de Beneficencia, así como que el gobernador de Matanzas entregase los cautivos que estuviesen sujetos a su autoridad antes de enviarlos para la ciudad. Sin embargo, esta predisposición de utilizar a cautivos en las labores portuarias entrañó, dadas las formas en que estos fueron empleados, ya sea en alquiler o a jornal, múltiples complicaciones para los contratistas/capataces de cuadrillas. Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriño han advertido la diferencia entre una categoría y otra, en relación con la participación de los cautivos en los ingresos que generaban, que en el caso de los puestos en alquiler se destinó completamente a sus propietarios, no así en los jornaleros. Estos últimos estuvieron en mejor situación económica para transitar el proceso de coartación y mayor interés en agenciársela para ganar su peculio.¹⁶³

Todo indica que los trabajadores portuarios, tanto libres como cautivos, sacaron ventaja de su posición estratégica dentro del sistema de embarque como elemento de presión negociadora, que utilizaron no solo para validar un jornal justo de acuerdo con el coste de la vida y la situación del mercado laboral, sino para que no existiese labor de carga/transporte sin remuneración. Al no existir las condiciones de la plantación azucarera para disciplinar a la población cautiva, los contratistas de muelles se vieron forzados en ocasiones a aceptar las demandas salariales para atenuar la conflictividad laboral de los «esclavos portuarios». A medida que el modelo plantacionista se extendió hacia el este de la Isla, la densidad de la población cautiva se incrementó, y con esta se generalizó el empleo de esclavos en todo el entramado socioeconómico. El ritmo de la «segunda esclavitud» llegará en las próximas décadas a la jurisdicción matancera y coincidió con la etapa más intensa de la trata trasatlántica.

El debate sobre los jornales que percibían los trabajadores portuarios, no se circunscribió solamente a los que ejercían en los botes en la bahía habanera. En 1815 Juan José de Aranguren informaba desde Matanzas al conde de Jibacoa de que le era imposible

¹⁶² “Expediente promovido por el diputado de Matanzas para que se le proporcionen tres negros para las bateas de limpia de puerto y uno para la enfermería de aquella Diputación”, 1840.

¹⁶³ Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Estrategias de Libertad*, vol. 2, p. 21

reducir el salario de los “negros que se ocuparon en las cargas de la sal”.¹⁶⁴ Aranguren refirió cómo las lanchas quedaban abarrotadas en la playa sin que pudiese gestionar la fuerza de trabajo necesaria que realizase esta labor por menos de 8 reales. Más cuando en la capital de la Isla, según tenía noticia el salario de los esclavos jornaleros “se encuentra con abundancia a cinco reales”,¹⁶⁵ lo que hacía suponer lo rentable que resultaba comprar cautivos para destinarlos al trabajo a jornal, no así en Matanzas al existir en “tan corto número”.¹⁶⁶ A juicio de Aranguren, la escasez de brazos en el enclave portuario impedía presionar sobre el monto salarial que devengaban los esclavos jornaleros, muy diferente a lo que ocurría en La Habana, donde la mayor presencia de trabajadores esclavizados destinados a las labores portuarias tendía a la baja el pago de los jornales, haciendo sumamente competitivo el trabajo esclavo.

En 1815, en la ciudad matancera, de acuerdo con los registros oficiales no se había desembarcado ningún cargamento de bozales. Al comparar la cantidad de bozales introducidos entre 1816 y 1820 en ambos territorios, es posible constatar que, aun cuando creció el número de africanos esclavizados que fueron desembarcados en la ciudad de Matanzas, este continuó siendo cerca de ocho veces menor que los registrados en la capital.¹⁶⁷ La concentración del tráfico negrero en La Habana en el periodo legal de la trata respondió a que esta jurisdicción resultó el epicentro de la primera expansión azucarera, con la subsiguiente demanda de mano de obra cautiva, además de constituir la residencia familiar de los principales dueños de ingenios/cafetales del occidente cubano. Además formó parte de la política metropolitana para antenuar el endémico contrabando de mercancías existente en la Isla.

Después de la década de 1820, en la que comenzó la trata ilegal, los alijos de bozales se dispersaron por toda la geografía insular, donde cualquier espacio fue proclive a convertirse en un depósito temporal de trabajadores esclavizados. Los argumentos sobre la escasez de brazos y el subsiguiente aumento de los jornales, que Aranguren relacionó para el caso de Matanzas, aludiendo de que en caso de resolver lo primero se estaría en mejores condiciones para reducir lo segundo, y tomando como ejemplo el enclave portuario habanero, no resultaba del todo preciso. En 1819 la morena libre María de Regla

¹⁶⁴ “Comunicación al conde de Jibacoa sobre la necesidad de pagar 8 reales por el alquiler de los negros que se ocupan en cargar la sal, así como el estado del almacén en que se guarde esta”, 11 de febrero de 1815, Leg. 23 exp. 2, GPE, AHPM.

¹⁶⁵ *Ibidem*.

¹⁶⁶ *Ibidem*.

¹⁶⁷ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia*, pp. 472-473.

escribió al Gobernador y Capitán General debido al sumario que el comisario de policía Pascual Pruna había formado a raíz de la reyerta entre el bodeguero norteamericano Juan Unter, oriundo de Charleston, y su esclavo Francisco de Paula, quien se desempeñaba como carretilero en el muelle. La viuda declaró que el citado Francisco era su única fuente de sustento pues estaba “destituida de todo auxilio humano”.¹⁶⁸

Según el testimonio de Juan Ros, tío político del bodeguero Unter, este último alquiló cuatro carretones para el traslado de 30 barriles de galletas desde el muelle hasta su establecimiento. Unter protestó a los “negros sobre el modo con que los bajaron [se refiere a los barriles]” y por el coste excesivo de la transportación por el pago de los jornales que debía abonarse a los esclavos. Además, refirió que a 4 barriles les faltó cerca de la “tercera parte de las galletas que habían conducido”, recriminándole a los carretoneros porque debían “atender a su calidad y a lo justo que debía guardar a la sociedad con los blancos”.¹⁶⁹ Más allá de los argumentos contrapuestos que se incluyeron en el sumario interesa destacar el “origen laboral” de la trifulca y los conflictos interraciales que se disputaron en el ámbito urbano a raíz de la utilización de cautivos. En esta dirección, las disputas no fueron exclusivas entre propietarios y esclavizados. En un mercado laboral donde el proceso de racialización se encontraba en plena expansión y donde la presencia de buques con marinería afrodescendiente resultó frecuente, no es de extrañar que los enfrentamientos igualmente proliferasen entre operarios marítimos con distinta nacionalidad.

Tal fue el caso del afrodescendiente libre Enrique Edens, natural de Providencia (Rhode Island) y mayordomo de una fragata norteamericana y José Astudillo, oriundo del puerto de Veracruz y quien poseía una licencia de dos meses para ejercer como guadañero en el muelle de Caballería.¹⁷⁰ Este último terminó en el hospital de San Juan de Dios por múltiples lesiones presentadas en la cabeza, el torso y la espalda. El testigo Manuel Morazán, práctico del puerto y al igual que Astudillo proveniente de Veracruz declaró que la reyerta se debió, según le había escuchado decir a Edens, a que el guadañero le intentó robar, algo que este negó.¹⁷¹ Al final José Astudillo fue condenado a trabajar durante

¹⁶⁸ “María de Regla Ponce contra D. Juan Unter por los golpes que dio al negro Francisco de Paula, su esclavo. Juzgado Político, escribano D José Ignacio de Salinas”, 23 de abril de 1819, Leg. 2.235 exp. X, ME, ANC.

¹⁶⁹ *Ibidem*.

¹⁷⁰ Véase “Diligencias sumarias practicadas contra el negro americano Enrique Edens por los golpes que profirió al guadañero José Artudillo”, 30 de mayo de 1835, Leg. 731 exp. LL, Escribanía de Guerra, ANC.

¹⁷¹ *Ibidem*.

cuatro años en las obras públicas y Edens liberado, no obstante, su condición racial debió presuponer mientras se realizaban las diligencias pertinentes que este fuese sometido al cepo.¹⁷² Los conflictos entre operarios portuarios, en los que actuó como condicionante el factor étnico o racial y en los que primó la violencia física, se replicaron en el Caribe atlántico y en el sur de Estados Unidos. En marzo de 1849, el *Diario de la Marina*, se hizo eco de una noticia en Nueva Orleans, que a juicio del periódico conservador refería la “brutal insolencia” con la que se atacaba los intereses de la navegación española en la vecina república:

Al costado de la barca española *María Clotilde*, mandada por el capitán D. Antonio Sarachaga, se hallaba atracada el día 16 del mes último una fragata anglo-americana cargando melasa. Los cargadores de este último buque, mandados por el estibador Daniel Mitchell, formaron una hilera de barriles en los tablones puestos de un buque a otro para cargar y descargar; y viendo el capitán español que la melasa que vertían los barriles perjudicaba a la cubierta de su buque y a la carga se quejó al capitán del puerto. Reconvino este a Mitchel y le mandó que se subiesen los barriles uno a uno, más a pesar de la orden los cargadores siguieron poniendo los barriles sobre los tablones. El capitán y el piloto españoles con el pie el barril de uno de los cargadores, pero habiendo llegado el estibador Mitchel, mandó este a los jornaleros que continuasen su obra a despecho de toda oposición.¹⁷³

El uso extensivo del trabajo esclavo y la presencia de un artesanado afrodescendiente libre en el puerto habanero no estuvo exento de un cuestionamiento discriminatorio en tanto “oficios de negros”, la condición étnica predominó por encima de la calidad y eficiencia de las operaciones realizadas, marcando el carácter de servil obediencia que les exigía una sociedad estamental, más allá de ser libres o no, pues el monto demográfico de la «segunda esclavitud» tendió, sin lograrlo por completo, en el espacio urbano a desdibujar y homogenizar el estado jurídico de la «gente de color». A este se añade que la plantación azucarera concentró un grado extremo de violencia para mantener el ritmo productivo y disciplinar la fuerza de trabajo, sin embargo, la ciudad no estuvo exenta de estas lógicas coercitivas, más cuando la desproporción demográfica atendiendo a los grupos étnicos jurídicos se acentuó en la primera mitad del siglo XIX. Para el caso que se ha

¹⁷² *Ibidem*.

¹⁷³ A gritos de “Mueran los españoles” y “Matar a esos perros” los cargadores de Mitchel asaltaron la corbeta española, provocando varios “heridos y maltratados”. Solo el capitán del puerto pudo controlar la situación y al día siguiente Mitchel fue arrestado y se le puso una fianza de 1.000 pesos. El incidente diplomático fue saldado por el propietario de esclavos y secretario del estado de Luisiana Charles Gayarré, quién reiteró la relación especial entre Estados Unidos y España, y en el caso particular de Luisiana, los “recuerdos de una personal dominación”. *Diario de la Marina*, 7 de marzo de 1849.

venido analizando el desconocimiento del castellano y la procedencia del sur de Estados Unidos condicionó la forma en que Unter encaró al esclavo, donde no puede obviarse la respuesta y resistencia de los trabajadores esclavizados ante su negativa de abonar el pago.

La acusación del robo de mercancías por parte de Unter, importante para definir el sumario, pierde relevancia al entender el carácter sistémico con que los cautivos asumieron en la ciudad la defensa de sus jornales. Una actitud que se replicó en los “negros jornaleros” de los muelles habaneros, que, desde 1823, se negaron a proceder a su limpieza si no se abonase el coste de esta.¹⁷⁴ Sobre este último caso, Deschamps destacó la protesta de los capataces de cuadrillas aludiendo a la eventualidad de las operaciones de carga y descarga, obviando que la negativa de los capataces estuvo subordinada a la resistencia de los trabajadores afrodescendientes que no accedieron a realizar la limpieza de los muelles por el mismo jornal que percibían por la manipulación de mercancías. El pago en tiempo de sus salarios entrañó también otros conflictos para los capataces de muelles, que se vieron entonces obligados a renegociar con prontitud el abono de su servicio y el de sus cuadrillas.

En 1835, Agustín Ceballos se quejó ante el alcalde ordinario porque el comerciante José Ignacio Echegoyen le adeudó 301 pesos fuertes “provenientes de jornales suplidos a los negros cuadrilleros del muelle y pagos a los jornaleros”.¹⁷⁵ El síndico de acreedores de Echegoyen, Francisco de Córdoba, confirmó la legitimidad de la demanda de Ceballos y solicitó al tribunal que se le pagase. Ceballos argumentó en la urgencia de saldar la deuda, ya que era un padre de familia y que también había “sufrido grandes quebrantos”.¹⁷⁶ En 1833, el mismo año en que había presumido de no aceptar más jornaleros porque tenía a su disposición unos 160 trabajadores, la epidemia de cólera morbo había eliminado 9 de sus esclavos.¹⁷⁷ El capataz reclamó el pago de los salarios que había empleado para la “conducción de azúcares”, porque al igual que los cargadores de sal en la bahía matancera en 1815 y los cuadrilleros afrodescendientes en 1823, si no hubiesen devengado los respectivos jornales, la mercancía permanecería en el muelle.

¹⁷⁴ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, p. 92.

¹⁷⁵ “Incidente al concurso de José Ignacio Echegoyen seguido por Agustín Ceballos en cobro de 301 pesos provenientes de jornales suplidos a los negros cuadrilleros del muelle y carretoneros”, Leg. 688 exp. 11.390, Escribanía de Varios, ANC.

¹⁷⁶ *Ibidem*.

¹⁷⁷ Pedro Deschamps Chapeaux, “El negro en la economía habanera del siglo XIX: Agustín Ceballos, capataz de muelle”, p. 56.

Además de los efectos corrosivos sobre los privilegios sociolaborales de los matriculados blancos y los afrodescendientes libres que implicó el empleo extensivo de cautivos, los múltiples conflictos que se derivaron de este y los mecanismos de resistencia que articuló la población sometida en los enclaves portuarios, la introducción masiva de africanos esclavizados tuvo un impacto decisivo en la estructura laboral del puerto de La Habana, de la misma manera que funcionó como catalizador del proceso de racialización laboral que desde el siglo XVIII se había iniciado en el entramado urbano. El desarrollo y agotamiento de la «segunda esclavitud» marcó el ritmo en que la racialización y el blanqueamiento laboral operarían en la segunda mitad del siglo XIX. En 1828, carpinteros, zapateros, sastres, albañiles, peones y jornaleros fueron las categorías laborales con mayor representación de la población afrodescendiente, incluso algunos fueron racialmente exclusivos para ellos, como fue el caso de los carretilleros.¹⁷⁸

En la década de 1830, la Sociedad Económica de Amigos del País (SEAP), a través de su sección de Industria y Comercio, realizó un padrón sobre las principales manufacturas de la ciudad, con la excepción de las que existían en Jesús del Monte, Cerro y en los barrios marítimos de Casa Blanca y Regla.¹⁷⁹ El interés de la SEAP por analizar la importancia relativa de los grupos étnicos-jurídicos en el mercado de trabajo urbano obvió otros sectores laborales, como el del transporte en donde la población afrodescendiente desempeñó un papel de primer orden. A pesar de esto, el catastro permite examinar a profundidad el proceso de racialización del artesanado y la formación de geografías laborales específicas.¹⁸⁰

Por solo citar un ejemplo, la densidad laboral, es decir, la cantidad promedio de operarios por establecimiento industrial entre la zona de intramuros y extramuros, fue inferior a dos trabajadores, sin embargo, la proporción entre afrodescendientes y blancos varió del 66% en la primera a un 47% en la segunda. Estos datos también deben ser matizados porque no se incluyeron en el padrón, al “no haber recibido las noticias de los maestros mayores alarifes de la ciudad”,¹⁸¹ los canteros y albañiles, este último oficio ejercido mayoritariamente por la «gente de color». En resumen, más de la mitad del artesanado de La Habana estuvo conformado por la población afrodescendiente, donde los

¹⁷⁸ *Año de 1828. Censo de la siempre fidelísima ciudad de La Habana.*

¹⁷⁹ *Memoria de la Real Sociedad Patriótica de La Habana*, Oficina del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1836, vol. 2, pp. 135-139.

¹⁸⁰ Aisnara Perera Díaz y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Estrategias de Libertad*, vol. 1, pp. 337-338.

¹⁸¹ *Memoria de la Real Sociedad Patriótica de La Habana*, p. 138.

trabajadores esclavizados representaron la cuarta parte de la fuerza laboral de los 1.411 establecimientos manufactureros.

La estadística laboral que ofreció el censo de 1846 en la ciudad de La Habana, así como la de los padrones de los distritos habaneros de 1854 y la recopilación que para 1859 hiciera Jacobo de la Pezuela, ofreció una radiografía del impacto de la «segunda esclavitud», en su dimensión urbana, en el proceso de racialización y blanqueamiento laboral que afectó a los trabajadores libres (Véase **Tabla 2.**). La expansión del trabajo racializado se tradujo en la formación de “oficios de negros”, donde la proporción de operarios afrodescendientes resultó mayoritaria o significativa.¹⁸² Para 1846 lo constituyeron ocupaciones asociadas a la albañilería, confección de ropas y calzados, caleseros y jornaleros. De la misma manera que se delineó la frontera del color para el ejercicio de determinada actividad económica por parte de los afrodescendientes; otros destinos laborales fueron privativos para los trabajadores blancos, entre los que se destacan la administración pública, los escribientes, los dependientes de comercio, los bodegueros, los letrados, impresores y libreros, labradores, maquinistas, etc.¹⁸³

Tabla 2. Composición racial de los trabajadores libres en el puerto de La Habana

Oficios/ Destinos laborales	1828		1846		1859	
	Blancos	“De color”	Blancos	“De color”	Blancos	“De color”
Calafates	104	1	67	-	136	-
Carboneros	40	2	-	-	59	6
Carreteros	128	19	100	53	106	16
Carretilleros	-	262	-	5	-	62
Carretoneros	-	-	5	52	306	257
En el muelle	-	-	13	27	32	67
Estibadores	-	-	-	-	2	-
Gente de mar/ Matriculados	718	40	453	4	549	10
Jornaleros	-	530	705	1.141	1.714	1.373
Lancheros	-	-	-	-	15	45
Prácticos/Pilotos/ Patrones	75	-	23	-	22	-
Toneleros	113	31	30	18	89	66
Total	1.178	885	1.396	1.300	3.030	1.902

Fuente: Elaboración propia basada en los Censos de 1828, 1846 y en Pezuela (1863)

¹⁸² José Antonio Piqueras, “Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba”, p. 107.

¹⁸³ *Cuadro estadístico de la Siempre Fiel Isla de Cuba correspondiente al año 1846*, p. 56.

En el censo de 1828 y de 1846 la ocupación calafates no apareció desagregada de la de veleros, por lo que de este total se comprenden también los trabajadores que desempeñaron esta segunda profesión. Para el objetivo por la que se incluyó esta categoría laboral, en ambos casos fueron casi exclusivas para la población blanca. Los datos que se muestran en la **Tabla 2.** para 1859 refieren el total de operarios que laboraron como calafates. Tanto en el censo de 1828 como en el de 1846 la categoría que se empleó fue la de gente de mar, sin embargo, en la recopilación que realizó Pezuela estuvieron tanto la de gente de mar como la de matriculados. A efectos prácticos y tras la implantación de los gremios de mareantes, toda la gente de mar debía estar matriculada por lo que se decidió sumar las dos categorías, para evitar confusiones innecesarias.

La cifra que se muestra para cada censo engloba el monto total de jornaleros existentes en la ciudad, y no aquellos que exclusivamente estuvieron dedicado al trabajo en los muelles. En ninguna de las fuentes analizadas se establece un desglose de esta categoría laboral, por lo que resulta imposible establecer cuáles fueron los destinos en los que mayormente fueron empleados. La lectura de otras fuentes documentales, diarios de viajeros y el análisis de los anuncios de ventas de esclavos, apunta que el puerto resultó uno de los principales espacios donde el trabajo a jornal se extendió a la par que resulta sumamente rentable. Estas categorías aparecieron indistintamente en las tres fuentes estadísticas. En 1828 quedó registrado prácticos y pilotos sin que se desagregara uno de otro, mientras que en 1846 solo aparece pilotos. A pesar de que resultan ocupaciones distintas se decidió agruparlas en una sola categoría.

La consolidación de la «segunda esclavitud» confirmó la existencia de una barrera racial que impidió el acceso o estableció restricciones a los trabajadores afrodescendientes en sectores económicos claves como el comercio, pero también en los oficios de mayor calificación técnico profesional. El censo de 1846 visibilizó además en tan solo una década el debilitamiento del artesanado negro, pues un análisis detenido de las profesiones u oficios donde los afrodescendientes fueron representativos, lo que evidencia el avance del blanqueamiento laboral que había propugnado Francisco de Arango y Parreño y José Antonio Saco. No obstante, el enclave portuario mantuvo su predominio afrodescendiente en determinados destinos ocupacionales, mientras que, en otros, no fue hasta fines de la década de 1850, coincidiendo con el inicio del agotamiento de la «segunda esclavitud», que se comenzó a consolidar una nueva estructura laboral. Si se observa la **Tabla 2.** incluso un destino laboral, de escasa especialización técnica como fue el jornalero, ya estuvo mayoritariamente en manos de los trabajadores blancos.

El proceso de racialización en las labores portuarias en La Habana, adquirió mayor relevancia si se analiza la territorialización de las ocupaciones desempeñadas en este sector. Para estos efectos, los padrones de 1854 que se conservan en el Archivo Nacional de Cuba confirmaron la articulación de un bolsón laboral racializado en las proximidades de los muelles de la Aduana (San Francisco y Carpineti) y en los establecidos a ambos lados del antiguo Arsenal (Paula, San José y Tallapiedra), que fueron resultado directo de la reorganización del tráfico mercantil de la bahía habanera. En los barrios de Marte, San Nicolás y Peñalver pertenecientes al 4º distrito fueron empadronados 144 trabajadores en el muelle, aproximadamente el 89% resultó afrodescendiente. Si se añade Pueblo Nuevo a los tres anteriores barrios del mismo distrito quedaron inscritos 123 carretoneros, donde el 76% también fue afrodescendiente.¹⁸⁴

La expansión de la racialización no se restringió a los «distritos portuarios», dígase el 2º y el 4º a ambos lados del antiguo arsenal. En 1859, en los barrios pertenecientes al 3º distrito vivían 99 individuos que laboraban en los muelles, de estos poco más del 32% eran blancos y en el de Casablanca, que formaba parte del 1º distrito aparecieron enlistados 60 lancheros, de los cuales solo el 25% eran blancos. Sin embargo, los datos estadísticos que presentó Pezuela no estuvieron exentos de errores aritméticos y de imprecisiones, ya que solo quedó registrado para todo el enclave habanero 2 estibadores y 5 guadañeros blancos, lo cual no sé correspondía con el volumen del tráfico marítimo que existía en la ciudad por aquel entonces, y por tanto infravaloró claramente la proporción demográfica de estos trabajadores en el tejido laboral urbano.¹⁸⁵ La “segunda esclavitud” aceleró el proceso de interconexión entre estos espacios laborales y las áreas productivas de la plantación azucarera. En enclaves portuarios como Matanzas y Cárdenas el proceso de racialización fue incluso de mayor envergadura. En el distrito norte de la ciudad matancera, donde estaban ubicados la mayoría de los muelles y almacenes, de los 101 estibadores de muelles registrados ninguno era blanco.¹⁸⁶

¹⁸⁴ “Censo de población del barrio de Marte, La Habana, con expresión de sexo, edad, clase, condición, naturalidad y oficio”, 1854, Leg. 3.885 exp. G, ME, ANC; “Censo de población del barrio de Peñalver, La Habana, con expresión de sexo, edad, clase, condición, naturalidad y oficio”, 1854, Leg. 3.885 exp. F, ME, ANC; “Censo de población del barrio de San Nicolás, La Habana, con expresión de sexo, edad, clase, condición, naturalidad y oficio”, 1854, Leg. 3.885 exp. K, ME, ANC; “Censo de población del barrio de Pueblo Nuevo, La Habana, con expresión de sexo, edad, clase, condición, naturalidad y oficio”, 1854, Leg. 3.885 exp. H, ME, ANC

¹⁸⁵ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, pp. 355-371.

¹⁸⁶ *Ibidem*, vol. 4, p. 50.

Los datos estadísticos de 1859 para el enclave portuario habanero confirmaron que la racialización laboral continuó más allá del debilitamiento de la esclavitud urbana, pero igual evidenció la consolidación del blanqueamiento laboral. Se produjo un marcado crecimiento en determinados “oficios de blancos” tanto del artesanado como del sector terciario de la economía (comerciantes, dependientes, carreteros, etc.), y que se encontró estrechamente conectado a los flujos migratorios de la segunda mitad del siglo XIX. En el caso de los destinos ocupacionales de la población afrodescendiente se observó que en determinados oficios en los cuales habían sido mayoritarios en 1846, la correlación de mano de obra empleada tendía a equipararse o fue superada por la población blanca, tal fue el caso de carretoneros, cocineros y jornaleros. La emergencia de los almacenes de depósito en la década de 1840 y la transformación del sistema de embarque de mercancías debilitó la presencia de operarios afrodescendientes en el transporte terrestre (carretoneros y carreteros). Esto se debió también a las restricciones impuestas por el Gobernador y Capitán General O’Donnell tras los acontecimientos de la Conspiración de la Escalera, referidas a la utilización de carreteros negros.

El 31 de mayo de 1844 Leopoldo O’Donnell, previa consulta con la Junta de Fomento, estipuló un reglamento encaminado a “mantener a la esclavitud en obediencia”. En su artículo 5º los propietarios de fincas rurales, administradores y mayorales estaban en la obligación de disponer que las funciones de arrieros, carreteros, mandaderos y “cualquiera otro empleado en diligencias de la finca que tenga que salir de sus linderos” fuesen desempeñadas por trabajadores blancos.¹⁸⁷ La política de O’Donnell no demoró en producir resultados, en 1846, los carreteros blancos casi duplicaban a los afrodescendientes libres (Véase **Tabla 2.**). Ese mismo año, José Larrachaga y D. Domingo Colombo, que abastecían de madera las obras de la Real Hacienda y de la Junta de Fomento, solicitaron permiso para acceder al muelle de San Francisco y plantearon las múltiples multas percibidas al utilizar carreteros negros “por los capitanes que cumpliendo las disposiciones gubernativas no me permiten ser exacto a los pedidos que se me hacen”.¹⁸⁸ El 26 de febrero la Junta de Fomento se reunió y dio el voto favorable al dictamen de la Comisión de Muelles, que reiteró las prohibiciones existentes en torno a la entrada de carretas en el citado muelle y a la utilización de fuerza de trabajo esclava.

¹⁸⁷ Véase *Papeles varios referidos a Cuba*, disponible en [Biblioteca Digital Hispánica \(bne.es\)](http://Biblioteca Digital Hispánica (bne.es)), consultado el 13 de febrero de 2021.

¹⁸⁸ “Sobre la solicitud de D. José Larrachaga y D. Domingo Colombo dueños de un establecimiento de maderas, de que se les permita atracar sus carretas al muelle de cantería; y de que sean conducidos por carreteros negros”, 14 de febrero de 1846, Leg. 79 exp. 3.222, RCJF, ANC.

A fines de la década siguiente, los carreteros afrodescendientes solo representaban el 13.1% del total de trabajadores libres destinados a esta ocupación, mientras que en el caso de los carretoneros la cifra estuvo en un 45.6% (Véase **Tabla 2.**). En el transporte terrestre no ferroviario el único espacio que no coparon los obreros blancos fue el de carretilleros. Una exploración de algunas cédulas de inscripción para el censo publicado en 1862 confirma la territorialización racial y laboral de la actividad portuaria.¹⁸⁹ Los barrios próximos a la bahía habanera registraron que libres “de color” y esclavos mantuvieron el desempeño de oficios ya tradicionales (carretilleros, carretoneros, muellers, jornaleros, etc.), a falta de que una revisión de todas las cédulas de inscripción que se conservan en el Archivo Nacional de Cuba permita evaluar el monto total de cada sector étnico-jurídico en el trabajo portuario. Todavía en las décadas de 1850 y 1860 continuaron apareciendo avisos sobre esclavos prófugos en la prensa habanera que refieren la persistencia del destino ocupacional de estibador ejercido por la población cautiva. Tal fue el caso de Critobal Castilla, gangá, de estatura regular, quién ejercía en la estiba de los buques, por lo que era “muy conocido de todos los negros de este oficio”¹⁹⁰ o de Antonio criollo, de 40 años, de estatura baja y que había trabajado como carretonero y estibador.¹⁹¹ Los anuncios de ventas también corroboran esta situación y a su vez visualizan el encarceramiento de la mano de obra esclava en la etapa de consolidación de la «segunda esclavitud».¹⁹²

¹⁸⁹ Los datos laborales que presentó Jacobo Pezuela para 1859, así como los compilados en el censo de 1861 y los Armildez de Toledo basado en este último, establecieron destinos ocupacionales más generales de los que se incluyeron en las cédulas de inscripción.

¹⁹⁰ *Diario de la Marina*, 3 de abril de 1856.

¹⁹¹ *Diario de la Marina*, 8 de abril de 1869.

¹⁹² El precio de los esclavos estibadores ya rondaba los 600 pesos, pero incluso hay algunos donde la «polifuncionalidad laboral» es extrema (calesero, albañil, carpintero, tonelero, estivador, enregillador, etc.) que se vendía en mil pesos, pero había sido “tasado en mil setecientos pesos”. Véase *Diario de la Marina*, 12 de mayo de 1858; 9 de abril de 1862 y 11 de febrero de 1864.

CAPÍTULO 4

«SEGUNDA ESCLAVITUD» Y *WAREHOUSE REVOLUTION*

A fines de la década de 1850, Gutiérrez de la Concha dirigió a su sucesor en el cargo de gobernador y capitán general de la Isla Francisco Serrano y Domínguez un memorial, tal y como estipulaba las Leyes de Indias, en el que resumía su gobierno en los últimos cinco años. Concha afirmó que la necesidad de establecer una dirección de Obras Públicas que había implementado durante su mandato estuvo subordinada a que diariamente se presentaban nuevos proyectos por parte de particulares y las empresas para la construcción de muelles y líneas ferroviarias, lo que conducía a que este ramo se hallase “en la más completa anarquía”.¹ El gobierno colonial asumió una posición reguladora que impidiese el “menoscabo público y perjuicio de las empresas”, pero que a su vez favoreciera el “singular desarrollo” de la agricultura y el comercio que vivía la Isla.² La consolidación de la economía de plantación y el aumento de su volumen productivo en la región Habana-Matanzas, unido al incremento del movimiento marítimo, tanto de la navegación de altura como de cabotaje, conllevó a la ocupación progresiva de los enclaves proclives a conectar con las áreas azucareras y condujo a una acelerada transformación de la infraestructura portuaria, con la formación de los almacenes de depósitos en las décadas de 1840 y 1850 en la región suroriental del puerto de La Habana.

Daniel B. Rood analizó este proceso únicamente para el puerto de La Habana, aunque la dinámica expansiva de la «segunda esclavitud» replicó este nuevo sistema de almacenaje y comercialización del azúcar en otros enclaves del occidente cubano (Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos, etc.). Su estudio estribó en destacar cómo la edificación de nuevos muelles que facilitaron las operaciones de carga y descarga por su cercanía a los almacenes, unido a la articulación de una densa red ferroviaria y de la utilización de goletas de cabotaje para el traslado de mercancías constituyeron elementos imprescindibles para evaluar la rentabilidad de la plantación azucarera en su segunda etapa de crecimiento.³ Los almacenes de depósito constituyeron no solo un espacio más de la renovación tecnológica que exigió la importación masiva de africanos esclavizados para la

¹ *Memoria dirigida al excmo. Sr. don Francisco Serrano y Domínguez, capitán general de la Isla de Cuba por el excmo. Sr. Don José de la Concha*, Imprenta de La Reforma, Madrid, 1867, p. 45.

² *Ibidem*.

³ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 92.

producción de *commodities* en la Mayor de las Antillas (azúcar, café, tabaco), sino también donde la «segunda esclavitud» extendió y homogenizó el régimen de trabajo existente en el ingenio/cafetal. El periodo de 1840 a 1860 marcó por una parte la consolidación productiva del «reino del azúcar» y a su vez las dinámicas laborales propias de la «segunda esclavitud» en el ámbito urbano. Los almacenes de depósito fueron la pieza clave sobre la cual se articuló la nueva geografía comercial en la región occidental de la Isla bajo tres ejes principales: plantación azucarera, sistema ferroviario/cabotaje y enclave portuario. El ritmo de concatenación y los reajustes en la infraestructura tecnológica varió de un puerto a otro, no obstante, el epicentro de este proceso estuvo en la bahía habanera.

La literatura especializada ha resaltado cómo la emergencia de la producción de azúcar de remolacha en Europa conllevó a la innovación en la “agroindustria” cubana y a un aumento en la inversión en el ramo de obras públicas (camino, canales, puentes, etc.) con el objetivo de abaratar los costes productivos y aumentar por consiguiente la competitividad de la caña de azúcar. En esta línea interpretativa el ejemplo paradigmático sería el desarrollo ferroviario que se implementó desde fines de la década de 1830 y la introducción de los trenes al vacío (Derosne) en el decenio siguiente. Esta visión analítica que tuvo como foco de atención a la plantación obvia otros elementos que posibilitaron la conversión de Cuba en la azucarera del mundo y que también están asociados a su condición de economía abierta y orientada al exterior que caracteriza todavía a la Mayor de las Antillas. El *boom* azucarero dinamitó el modo en que se había implementado la transportación de mercancías desde la segunda mitad del siglo XVIII. Además, evidenció las limitaciones en gestionar el volumen comercial, aún con el refuerzo a la red de caminos que significó el ferrocarril, si no se modificaba la dinámica portuaria. No fue solamente rentabilizar los costes productivos del azúcar la mayor preocupación de los plantadores criollos, sino rentabilizar la transformación global del tráfico mercantil de la Isla.

El presente capítulo examina la formación de la segunda geografía laboral en la bahía habanera: los almacenes de depósito. Durante la primera mitad del siglo XIX los trabajadores cautivos fueron empleados preferentemente como cargadores, lancheros, fogoneros, carretoneros, estibadores, carretilleros, peones de almacén, etc. El bajo nivel de especialización, la necesidad creciente de mano de obra y los jornales percibidos facilitaron que esclavos que ya habían aprendido un determinado oficio incursionasen en los muelles, que representaron el punto de convergencia de las actividades importadoras y exportadoras del comercio atlántico para este período. La existencia de africanos esclavizados con más de una ocupación portuaria demostró además su capacidad de inserción en

este mercado de trabajo y su efectividad laboral en las tareas de carga, descarga y transporte de mercancías. A la altura de 1840 y 1850, el influjo de los almacenes de depósito no solo provocó una revolución en la gestión del tráfico marítimo, en el transporte y la comercialización del azúcar sino también impuso otros regímenes de trabajo al sumarse como nuevos escenarios del espacio laboral portuario. Los Almacenes de Regla, Mari-melena, San José, etc., con sus dotaciones híbridas de esclavos, operarios libres y “contratados” asiáticos ampliaron en un primer momento el carácter heterogéneo del mercado de trabajo portuario y a su vez promovieron un mayor nivel en la optimización y estandarización de los regímenes de trabajo cautivo. La disminución progresiva del empleo de trabajadores esclavizados evidenció el agotamiento de la «segunda esclavitud» en el ámbito urbano, sin embargo, el proceso de racialización que esta aceleró a inicios del siglo XIX ya había dejado su impronta en el sistema laboral que se conformó en el puerto de La Habana.

LA OFENSIVA FINAL DE LA «SEGUNDA ESCLAVITUD» EN LOS MUELLES

El avance de la «segunda esclavitud» se evidenció en la bahía habanera en un debilitamiento de los privilegios sociolaborales que habían detentado la «gente de mar» y los milicianos afrodescendientes. A fines de la década de 1820 la Comandancia de Marina con el objetivo de contrarrestar su pérdida de influencia en la organización del trabajo portuario, así como el aumento de la competencia en el mercado laboral que implicó el sistema de embarque articulado por los capataces de muelles y las subsiguientes afectaciones económicas que sufrió el ramo de matriculados, concedió a estos últimos el permiso para construir un tinglado en el muelle de Luz para su uso exclusivo.⁴ Además, impulsó la estrategia de extender en Cuba el régimen de los gremios de mareantes, sociedad laboral de larga data en la península y que detentó durante los siglos XVI y XVII el control sobre las principales actividades marítimas.

No obstante, a partir de la implementación de la Matrícula de Mar de 1751 y el reglamento de Muñoz de 1785 los gremios de mareantes fueron transformados en “organizaciones paraestatales”. La ordenanza de 1802 delimitó sus funciones mutualistas y los

⁴ *Memoria general de las Obras Públicas de la Isla de Cuba*, p. 82.

despojó de cualquier acción vinculada con la organización del trabajo portuario y en la transmisión de los saberes marítimos,⁵ es decir, el gremio de mareantes que se implantó en la Isla careció de capacidad legal para intervenir el mercado laboral, ya la había perdido en España y a la postre no se diferenció de otras sociedades asistencialistas que se habían articulado previamente, tanto para los trabajadores afrodescendientes (cabildos, cofradías, etc.), como para la población blanca española.

Los Gremios de Mareantes y Pescadores se insertaron en el tejido asociativo de la primera mitad del siglo XIX para respaldar los intereses laborales de los matriculados, mayoritariamente blancos, en el contexto expansivo del trabajo esclavo en el enclave portuario habanero y donde la Comandancia de Marina ya no detentó la misma influencia que a principios de la centuria decimonónica para equilibrar el poder socioeconómico de los plantadores azucareros y los grandes comerciantes. El mercado laboral portuario que, por un lado, estuvo sujeto a la actividad de los matriculados (estiba y lanchaje) y por otro, al transporte terrestre (cargadores, carretoneros, carretilleros, etc.) fue radicalmente trastocado en la medida que se generalizó la «segunda esclavitud». La coexistencia de relaciones laborales de distinta naturaleza (precapitalistas y capitalistas) complejizó el escenario en el que tuvieron que operar las nuevas sociedades marítimas. No fue extraño entonces que, en diciembre de 1827, Juan Villavicencio, capitán general de la Armada española, escribiese al jefe de escuadra Ángel Laborde reconociendo que la diversidad entre “la Metrópoli y sus Colonias” impedían alcanzar la “uniformidad que convendría establecer” en la administración marítima.⁶

Villavicencio remitió las bases y prevenciones necesarias para la formación de los estatutos de las “asociaciones de matriculados”, dejándole a Laborde la libertad de proceder a su implementación, si estas fueran “adaptables en esa Isla”.⁷ Los Gremios de Mareantes llegaban tarde a Cuba, no solo el desfase temporal con el que fueron introducidos, sino porque su intención de proteger los privilegios sociolaborales de los matriculados estuvo fuera de su alcance, no podían competir con la «polifuncionalidad laboral» de los «esclavos portuarios», pues a la postre más allá de los derechos exclusivos que le condecía la Matrícula de Mar, la rentabilidad del trabajo cautivo y los altos jornales que

⁵ Enric García Domingo, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, pp. 60-61.

⁶ *Reunión de todas las Actas y Estatutos formados para el gobierno de los Gremios de Mareantes y Pescadores que se hallan establecidos en la Isla de Cuba*, Oficina de D. José Boloña, La Habana, 1830.

⁷ *Ibidem*.

se debía abonar en el empleo de operarios libres, contribuía a su generalización en el mercado laboral portuario.

La revista de inspección realizada por Laborde en 1829, previa a la instalación de los gremios, registró un total de 2.410 individuos que se dedicaron a la actividad marítima. Aproximadamente el 48% resultaron ser marineros hábiles y solo 206 operarios estaban destinados a las labores de carpintería y calafateo. Al año siguiente otra inspección elevó la “fuerza existente” a 3.078, con un mínimo crecimiento de la marinería activa (49%) y de la cantidad de operarios de Maestranza, aunque esta disminuyó su proporción, dentro del total, con respecto a la inspección anterior, de un 8.5% a 7.7%.⁸ De marzo a septiembre de 1829 los gremios de mareantes se constituyeron en los principales distritos de las provincias marítimas de la Isla a excepción de Filipinas, Isla de Pinos, Jagua, Santa Cruz, Santiago de Cuba, Gibara y Morón, debido entre otras razones, a que resultó necesario que “para ellos tenga efecto, como lo tendrá, cuando el ejemplo de los demás les haga conocer cuan benéficos son y cuan seguros los resultados que se prometieron”.⁹

La estadística laboral para el puerto de La Habana, compilada en los censos de 1828 y 1846, así como la ofrecida por Jacobo de la Pezuela para 1859, evidenció la poca representatividad del sector afrodescendiente en la clase matriculada. De 1828 a 1846 pasó de un 5.6% a un 0.9%, mientras que en 1859 tuvo una ligera recuperación, pero sin rebasar el 2%.¹⁰ La ausencia casi total de operarios afrodescendientes en oficios técnicos asociados a la Maestranza (calafates, carpinteros de ribera, etc.), pero también en la navegación costera (pilotos, patrones, prácticos, etc.), apunta a la existencia de una barrera racial, en contraposición con otros destinos laborales en el ámbito urbano (carpintería, albañilería, transporte terrestre, etc.), donde la presencia de trabajadores negros y mulatos resultó más significativa.

En el distrito marítimo habanero se debía reunir un fondo permanente de 4.000 pesos fuertes, que no podía ser alterado sin “el unánime acuerdo del mismo gremio” y sin la aprobación del director general de la Armada o del comandante general del Apostadero.¹¹ Cada agremiado estaba en la obligación de abonar un monto en metálico que varió

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem, p. 57.

¹⁰ *Año de 1828. Censo de la siempre fidelísima ciudad de La Habana; Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1846*, p. 46; Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, pp. 350-372.

¹¹ *Reunión de todas las Actas y Estatutos formados para el gobierno de los Gremios de Mareantes y Pescadores*, p. 3.

en relación con la actividad que ejercía en la bahía: los pesqueros de carey 12 pesos fuertes anuales; los barcos costeros, los carboneros, las canoas, los cayucos, los guadaños pagarían por viaje (desde 2 reales hasta 2 pesos fuertes). Las lanchas de carga y descarga y el resto de las embarcaciones dedicadas al tráfico marítimo ingresarían 1 peso fuerte mensual y el matriculado registrado en La Habana el 2% de su soldada mensual si emplease los buques de travesía.¹² Este fondo estuvo destinado al sustento de los enfermos, indigentes, inválidos y víctimas de naufragios, apresamientos o accidentes laborales. De igual manera, sería utilizado en el caso de fallecimiento de los agremiados para sufragar los gastos del entierro y para dotar a la viuda de una cantidad única e irrepetible de 30 pesos fuertes en caso de que no tuviera más recursos. El matriculado que dejase de pagar la tasa correspondiente a su actividad, en un plazo de 6 meses perdería los beneficios del gremio.¹³

Por último, la promulgación de los estatutos de 1829 confirmó una realidad laboral para el distrito marítimo habanero, que sin duda resultó similar en otros enclaves portuarios: los matriculados se emplearon indistintamente, tanto en las labores de pesquería como en las de navegación y transporte, por lo que no resultó posible establecer un gremio independiente para cada actividad. Es muy probable que esto fuese la respuesta laboral de la clase matriculada, en el caso habanero a la polifuncionalidad de los trabajadores esclavizados y al dominio afrodescendiente en las operaciones terrestres, pero también pudo ser resultado, en otros enclaves portuarios, de la carencia de trabajadores blancos dedicados a la industria de mar.¹⁴ La nueva corporación, a pesar de su carácter asistencialista y las limitaciones que su reglamento impuso en la intervención del mercado de trabajo, constituyó un espacio importante para establecer un frente de resistencia, de manera conjunta con la Comandancia de Marina, en pos de revalidar los derechos laborales en disputa.

Sin embargo, de la misma manera que el gremio permitió aglutinar a la «gente de mar», también abrió nuevas zonas de conflictos con los trabajadores terrestres afrodescendientes (cargadores de muelles, carretilleros, carretoneros, etc.), pero también con los miembros de otros cuerpos armados. Sobre este último aspecto, tras la aprobación de los estatutos y el reglamento del Gremio de Mareante en septiembre de 1830, el comandante general del Apostadero remitió a la metrópoli varios ejemplares para que se estudiase las

¹² Ibidem [s.p].

¹³ Ibidem, p. 4.

¹⁴ Ibidem, p. 5.

modificaciones que se habían implementado en la Isla siguiendo las instrucciones del director de la Armada. Además, Laborde se quejó de cómo los marineros ingleses de Jamaica y los norteamericanos de la Florida violaron el espacio marítimo insular, afectando la actividad pesquera. Lo que más le preocupó fue el “empeño con que los milicianos de artillería pretenden allí el derecho a disfrutar del ejercicio de la pesca”.¹⁵

La intervención de trabajadores terrestres en el ámbito laboral de los matriculados provocó la mediación de la Corona, que con una R. O. del 22 de abril de 1832 reafirmó los privilegios a los que estaban sujetos los mareantes (matriculados) y a su vez impidió que los marineros españoles pudiesen enlistarse en Cuba (tal como lo prohibía la R. O. de 20 de febrero de 1831). Por su parte orientó a la dirección de Marina que no se le reconociera a los milicianos artilleros “el derecho que pretenden a la pesca”, ya que no se les había concedido tal privilegio en la forma que invalidase el artículo 10 del título 5º de la Matrícula de Mar de 1802, que lo estipuló de manera exclusiva para los matriculados.¹⁶ Pero las disputas no se restringieron a las interferencias entre los trabajadores terrestres y marítimos, sino que en ocasiones estuvieron vinculadas a la negativa de los matriculados de abonar su contribución a las instituciones de las que eran benefactores.

En octubre 1833, el contratista y ayudante de la Escuela Náutica de Regla, Juan de la Coca y Quintana, requirió al oficial de matrícula de ese distrito marítimo porque los matriculados incumplían con el pago de los 20 pesos fuertes mensuales que debían garantizar para su fomento. La imposibilidad de reunir este fondo y entregárselo a Coca Quintana radicó a su juicio, entre otros factores, a que los matriculados habían decidido destinar al menos seis viajes “a favor de los enfermos de su gremio”,¹⁷ y que la reducción del pasaje impedía realizar los viajes completos por lo que los matriculados se veían obligados a dividir de un día a otro la travesía, con la consiguiente reducción de sus beneficios. Todos estos elementos explicaban la reprobable negativa de los matriculados a realizar su contribución.

Una comisión inspectora validó los argumentos de Juan de la Coca y solicitó que el Comandante General del Apostadero exigiese a los matriculados el cumplimiento de lo convenido con el contratista. El 29 de octubre el Apostadero respondió que la acumulación del “fondo gremial” no podía lesionar el requerido por el colegio reglano, y así se lo

¹⁵ José María Zamora y Coronado, *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, vol. 4, p. 231.

¹⁶ *Ibidem* p. 232.

¹⁷ “Sobre los abusos que trata de corregir D. Juan de la Coca y Quintana en los matriculados de Regla por el perjuicio que causan a la recaudación de los derechos de botes, de que es contratista”, 1833, Leg. 201 exp. 8.936, RCJF, ANC.

hizo saber al comandante de matrícula de la provincia habanera, de quién dependía el distrito marítimo de Regla. Poco más de un mes después la junta de gobierno de la Junta de Fomento daba a conocer las prevenciones que había realizado el ayudante de matrícula de Regla “para que los matriculados distraigan de la contribución de sus botes destinados al sostenimiento de la Escuela Náutica los fondos que tienen asignados el fondo del gremio de mareantes”.¹⁸ En la década de 1830 la emergencia de nuevas empresas que participaban en el tráfico marítimo de la bahía habanera complejizó aún más los conflictos derivados de los privilegios sociolaborales que disfrutaba el gremio de mareantes.

En 1836 los directores y diputados de este elevaron al gobernador Miguel de Tacón y al comandante del apostadero Juan Bautista Topete una petición en la que solicitaron abrir una puerta en la muralla frente a la calle de Santa Clara con similares dimensiones a las que le fue concedida a la empresa de vapores, sugiriendo construir un muelle que le permitiera utilizar los “botes de caballos” para el tráfico, además de otras tres avenidas hacia el muelle de Luz para la necesaria introducción de maderas.¹⁹ Atendiendo a esta petición, la respuesta de Anastasio de Arango, director-subinspector del Real Cuerpo de Ingenieros, no se hizo esperar. Sugirió al gremio el traslado hacia otro pasaje entre los muelles de San Francisco y la Machina, pues la zona elegida carecía de las dimensiones necesarias y al final solo se “estorbarían el tráfico de los vapores y el de los botes de caballos”.²⁰ Insistió en que la única forma de conciliar el interés público y el de las empresas radicaba en establecer la puerta lo más próxima posible a la Machina y que “aun así se verá embarazado el tráfico de aquellos [se refiere a los botes] por la estrechez del terreno”.²¹ Arango concluyó que la puerta solo podía ser edificada si iba a cargo de la empresa y bajo el “inmediato conocimiento y dirección” del cuerpo de ingenieros.²²

Desde ese mismo año los gremios de mareantes de La Habana y Regla traspasaron el privilegio que le había sido concedido para el uso exclusivo del muelle, que les permitió constituir la sociedad anónima *Empresa de Botes impulsada por Caballos para el tráfico de la Bahía de La Habana*. En enero de 1837 los directivos del Gremio de Mareantes de La Habana y el de Regla firmaron un contrato con Carlos Bolet en el que se comprometió

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ “Expediente en que los Directores y Diputados del Gremio de mareantes y pescadores solicitan permiso para formar un muelle, con el fin de que le sirva para la empresa de botes impulsados por caballos de que tienen privilegio exclusivo”, septiembre de 1836, Leg. 1.271 exp. 49.900, GSC, ANC.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² Ibidem.

a “establecer por su cuenta” una línea de dos o más botes que cumplieran los requerimientos técnicos del privilegio que se le había concedido previamente. La empresa surgió en forma de sociedad anónima y recibió la aprobación de la Comandancia de Marina, y de esta manera fueron resituados los privilegios originales de los mareantes en la nueva corporación.²³ A cambio percibirían las utilidades de diez acciones con valor de 1.000 pesos fuertes del capital efectivo de la empresa, cinco acciones por cada gremio, que le habían sido transferidas de acuerdo con la 4ª cláusula del contrato firmado a principios de noviembre de 1838 y al año siguiente el capital se había fijado en 51.479 pesos y siete y medio reales.²⁴

En 1840, el comandante de Matrículas del distrito habanero, Ignacio de Olaeta, alegó el legítimo derecho de los mareantes a la posesión del citado muelle y lo injusto de que fuesen despojados de este, dado su permanencia durante todo ese periodo. Los directores del gremio escribieron nuevamente a la Comandancia General de Marina señalando que en 1836 se le autorizó construir un muelle de 42 metros de largo y 13 de ancho, cerca del muelle de Luz y de la Machina. Sin embargo, la clase matriculada se encontraba en “extrema mendicidad” pues la empresa de vapores destronó rápidamente el tráfico por botes.²⁵ Los representantes del gremio aludieron a un pasado épico, en el que sus padres y abuelos fallecieron “defendiendo los sagrados derechos de la Patria y sus augustos gobernantes”, ante el fracaso de unirse a la empresa de vapores, ya que “no siéndole posible sostenerse por sí solos”, pues la empresa se había arruinado, debido “a lo poco expertos que se hallaban en máquinas”.²⁶ El despojo del muelle constituía a su juicio un “paso aventurado” de la Junta de Fomento pues se intentaba vulnerar los “privilegios y regalías” instituidos por la R. O. de 1793 en beneficio de los matriculados y que la ordenanza de Matrículas de Mar de 1802 había confirmado.²⁷

Otro informe afín a los intereses de la Junta de Fomento sugirió que, tras la petición de la Comandancia de Marina de entregar la cédula de 1836, donde estaba registrada su franquicia, el gremio de mareantes a pesar de sostener que “existe en su archivo”, no la

²³ Véase a “Expediente promovido por el gremio de mareantes de este puerto para que no se les despoje del muelle que tienen destinado para los botes impulsados por caballos”, 22 de agosto de 1840, Leg. 82 exp. 3.359, RCJF, ANC.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Ibidem.

²⁷ “Sobre el tráfico de puerto de La Habana que tiene arrendado la ciudad y reclama el gremio de matriculados”, 1806-1807.

había presentado, “señal cierta de que no les es favorable”.²⁸ Proseguió afirmando que *Empresa de Botes impulsada por Caballos* vendía a la *Empresa de Vapores de Regla* no solo el anterior privilegio, sino también dos botes y animales por la suma de 37.000 pesos fuertes y además abonaría la suma anual de 6.000 pesos fuertes al gremio de mareantes, como parte afectada de la sociedad anónima que fundó la primera empresa.²⁹ El informe concluyó que debía tenerse muy presente el acuerdo final sobre el tráfico marítimo habanero, pues no podía dejar expuesto al distrito a la “ley que quiera dar el que obtenga el muelle”, dado que resultaba probable que “otros capitalistas quieran aumentar los vapores de la bahía o del cabotaje” al ser esto de interés público y que se debería brindar todas las facilidades para “hacer muelles”.³⁰

A finales de diciembre de 1844 una R. O. derogó la restricción que existía para la matriculación de europeos, dejando sin efectos las R. O. del 20 de febrero de 1831 y el 21 de abril de 1832. Se accedió así a la petición del Apostadero de La Habana, que desde el año anterior había solicitado la incorporación de unos 2.000 españoles a las Matrículas de Mar. La Comandancia de Marina y el gremio de mareantes habían denunciado en repetidas ocasiones, durante las últimas dos décadas, el deplorable estado de este ramo en la Isla. A su juicio, lo que hasta la fecha había impedido su progreso no era otro que el “escandaloso abuso con que los terrestres a la sombra de autoridades que los sostenían han usurpado a los matriculados el fruto de las industrias de mar”.³¹ ¿A quiénes se refería la Comandancia de Marina cuando hacía uso del término terrestre? A los cuadrilleros afrodescendientes que laboraban en el muelle juntos a trabajadores esclavizados como carretoneros y carretilleros, a los miembros de los cuerpos armados que sin pertenecer a la Matrícula de Mar ejercían la navegación y la pesquería, o por el contrario a los hacendados y comerciantes que contrataban el servicio de los primeros para el transporte de sus mercancías hacia los muelles, o el término terrestre englobó todo lo anterior, que en buena lid coactaba los privilegios laborales de los matriculados, que como ya se ha expresado eran en su mayoría blancos.

Las referidas autoridades no eran otras que el ayuntamiento habanero, vocero de la sacarocracia criolla y la propia Capitanía General, que indistintamente, ya sea por su

²⁸ “Expediente promovido por el gremio de mareantes de este puerto para que no se les despoje del muelle que tienen destinado para los botes impulsados por caballos”, 22 de agosto de 1840.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ibidem.

³¹ “Expediente reservado sobre la prohibición para los europeos de las matrículas de mar de las Antillas”, 1845, Leg. 8 exp. 25, Ultramar, AHN.

desavenencia secular con la Comandancia de la Marina, como por los intereses compartidos con los plantadores y comerciantes, hizo causa común con estos. La R. O. de 1844 prohibió además el ejercicio de la pesca y cualquier actividad marítima a las “personas de cualquiera clase o condición que fueren, que no se hallen matriculados”.³² Ese mismo año Leopoldo O’Donnell, a raíz de la Conspiración de la Escalera, ordenó desarmar a los batallones de pardos y morenos, que detentaban el privilegio de pertenecer a las cuadrillas de cargadores en los muelles habaneros, y solicitó el permiso de Madrid “para incrementar el número de las tropas regulares”.³³ Desde 1792 el principal representante de la sacrococracia insular, Arango y Parreño, insistió sobre el peligro de los cuerpos armados de la «gente de color» y los consideró innecesarios en el contexto expansivo de la gran manufactura azucarera, pues “no se debe aventurar la seguridad interior”.³⁴

El 14 de abril O’Donnell mandó una circular a las autoridades coloniales de la jurisdicción habanera donde planteó, que dado que “uno de los elementos principales que han intervenido en ella³⁵ son los negros de las colonias extranjeras”, se debía proceder a la expulsión de la Isla de todos aquellos que habían entrado en su edad adulta. La ordenanza se cumplió, salvo excepciones, y estuvo orientada a “limpiar el país en la influencia perniciosa de los libertos extranjeros para con la esclavitud”.³⁶ Los efectos disruptivos de la Conspiración de la Escalera en el entramado laboral afrodescendiente puede observarse en la **Tabla 2.** del anterior capítulo, pues el sector portuario constituyó uno de los espacios laborales afectados.

Los cambios en la correlación racial en determinados oficios que se muestran para 1846, a solo dos años de la represión sobre la «gente de color», así como su posterior evolución permite identificar a La Escalera como uno de los factores decisivos en el avance del blanqueamiento laboral. La rapidez con la que se elaboraron las listas de “libertos perniciosos” en sus respectivas calles de residencia, en todos los barrios habaneros, demostró que los mecanismos de control y vigilancia que sobre esta población existía, desde la conspiración del ebanista José Antonio Aponte en 1812, estaban intactos.³⁷

³² José María Zamora y Coronado, *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, vol. 4, p. 234.

³³ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia*, p. 436.

³⁴ Francisco de Arango y Parreño, *Obras*, vol. 1, p. 171.

³⁵ Se refiere a la conspiración de la Escalera desarrollada a finales de 1843 y cuyos efectos represivos se extendieron a 1844.

³⁶ “Sobre que salga de la Isla todos los negros y mulatos libres extranjeros que hubien entrado en ella en edad adulta”, abril de 1844, Leg. 942 exp. 33.250, GSC, ANC.

³⁷ Sobre la Conspiración de Aponte véase a Matt D. Childs, *La rebelión de Aponte de 1812 en Cuba y la lucha contra la esclavitud atlántica*.

Desde zapateros de Curazao, pasando por carpinteros de Manila o sastres de México y muellers del Brasil, el empadronamiento realizado evidenció también la dispersión geográfica y laboral que ejercían los trabajadores extranjeros en una de las principales ciudades portuarias de América y su importancia relativa dentro del sector poblacional de los «libres de color».

Por solo citar tres historias que permiten visualizar en toda su complejidad la represión en el ámbito portuario, el pardo brasileño José González en 1844 llevaba 29 años residiendo en el barrio de Guadalupe y desde esa fecha laboró en los muelles habaneros. Quizás fue su avanzada edad, el muellero González cifraba los 60 años, lo que hizo al Gobernador y Capitán General firmar su carta de permanencia en la Isla.³⁸ Sin embargo, varios días después, la misma autoridad desconocía la opinión facultativa de los médicos sobre el estado de inutilidad física y de mendicidad del también pardo Francisco de Paula Braganza, quien 12 años antes se había desempeñado en las labores portuarias, y dictaminó su orden de salida en el justo momento en que recuperase su salud.³⁹ José de la Paz Zamora, “dueño de un taller de tabaquería” y quién conocía a Francisco desde hace 10 años refirió que su estado de salud se había resquebrajado a raíz de un accidente mientras realizaba la descarga de un buque, y que aún cuando consumía “licores” no le conocía ninguna falta.⁴⁰

El 9 de mayo se realizaron las diligencias para evaluar la situación del moreno libre José Verde, natural de Montevideo y que por más de 20 años residía en La Habana. El mayordomo del marqués de San Felipe y Santiago avaló la condición moral de José Verde al opinar que este era “de oficio estibador en los buques de bahía (...) hombre trabajador, religioso”.⁴¹ Otros testigos, como el veterano de Marina Luis Pío de Somodevilla confirmó que siempre se comportó “con la honradez debida a un hombre de su clase” y que había laborado constantemente en los muelles en los barcos, lo que le permitió alcanzar la condición de “capataz en las estibas”. También el testigo declaró no haber recibido noticia alguna sobre que Verde había dado un “mal paso, ni que hubiese faltado

³⁸ “Expediente sobre diligencias que promueve el pardo José González natural del Brasil para acreditar su comportamiento, 29 de abril de 1844”, Leg. 140 exp. 20, AP, ANC.

³⁹ “Instancia de Francisco de Paula, natural de San Tomé, correspondiente a Portugal, de condición libre, se le permita permanecer en esta isla de Cuba, 6 de mayo de 1844”, Leg. 140 exp. 15, AP, ANC.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ “Expediente sobre diligencias practicadas para la justificación que ha solicitado el negro libre José Verde, natural de Montevideo”, 8 de mayo de 1844, Leg. 140 exp. 18, AP, ANC.

en ninguna ocasión en su contrato”.⁴² La “buena conducta” de Verde, así como la insistencia de los testigos en su fidelidad a la “nación española”, ya fuese por un pasado realista, facilitó la decisión de O’Donnell de mantener su permiso de residencia.

Los ejemplos referidos formaron parte de ese andamiaje represivo orientado a impedir réplicas de La Escalera. La prohibición de utilizar carreteros esclavos, que fue reseñada en el epígrafe anterior respondió también a la estrategia colonial de intentar interrumpir los vasos comunicantes entre la plantación y el puerto, a fin de evitar futuras conspiraciones y revueltas. La circulación de información, de noticias, etc., del puerto y los muelles hacia los suburbios afrodescendientes y el ingenio/cafetal traspasó los modelos tradicionales de la censura, resultaba más fácil prohibir la publicación de un pasquín o de un libelo subversivo, que detener la información que pasaba de manos de un esclavo a otro entre la plantación y la bahía habanera. El sistema de embarque de finales del siglo XVIII y primeras décadas del XIX, que permitió la exportación de miles de cajas de azúcar y la articulación de una economía atlántica trajo aparejado, como ha demostrado Aisha K. Finch, estas redes comunicativas entre operarios libres y cautivos.⁴³

Sin embargo, la interconexión entre los ciclos conspirativos y las dinámicas laborales que se configuraron a raíz o en paralelo de las principales protestas de los afrodescendientes resulta todavía un espacio para nuevas y sugerentes interpretaciones que permitan comprender mejor el funcionamiento del sistema laboral que generó la «segunda esclavitud» en la Mayor de las Antillas. En el caso de la Conspiración de la Escalera (1843-1844), O’Donnell realizó una restricción en el ejercicio de determinadas ocupaciones que afectó directamente a los trabajadores esclavizados y a los afrodescendientes libres en el sistema de transporte terrestre no ferroviario que hasta la fecha habían hegemónizado, lo que reconfiguró a la postre el proceso de racialización y favoreció el blanqueamiento laboral.

Bajo esta óptica, valdría la pena también analizar, en los contextos de expansión y generalización del trabajo esclavo, ¿qué mecanismos de control fueron establecidos por el gobierno colonial en las rebeliones anteriores? ¿Hasta qué punto como afirma Matt D. Childs la Conspiración de Aponte confirmó la preocupación de los dueños de esclavos de una alianza entre esclavizados y milicianos afrodescendientes?,⁴⁴ si fuese así, ¿por qué,

⁴² Ibidem.

⁴³ Aisha K. Finch, *Rethinking Slave Rebellion in Cuba*, p. 41.

⁴⁴ Matt D. Childs, *La rebelión de Aponte de 1812 en Cuba y la lucha contra la esclavitud atlántica*, p. 128.

al igual que en 1810,⁴⁵ no se desarticuló este cuerpo armado? Resulta probable que la generalización de la esclavitud urbana entre los pequeños propietarios del enclave portuario habanero y, en particular, entre la oficialidad miliciana afrodescendiente, fuese observada por el poder colonial como la principal estrategia para impedir una sublevación similar a la haitiana, pero a su vez, como confirman algunos estudios, sirviese por igual para atenuar las ansias separatistas que ya habían emergido con fuerza en los virreinos y capitanías continentales.

Esta geometría variable metropolitana difería frontalmente con los intereses de la sacarocracia criolla. Por un lado, la existencia de un sector económicamente fuerte de «gente de color» subvertía el ordenamiento laboral de la plantación por tres cuestiones fundamentales: primero restaba brazos necesarios para el ingenio/cafetal, segundo implicaba que los mecanismos para obtener la libertad (manumisiones, coartaciones, libertad graciosa, etc.) continuaban siendo efectivos y tercero potenciaba la esclavitud urbana en contraposición con su idea de enquistarla en el ámbito rural donde podía ser, con mayor eficiencia, controlada. Más allá de las restricciones raciales impuestas, la presión de la continua demanda de trabajo esclavo en las labores marítimas estableció sus propias lógicas laborales y los mecanismos de control social necesarios en el entramado portuario.

RACIALIZACIÓN LABORAL EN EL CONTEXTO PORTUARIO POST ESCALERA

En julio de 1844 el ayudante de Marina de Batabanó elevó al comandante de Matrículas de la provincia una solicitud para restaurar el antiguo permiso que permitía el empleo de jornaleros negros libres y esclavos en las embarcaciones costeras, las lanchas de carga/descarga, etc., ante la escasez de matriculados para conducirlos.⁴⁶ A pesar de la existencia de un palenque de cimarrones, la vigilancia sobre este y las restricciones del gobierno sobre el uso de cautivos, a su juicio resultaban poco probable “los males que

⁴⁵ José Antonio Piqueras, “Nación racial, *gente de color* y segunda esclavitud. Las intrigas habaneras de 1810”, en José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa, *Gente de color entre esclavos*, pp. 59-65.

⁴⁶ “Documento referente a que el Ayudante de Marina de Batabanó dice que no había suficiente número de matriculados para emplearse en los barcos de pesca y conducción de leña a los vapores de mar y tierra, según un antiguo permiso se embarcaran negros jornaleros o esclavos bajo la vigilancia de un patrón blanco matriculado”, 1844, Leg. 1.276 exp. 50.037, GSC, ANC.

podiera haber el que los negros empleados y que trabajan en la costa tengan comunicaciones con estos cimarrones”,⁴⁷ por lo que sugería que se permitiese el empleo de los citados trabajadores afrodescendientes.

Para granjearse la opinión de la Comandancia de Matrícula, el ayudante establecería una serie de medidas en pos de garantizar la seguridad pública, entre ellas que el número de operarios blancos no podía estar en minoría con respecto a los afrodescendientes, el patrón resultaba el responsable de la “conducta que observen los negros”,⁴⁸ en caso de extravío o fuga de trabajador se daría el parte correspondiente para notificarlo a la capitania de partido, el patrón debía informar si regresaba con la misma cantidad de operarios negros. En el caso de que se presenten matriculados en el distrito se suspendía el permiso solicitado. El 12 de agosto, Fernando Freyre Andrade, capitán y juez pedáneo del partido, acusó al ayudante de Marina de mandar a dos chalanas al corte de madera sin tener la debida autorización, pues él no había accedido a su petición a la espera de cumplir los “requisitos necesarios”. Igualmente lo acusó de falsear el paradero del matriculado Prudencio Roque y de la “desaparición repentina de la gente de las chalanas (...) la mayor parte negros”.⁴⁹

La utilización de cautivos o afrodescendientes libres continuó en la medida que las dinámicas propias de la «segunda esclavitud» presionaron el entramado laboral, trastornando la seguridad pública en pos de la rentabilidad económica. El imperativo de subvertir la estructura demográfica insular, favorable a los esclavos y «gente de color», cuya solidaridad racial había quedado demostrada una vez más con los acontecimientos de la Escalera, marcó la necesidad de retomar los proyectos de colonización blanca, no obstante, ni la Conspiración de la Escalera con toda su ola represiva y la utilización reiterada e intensiva de la violencia y del “miedo al negro”, socavó la necesidad de brazos de africanos esclavizados, en un contexto cada vez más complejo por la presión británica.

En la década de 1850 se promovió también extender la utilización de “negros bozales emancipados”, al menos aquellos apresados por los cruceros españoles en los buques de guerra como fogoneros y paleadores, con lo que se lograría “una no despreciable economía” en los jornales.⁵⁰ Ante el reparo de la Comandancia de Marina de no encontrar “bozales” y la posibilidad de emplear “ladinos”, además de los probables conflictos con

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ “Sobre el empleo de emancipados en el servicio de fogoneros en los vapores de guerra”, 1853, Leg. 4.639 exp. 13, Ultramar, Archivo Histórico Nacional (AHN).

los agentes británicos, corona terminó modificando su R. O. original para que se atendiese la solicitud de la autoridad naval y se le proveyese de aquellos “entre los que menos tiempo lleven en el aprendizaje de un oficio”.⁵¹ Tanto en La Habana como en Matanzas, la utilización de esclavos emancipados durante la primera mitad del siglo XIX se dirigió a la construcción y reparación de la infraestructura portuaria, al dragado de la bahía, a la limpieza de los muelles, pero también fueron empleados en los buques. Cohabitaron con trabajadores libres y esclavizados en el mercado de trabajo portuario, sin que por esto los primeros fuesen desplazados de sus tradicionales funciones en el transporte de mercancías,⁵² ni su especialización forzosa (construcción y saneamiento de muelles) implicase un cambio en la «polifuncionalidad laboral» de la población cautiva.

Las propias autoridades coloniales reconocieron que “los emancipados pueden y suelen aprender más de un oficio”.⁵³ Inés de Montaud refiere que entre 1824 y 1866 la cifra de emancipados estuvo en torno a los 26.026, sin embargo, en igual periodo fueron desembarcados en Cuba 517.594 africanos. En valores aproximados por cada uno de estos bozales que adquirieron la condición de emancipados casi veinte eran introducidos en alijos ilegales.⁵⁴ El monto menor del número de emancipados con respecto al volumen de bozales que se introdujeron ilegalmente en la Isla después de 1820 no implicó que su realidad laboral fuese muy distinta a la de los cautivos, la «segunda esclavitud» tendió a homogenizar las condiciones de trabajo tanto en el ámbito rural como en el urbano.

La expulsión de los trabajadores extranjeros negros y mulatos, unida a la deportación y encarcelamiento de la «gente de color»,⁵⁵ influyó también en el repliegue general que se observa en algunos oficios que garantizaron la solvencia económica de esa

⁵¹ Ibidem.

⁵² La movilidad laboral de los trabajadores libres les permitió a los que poseían una mayor especialización técnica que fuesen contratados en las plantaciones azucareras. Sirva de ejemplo la trayectoria laboral de Antonio Pardo, quien de 1837 a 1838 se desempeñó como aprendiz de maquinista en la limpieza del puerto, para luego “ejercitarse en su facultad en las locomotoras de los ferrocarriles y fincas de campo”, hasta que en 1847 retornó a la limpieza del puerto. Véase “Expediente promovido por D. Antonio Pardo, maquinista del armamento de la limpia de este puerto solicitando certificación de sus servicios y comportamiento”, 1850, Leg. 14 exp. 987, RCJF, ANC.

⁵³ “Sobre el empleo de emancipados en el servicio de fogoneros en los vapores de guerra”, 1853.

⁵⁴ Véase Inés Roldán de Montaud, “En los borrosos confines de la libertad: el caso de los negros emancipados en Cuba, 1817-1870”, p. 162. La cifra de africanos esclavizados desembarcados está en *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, disponible en: slavevoyages.org, consultada el 2 de marzo de 2021.

⁵⁵ Véase sobre este particular a Juan Luis Bachero, “La represión en la conspiración de la Escalera (1844). Libres de color y esclavos”, en José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa, *Gente de color entre esclavo*, pp. 179-194.

emergente burguesía afrodescendiente en la primera mitad del siglo XIX. La historiografía contemporánea se ha centrado en resaltar cómo se desarticuló a ese solvente sector tras la represión de la Conspiración de la Escalera (1843-1844). Algunos autores como Deschamps Chapeaux, Robert Paquette y más recientemente Daniel Rood señalaron el fin de su hegemonía en determinados sectores laborales, como el portuario, a partir del apresamiento de un número importante de capataces de muelles.⁵⁶ No resulta casual que tanto Arango como Saco coincidiesen en sus apreciaciones sobre el papel de la «gente de color» en el mercado de trabajo urbano y la necesidad de debilitar su posicionamiento sociolaboral. Bajo esta perspectiva surgen varias incógnitas relacionadas con las dinámicas laborales existentes en el enclave portuario.

En este sentido, la fractura de la hegemonía afrodescendiente de los capataces de cuadrillas, ¿respondió solamente a las lógicas represivas de La Escalera?, ¿existió tal predominio laboral en un mercado de trabajo, donde la Matrícula de Mar concedió derechos exclusivos para los matriculados, en su mayoría blancos? ¿Prevaleció esta última por encima de la “ordenanza de Ricla”? Todas son interrogantes válidas para comprender el funcionamiento del trabajo portuario a partir de la década de 1820, en la que convergieron diferentes modalidades laborales (matriculados, trabajadores afrodescendientes libres y cautivos, capataces, etc.), pero donde la generalización del trabajo coactivo presionó a todo el entramado laboral. El enfoque historiográfico que ha predominado sobre la figura del capataz de muelles dentro del mercado de trabajo portuario habanero permanece anclado a los argumentos de Deschamps Chapeaux sobre su solvencia económica.

Los estudios posteriores de Gloria García y María del Carmen Barcia que mencionan a los capataces afrodescendientes, en líneas generales reprodujeron la tesis de Deschamps. En la historiografía iberoamericana predomina el énfasis sobre el papel de las milicias de pardos y morenos en la restructuración social de los regímenes de castas y estamentarios, en un marco interpretativo que no difiere de las investigaciones cubanas.⁵⁷ Deschamps basó su análisis en poco más de una decena de expedientes del fondo Escribanías del Archivo Nacional de Cuba, en los que recopiló información económica sobre 6 de los 27 capataces de muelles registrados en 1822. Es probable que haya consultado

⁵⁶ Pedro Deschamps Chapeaux, “El negro en la economía habanera del siglo XIX: Agustín Ceballos, capataz de muelles”, pp. 58-59; Robert L. Paquette, *Sugar Is Made with Blood*, p. 228; Daniel Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 82.

⁵⁷ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, pp. 94-99. Véase a Hugo Contreras Cruces, “Oficios, milicias y cofradías...”, pp. 43-74; José Rojas Galván, “Milicias de pardos en la región de Nueva Galicia (Virreinato de Nueva España)”, pp. 131-162.

más documentación, pero en el acápite que les dedica a los capataces de muelles en 1971, que resulta el más extenso, solo refirió esta cantidad. Este fondo archivístico está formado por la documentación proveniente de las escribanías públicas de la ciudad, en un periodo que va desde el siglo XVI al XX. Al no estar organizado por materias y solo alfabéticamente, como han sostenido Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriños para indagar cualquier problemática es necesario revisar en todo el fondo para localizar la información de interés, lo que ralentiza la búsqueda significativamente.⁵⁸

La generalización del estatus socioeconómico que realizó Deschamps para el sector de los capataces de muelles afrodescendientes en el periodo posterior a 1818, donde su capacidad financiera les permitió ascender en la escala militar, no resulta del todo precisa para englobar la situación laboral de los propios capataces, de los trabajadores negros y mulatos libres en la primera mitad del siglo XIX, ni mucho menos los que se dedicaron a las ocupaciones marítimas/portuarias en el periodo. A principios de abril de 1823 la junta de gobierno del Real Consulado se negó a aceptar los argumentos de varios de capataces, “por no parecer fundadas las razones en que se apoyan”,⁵⁹ ante una comunicación del 20 de marzo, donde plantearon la imposibilidad de sufragar los costes de la limpieza de los muelles por el carácter eventual del trabajo portuario.⁶⁰ Aunque Deschamps refirió en su estudio la protesta de los capataces de cuadrillas y reconoció que “estas obligaciones (...) no todos [la] podían cumplir”, su énfasis estuvo en resaltar que el cargo de capataz era “el más productivo de cuantos se conocen”.⁶¹

A la postre esto resultó más coherente con su visión y respondía con mayor naturalidad a su objetivo historiográfico (la visibilización de la «gente de color»). En 1841 solo 13 capataces accedieron al directorio de La Habana, guía que compiló los principales establecimientos industriales y comerciales de la ciudad, así como los destinos laborales de los habitantes con suficiente capital para publicar su anuncio, lo que contribuye a matizar la tesis de Deschamps sobre la solvencia económica de los capataces afrodescendientes.⁶² El crecimiento del tráfico marítimo en la bahía habanera y el subsiguiente

⁵⁸ Véase Aisnara Perera y María de los Ángeles Meriño, *Para librarse de lazos, antes buena familia que buenos brazos*, p. 35.

⁵⁹ “Junta de Gobierno del Consulado de 9 de abril de 1823”, Libro de Acuerdos de la Junta de Gobierno del Real Consulado, Libro 174, RCJF, ANC.

⁶⁰ “Sobre la solicitud de varios capataces de cuadrilla, para eximirse de pagar la contribución de limpia del muelle”, 20 de marzo de 1823, Leg. 77 exp. 3.062, RCJF, ANC.

⁶¹ Pedro Deschamps Chapeaux, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, p. 92.

⁶² *Directorio de la ciudad de La Habana y extramuros*, Imprenta de Soler y Comp., La Habana, 1841.

volumen de mercancías a transportar incrementó el número de cuadrillas necesarias y por ende la cifra de capataces. En 1848, la Junta de Fomento decidió regular el trabajo portuario y las operaciones de limpieza que se debían realizar en los muelles de la bahía, para lo que procedió a realizar un levantamiento de aquellos trabajadores que permanecían en activo ejerciendo como capataces de muelles.⁶³

El origen de esta disposición se debió fundamentalmente al continuo incumplimiento de las labores asociadas con la limpieza del muelle. Igualmente, se planteó que algunos particulares “cargan y descargan con trabajadores esclavos suyos o tomados por su cuenta”, los cuales no estaban organizados en cuadrillas “ni tienen capataces conocidos”, lo que ponía al descubierto la protesta de los capataces por recuperar el control del mercado de trabajo y la estabilidad del empleo.⁶⁴ Ese mismo año se publicó un reglamento en el que se exceptuaba de la matrícula aquellos que descargasen las mercancías por otros muelles que no fuesen el principal, los cuales no disponían de cuadrillas y también se hacía la excepción en el registro a “los negros que se ocupan en la descarga de los buques de tasajo”.⁶⁵ En total se registraron 80 capataces de muelles, de esta muestra, aproximadamente el 36% resultó ser afrodescendiente, con una representación escasa de mulatos (7.5%) y una mayor proporción de negros libres (28.7%).⁶⁶

La supresión de los batallones de pardos y morenos en 1844, unido a los otros factores ya mencionados, contribuyó a la progresiva disminución de la presencia de miembros de su oficialidad -activos o retirados- en esta categoría laboral. Según el *Directorio de La Habana* de 1859 solo 4 capataces de un total de 63 (6.3%), provenían de las viejas milicias criollas creadas casi un siglo antes por Riela y O'Reilly.⁶⁷ Estos datos además de visualizar la disminución de los capataces afrodescendientes, pone en evidencia otra cuestión, que los conflictos no solo se reducían a la cuestión étnica y racial, entre trabajadores blancos y afrodescendientes, sino también a la condición jurídica del operario, ya fuese libre o esclavo. La generalización de las lógicas laborales de la «segunda esclavitud» y con esta el creciente ritmo de la mercantilización del trabajo entraba en directa

⁶³ “Sobre regularizar el servicio de los capataces de muelles”, 13 de noviembre de 1848, Leg. 84 exp. 3.440, RCJF, ANC.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ *Gaceta de la Habana*, 28 de noviembre de 1848

⁶⁶ María del Carmen Barcia, “Negros en sus espacios”, p. 307.

⁶⁷ *Directorio de Artes, Comercio e Industrias de La Habana*, Librería de A. Graupera, La Habana, 1859, pp. 31-32; María del Carmen Barcia, “Negros en sus espacios”, p. 307.

contradicción con el sistema laboral proteccionista del Antiguo Régimen y a la postre sería una de las causas de su desaparición.

El arquetipo de José Agustín Ceballos como la generalización del éxito laboral de los capataces de muelles no solo resulta sesgado y a la postre incompleto, sino que no visibiliza la situación de otros más allá de la condición étnica, que cómo él, desempeñaron igual función laboral y alcanzaron o no similares réditos económicos. La investigación de Deschamps Chapeaux sobre los capataces de muelles, citada en reiteradas ocasiones en esta investigación, no ha sido superada empíricamente, es decir, ningún estudio posterior ha profundizado en la caracterización sociológica de este sector laboral. Al centrarse este capítulo en analizar la expansión de las dinámicas laborales de la «segunda esclavitud» en los muelles habaneros, y, por ende, en el desmontaje del régimen de trabajo del Antiguo Régimen, una y otra vez, se vuelve a la producción historiográfica de Deschamps. Al interesar solamente cómo se produjo el debilitamiento de los privilegios sociolaborales de los milicianos afrodescendientes y por consiguiente de los capataces de esta condición, se realiza un examen sobre los elementos que deben ser revisitados en su tesis historiográfica, sin que sea esta una nueva investigación sobre los capataces de muelles, sino más bien sobre su declive. Esta aclaración resulta necesaria para entender el razonamiento analítico que se presenta sobre este sector laboral e igualmente la mirada crítica que se realiza.

El continuo conflicto por la limpieza de muelles y el pago de los jornales a los cuadrilleros puede ser un indicio de la “época de bonanza” que reseñó Deschamps para entender la capacidad económica de los capataces. De igual manera, habría que definir cuáles contextos laborales permitieron la acumulación de capital y si esta respondió únicamente a este proceso o también coexistió con otras estrategias informales para obtener dividendos. En el periodo posterior a La Escalera, la precarización del trabajo portuario aumentó, no por el impacto directo en el sector de los capataces afrodescendientes, sino por la emergencia de los almacenes de depósito, que reorientaron los flujos comerciales en la bahía habanera y le restaron volumen mercantil a las operaciones que se realizaban en los muelles noroccidentales, lo que sin duda acentuó el carácter eventual de las labores portuarias.

Como ejemplo de la “nueva” época laboral de los capataces de cuadrillas sirva de ejemplo que en los primeros meses de 1845 el capataz de muelles Antonio Aparicio

declaró que carecía “absolutamente de bienes de fortunas”.⁶⁸ Claudia Varella ha utilizado recientemente la situación económica de Aparicio para analizar cómo algunos pequeños propietarios hicieron uso de los depósitos judiciales de esclavos para abonar sus deudas y evitar más pérdida en su reducido capital.⁶⁹ En el bienio de 1847-1848 este capataz realizó una “sucesión ininterrumpida de contrataciones” para saldar una deuda ascendente a 2.763 pesos y 1½ real.⁷⁰ Para atestiguar la insolvencia de Aparicio se presentó el vecino del barrio de Colón Manuel García de Aguiar y declaró que no poseía “bienes de ninguna clase” y que sostenía a su familia con su trabajo.⁷¹

Igualmente, otro vecino, Manuel Coavirón (?) tampoco estaba al tanto de que fuera propietario de “bienes ni renta alguna” y que todos sus ingresos se debían a su condición de capataz de muelles, pero que carecía de información sobre cuánto le generaba su oficio porque “eso es eventual”.⁷² El último testigo, José de Jesús Hidalgo, alegó conocerlo desde hacía unos cinco o seis años y lo había considerado “siempre como a pobre”.⁷³ El carácter eventual del trabajo portuario, que declararon los capataces de muelles en 1823 y que los diferentes testigos de Antonio Aparicio utilizaron para justificar su empobrecimiento, acentuó la precariedad de todos los operarios que concurrían a ese mercado laboral. El mismo año que Aparicio se vio obligado a declararse insolvente (1845), Isidro Grau, quién laboraba como escribiente en los muelles bajo la supervisión de los capataces, también aducía su falta de propiedades y ahorros. Los testigos de Grau aseguraban que los pocos ingresos que ganaba a diario “apenas le alcanza para su subsistencia”.⁷⁴

En el caso del capataz Juan Gil, en julio de 1852 el celador de muelles le solicitó el abono de 16 pesos por la limpieza de este y que de no cumplirlo se le aplicaría una multa. Gil se negó a satisfacer la cuota “dando por excusa que hace tiempo que no se ocupa en los trabajos que su matrícula le permitía”.⁷⁵ El celador recibió la notificación que lo

⁶⁸ “Al concurso de D. Antonio Aparicio mandado formar para tratar de la industria del mismo”, 10 de marzo de 1845, Leg. 41 exp. 5, Escribanía de Ortega, ANC. Véase a Claudia Varella y Manuel Barcia, *Wage-earning slaves: coartación in nineteenth-century Cuba*, pp. 120-122.

⁶⁹ Claudia Varella y Manuel Barcia, *Wage-earning slaves: coartación in nineteenth-century Cuba*, pp. 120-122.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 121.

⁷¹ “Al concurso de D. Antonio Aparicio mandado formar para tratar de la industria del mismo”, 10 de marzo de 1845.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ “Expediente formado para tratar a la insolvencia citado D. Isidro Grau”, 1845, Leg. 136 exp. 1.993, Escribanía de Junco, ANC.

⁷⁵ “Relativo a cobrar de D. Juan Gil 16 pesos que debe por la cuota de la limpieza de muelles, como capataz matriculado”, Leg. 85 exp. 3.461, RCJF, ANC.

amonestase ya que no había solicitado previamente su separación de la matrícula. El incremento del volumen comercial (tráfico marítimo, mercancías, etc.), que se observa en el enclave habanero durante la primera mitad del siglo XIX, y la expansión de la infraestructura portuaria en el área noroccidental de la bahía, conllevaron a un ensanchamiento del mercado de trabajo. Ello influyó también en que la “pobreza” y “solvencia” de los capataces de muelles, amén del marcado carácter eventual del trabajo portuario, del que el enclave habanero no constituyó una excepción, estuviera condicionada por su capacidad para gestionar los mejores contratos con las casas comerciales radicadas en la ciudad y su estrategia de atraer jornaleros para sus cuadrillas.

En esta dirección, los capataces afrodescendientes dispusieron de una densa red asociativa (cofradías, cabildos, sociedades abakuá, etc.) que les facilitó el reclutamiento de operarios. Esto, unido a los privilegios sociolaborales heredados del gobierno de Ricla, les permitió articular un bolsón laboral afrodescendiente en un mercado de trabajo donde subsistían barreras raciales, que en no pocas ocasiones provocaron el surgimiento de conflictos. Restringir el declive de su hegemonía laboral al contexto posterior de la Conspiración de Escalera, como consecuencia de la política represiva implementada por O’Donnell, impide ver en toda su magnitud las transformaciones estructurales que originó la consolidación de la «segunda esclavitud». Piqueras ha advertido recientemente sobre la incompatibilidad entre la generalización y explotación intensiva del trabajo esclavo, tanto en el campo como en la ciudad, y un sector de «gente de color» con jerarquía social y prerrogativas laborales.

Los indicadores demográficos entre 1828 y 1846 evidencian que la población laboral afrodescendiente casi se triplicó en el enclave habanero. Sin embargo, atendiendo a su proporción con respecto al monto total de trabajadores blancos solo creció en el mismo periodo un 3%, es decir, el ritmo expansivo del sector se ralentiza y tiende a la estabilidad demográfica. Otro dato interesante a tener en cuenta resulta que aun cuando se desembarcaron poco más de 270.000 esclavos africanos en la Isla durante este periodo,⁷⁶ la población cautiva con edad laboral (16-18 a 60 años) se mantuvo casi inalterable en el enclave habanero (Véase **Gráfico 2.**), lo que indica la fuerte presión laboral que ejerció el ingenio azucarero en la demanda de mano de obra, pero también esto respondió a las nuevas

⁷⁶ Sobre el monto de esclavos desembarcados véase *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, disponible en: slavevoyages.org, consultado el 30 de enero de 2021.

características que comenzó a delinear la «segunda esclavitud» en el mercado laboral portuario, a partir de la sustitución de trabajadores esclavizados por culíes asiáticos.

Varios capataces de muelles comunicaron en 1852 al presidente de la Real Junta de Fomento su protesta ante “los constantes y notorios abusos” por trabajadores que se encontraban inhabilitados para la “carga y descarga de buques” de acuerdo con lo promulgado por la *Gaceta de La Habana* de 28 de noviembre de 1848, ya que esta actividad no podía ser ejercida a no ser que estuviese matriculado en la Junta de Fomento.⁷⁷ La Comisión de muelles elevó al gobernador y capitán general Valentín Cañedo el resultado de sus pesquisas en la que concluía que los trabajadores no matriculados que se habían observado por los capataces resultaron ser dependientes de la “Compañía del Ferrocarril” y de los “Almacenes de Víveres”.⁷⁸ Dada esta situación sugería que no se obligase a los trabajadores involucrados a inscribirse en la matrícula, salvo que se mezclasen en el transporte de mercancías en los buques, por lo que advertía al celador que “vigile con el mayor cuidado para que reprenda a los intrusos dando parte a la Comisión”.⁷⁹

Los milicianos afrodescendientes y los matriculados blancos, que habían devenido desde la segunda mitad del siglo XVIII, los principales trabajadores portuarios en la bahía habanera observaron, no sin plantar resistencia como el andamiaje laboral del Antiguo Régimen, que les otorgó sus privilegios laborales se desmoronó en la medida que se expandió el reino del azúcar y se generalizó el trabajo esclavo. La disminución progresiva de la influencia laboral de los capataces afrodescendientes coincidió con la emergencia de los nuevos almacenes de depósito en el puerto de La Habana (décadas de 1840 y 1850) y la consolidación de un nuevo régimen de trabajo. La articulación de relaciones capitalistas en el mercado laboral portuario no solo afectó el transporte de mercancías efectuado por operarios afrodescendientes (libres y cautivos), sino que, también como ha afirmado Jordi Ibarz para el puerto de Barcelona, estuvo estrechamente ligado a la desaparición de la Matrícula de Mar y los Gremios de Mareantes.⁸⁰

La libre contratación que existía en los muelles habaneros a través de los capataces/contratistas y los cuadrilleros debió extenderse al resto del enclave portuario, pero

⁷⁷ “Queja de varios capataces contra algunos individuos que no estando inscritos en la matrícula de capataces del muelle se ocupan en la carga y descarga de buques”, 1852, Leg. 85 exp. 3457, RCJF, ANC.

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ Jordi Ibarz, “Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1874”, *Ayer*, 120, 4, 2020, p. 147.

para esto se debió abolir lo que sobrevivía del ordenamiento laboral del Antiguo Régimen. En octubre de 1853, una comunicación del gobernador y capitán general Valentín Cañedo y Miranda, enviada al Consejo de Ministros, refirió los múltiples conflictos que en varios poblados en el interior de la Isla enfrentaban los intereses de la Marina y las autoridades civiles debido al fuero de los matriculados y la imposibilidad de llevarlos a la justicia civil ante cualquier contravención social. Cañedo reconoció que el fuero de Marina, que se había estipulado en la Matrícula de Mar en 1802 y que estaba vigente, destruía la “unidad de acción tan necesaria en estos territorios, máxime en las circunstancias especiales en que se encuentran”.⁸¹

Imagen 10. Muelle de Tomás Terry en Cienfuegos (1864)



Fuente: New York Public Library, Digital Collection

⁸¹ “Minuta de la comunicación dirigida al gobierno por S. E. instruyéndole de los conflictos de jurisdicción que le proporciona la Comandancia General de Marina”, 6 de octubre de 1853, Leg. 1.288 exp. 50.316, GSC, ANC.

Durante su breve gobierno (1852-1853), observó la “predisposición de los funcionarios de Marina” en la protección de los matriculados sin importar la particularidad de cada situación, como fue el caso de Serapio Pérez, quien vandalizó los asientos de una plaza pública en el enclave portuario de Cienfuegos, o el matriculado que se encontró en el interior de la Isla (Trinidad) sin la “licencia o pasaporte de las autoridades locales”.⁸² En ambos casos Cañedo se dirigió al Comandante General del Apostadero de La Habana, máximo responsable del ramo y transcurrieron dos meses sin que recibiera de este último algún tipo de contestación. En el caso de la Tenencia de Trinidad, el conflicto se acentuó debido a que uno de los vapores costeros que recorría la zona sur de la Isla (*Isabel*) había sido inspeccionado por el secretario de la Junta de Sanidad y detectado “varios enfermos del cólera”, por lo que debía realizar la cuarentena de 7 días en el lazareto ubicado en el puerto de Santiago de Cuba según le fue indicado por el teniente gobernador de Trinidad.⁸³

El Comandante de Marina solicitó que se anulase dicha nota, pues esa orden correspondía a su jurisdicción, a lo que se negó la autoridad civil al carecer el buque de otra documentación donde se hiciera constar “un hecho en que se interesaba la salubridad general”.⁸⁴ La expansión geográfica de las disputas con la Comandancia de la Marina, aun cuando los privilegios sociolaborales de los mareantes se encontraban en franco declive en la Isla, respondió también a la emergencia de nuevas áreas azucareras, donde los hacendados contendieron el control sobre las operaciones de transporte de mercancías. A fines de la década de 1850 el enclave cienfueguero constituía el cuarto puerto en importancia del occidente cubano, mientras que en la región central la jurisdicción de Trinidad solo era superada, en cuanto a movimiento marítimo, por Sagua la Grande.⁸⁵ La última resistencia del Apostadero habanero, como máximo exponente de la exclusividad laboral sobre la industria del mar, quedó sujeto en las dos décadas siguientes a la ofensiva liberal que contra los remanentes del Antiguo Régimen vivió la metrópoli española.

En julio de 1864, un R. D. de Isabel II dio por extinguido los gremios de mareantes,⁸⁶ en el caso de los ya existentes y con capacidad para realizar sus funciones completamente, se orientaba a las Juntas de Comercio que los fuese suprimiendo cuando existiera

⁸² Ibidem.

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 2, p. 44.

⁸⁶ *Gaceta de Madrid*, 13 de julio de 1864.

“los elementos necesarios para ese mismo servicio”.⁸⁷ La Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Matanzas no tardó en trasladar a las autoridades competentes que las casas comerciales de la ciudad estaban “prontas a plantear un tren de auxilio para las necesidades del puerto” y solicitaron la aprobación de dicha solicitud para que el gobernador tuviese vía libre de adoptar las nuevas medidas.⁸⁸ En 1866, a tenor de las protestas de la Comandancia de Marina, se realizó un dictamen sobre el procedimiento para la disolución de los gremios de mareantes en el que se dejó claro que de acuerdo con la legislación aprobada correspondía “al ramo civil la iniciativa de los expedientes que promuevan las Juntas de Comercio ó particulares para el establecimiento de los trenes de auxilio”, aunque se advertía que debía estar consensuado con el capitán del puerto y la Comandancia de Marina, al ser “un servicio puramente de los puertos”.⁸⁹

Siete años después, el 22 de marzo de 1873, la Asamblea Nacional de la República española, en una sesión vespertina, en la que ningún representante pidió la palabra en contra y “sin debate alguno fueron aprobados los 28” artículos que abolían la Matrícula de Mar, y con esta se declaraba el libre ejercicio de las industrias marítimas.⁹⁰ La Matrícula había subsistido en España, y en los territorios ultramarinos que conformaron el «segundo imperio», a la “disolución del régimen señorial”, constituyendo, a juicio de José Antonio Piqueras y Enric Sebastià, una supervivencia feudal en plena formación de la sociedad capitalista.⁹¹ Enric García ha sostenido recientemente que el proceso de desaparición de la Matrícula marchó en paralelo con la creciente utilización de la fuerza de vapor en la marina mercante y las transformaciones organizativas en el trabajo portuario,⁹² mientras que Jordi Ibarz resaltó para el enclave barcelonés los cambios en la infraestructura portuaria para acoplarse a la innovación tecnológica de la navegación de vapor.⁹³

El fin de la Matrícula de Mar abrió así, en la década de 1870, para Cuba y especialmente para la bahía habanera la liberalización del mercado de trabajo portuario. Unido a

⁸⁷ “Expediente que trata sobre la extinción de los gremios de mareantes y casas de auxilio, remplazándolos por otros medios”, 1865, Leg. 5 exp. 97, OP, ANC.

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ *Diario de Sesiones de la Asamblea Nacional*, sesión del sábado 22 de marzo de 1873, 31, p. 707.

⁹¹ José Antonio Piqueras y Enric Sebastià, *Agiotistas, negreros y partisanos. Dialéctica social en vísperas de la Revolución Gloriosa*, Alfons el Magnànim, Institución Valenciana de Estudios de Investigación, Valencia, 1991, p. 127.

⁹² Enric García Domingo, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, p. 56.

⁹³ Jordi Ibarz, “Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1874”, pp. 167-168.

los factores estructurales que dependían de su condición colonial, no debe obviarse que tanto la generalización del empleo de los «esclavos portuarios» en los muelles noroccidentales, como la homogenización laboral que propugnó la «segunda esclavitud» en los almacenes de depósitos en la zona suroriental, constituyeron los principales elementos que desde la Isla coadyuvaron a la remoción del régimen laboral del Antiguo Régimen en un nuevo contexto expansivo de la industria azucarera (1840-1860).

La formación de las barreras raciales que impidieron el acceso a determinados oficios urbanos y provocaron el progresivo desplazamiento de los trabajadores afrodescendientes hacia las márgenes del mercado laboral en el último tercio del siglo XIX estuvo directamente asociado a la expansión y agotamiento de la «segunda esclavitud». La desmilitarización del mercado laboral portuario constituyó una victoria estratégica para los adalides del liberalismo económico en España, pero aún más en Cuba que lo veían como obstáculo a las relaciones laborales capitalistas. Los privilegios sociolaborales resultaron corroídos bajo los sólidos argumentos de las cajas de azúcar, los bocoyes de miel y mascabado, los sacos de café y los insumos que precisó el ingenio.

Primó el interés y la rentabilidad capitalista del nuevo régimen de trabajo por encima del ordenamiento laboral del Antiguo Régimen. Para la década de 1840 y 1850, el proceso de racialización había sido determinante en la formación de la primera geografía laboral «afrodescendiente» del puerto de La Habana en los muelles noroccidentales de la bahía. Sin embargo, el repliegue de la esclavitud urbana y su concentración en las áreas donde el trabajo esclavo alcanzó mayor productividad, unido a un contexto internacional donde su reposición resultó cada vez más difícil y la inmigración de peninsulares y culíes asiático más factible como suministro de fuerza de trabajo, coadyuvó en el enclave portuario al blanqueamiento laboral que la sacarocracia cubana había anhelado para la Isla.

LA GEOGRAFÍA LABORAL DE LA «SEGUNDA ESCLAVITUD»

En la década de 1840 el cultivo de caña de azúcar terminó por colonizar el *hinterland* del enclave portuario habanero y erigió al ingenio cubano, en pleno proceso de “transformación tecnológica” (sistema Derosne, etc.),⁹⁴ como principal beneficiario de la

⁹⁴ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 182. Para un análisis del impacto de la revolución industrial en la producción azucarera puede verse a Reinaldo Funes Monzote y Dale Tomich,

revolución industrial europea. Si bien todavía en 1860 los trenes jamaicanos predominaron en la estructura productiva de la Isla, las regiones con mayor participación en la refinación del azúcar (Matanzas y Colón) poseían una implementación más acentuada del sistema Derosne y de los “métodos de vacío más avanzados”.⁹⁵ Rood apuntó que dado que “las mayores ganancias fueron monopolizadas por plantadores de élite con conexiones marítimas, financieras, de transporte y agrícolas”, esto favoreció la renovación de la infraestructura azucarera y un uso más eficaz de la mano de obra, que no resultó exclusivo a las plantaciones agrícolas.⁹⁶

No en balde, la emergencia sincrónica de los almacenes de depósito (1842), tras el éxito del modelo empresarial de Eduardo Fesser, los transformó en las dos décadas siguientes en una de las áreas más dinámicas del trabajo portuario en la bahía. Entender las sinergias entre los ingenios (semi mecanizados y mecanizados) y los almacenes de depósito, así como su funcionamiento en tanto piezas de un mismo engranaje laboral, que rompió la división espacial entre lo rural y lo urbano, sobre la base de la estandarización del trabajo coactivo en sus múltiples variantes (africanos esclavizados, asiáticos “contratados”, etc.), resulta imprescindible para valorar la consolidación de la «segunda esclavitud» en el occidente cubano.

La nueva plantación azucarera en el periodo de 1840 y 1860 diferió de la gran manufactura de 1800, atendiendo a su volumen productivo y a la racionalización del régimen de trabajo que impuso. Según la estimación de Pérez de la Riva esta superó la extensión territorial de las 30 cab. y su dotación osciló entre los 450 y 500 esclavos, aunque el ingenio promedio precisó solo de 300.⁹⁷ Moreno Friginals cuestionó la relación entre la industrialización y el trabajo esclavo, asumiendo que ambos eran fenómenos incompatibles y que se rechazaban entre sí,⁹⁸ formulando que los cambios tecnológicos que se produjeron hacia su interior permitieron un “patológico crecimiento sin desarrollo”,⁹⁹ es decir, lo primero potenció que la plantación devorase mayor cantidad de tierras, tanto para

“Naturaleza, tecnología y esclavitud en Cuba. Frontera azucarera y revolución industrial, 1815-1870”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, pp. 75-117.

⁹⁵ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 40.

⁹⁶ “...the higher profits were monopolized by elite merchant-planters with maritime, financial, transport, and agricultural connections, the large-scale production of European-quality white sugar opened up by the Derosne system encouraged the broader transformation of Cuba’s infrastructure and labor allocation”, *Ibidem*, p. 41.

⁹⁷ Juan Pérez de la Riva, *El barracón y otros ensayos*, p. 16.

⁹⁸ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 282.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 283.

el cultivo cañero y para bosques como reserva energética, y de un número de esclavos significativamente superior a cuando el ingenio fue movido por tracción animal.

A medida que se extiende el proceso de mecanización en las unidades productivas se produjo un reajuste en la estrategia organizacional de sus dotaciones, donde la optimización de los ritmos de trabajo vino acompañada de una redefinición de las políticas de control para someter a los cautivos a una explotación extensiva.¹⁰⁰ Rood ha reafirmado recientemente que la instalación del sistema Derosne comportó una nueva división “racial” y laboral en Cuba: maquinistas europeos, norteamericanos y de posesiones antillanas (británicas y francesas),¹⁰¹ capataces y maestros de azúcar blancos, asiáticos “contratados”, esclavos criollos y bozales, y que este modelo siguiendo la propuesta analítica de Moreno Fragnals supuso la descalificación técnica del trabajo cautivo, de hecho, a juicio de Rood, el esclavo fue “eliminado desde el corazón del sistema, pero puesto a trabajar alrededor de sus márgenes”.¹⁰² La plantación siguió precisando de esclavos en el contexto de mayor persecución internacional de la trata negrera.

El examen sobre la plantación azucarera y las transformaciones que en esta ocurrieron realizados por Moreno Fragnals y Pérez de la Riva, y más recientemente por Dale Tomich, Curry-Machado y Daniel Rood, plantean múltiples interrogantes sobre cómo transcurrió este proceso en los enclaves portuarios y cuáles fueron las dinámicas que se articularon, cuando las vías férreas y el comercio de cabotaje terminó la formación de esa nueva geografía comercial, donde la bahía habanera ocupó el epicentro, pero que tuvo réplicas importantes en Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos. El nuevo sistema de almacenes (Regla, San José, Hacendados, Santa Catalina y Marimelena) formó parte de la estrategia de la élite azucarera (hacendados, comerciantes, negreros) para subvertir la “hegemonía laboral” de la «gente de color» (capataces de muelles), tanto como la represión de la Escalera, de hecho, esta última se produjo en el mismo año en que se inauguraron los *Almacenes de Regla*.¹⁰³ Aunque ambos fenómenos se encuentran interconectados, como bien argumentó Rood, respondieron más a la consolidación de la «segunda esclavitud» en el

¹⁰⁰ Ibidem, p. 284.

¹⁰¹ Un análisis sobre el papel que desempeñó esta migración de operarios calificados en el desarrollo azucarero cubano en Jonathan Curry-Machado, *Cuban Sugar Industry. Transnational Networks and Engineering Migrants in Mid-Nineteenth Century Cuba*, Palgrave Macmillan, New York, 2011.

¹⁰² La cita en extenso es la siguiente: “The Derosne system necessitated a new spatial organization oriented along the lines of a novel racial division of labor in Cuba. // Slaves were removed from the heart of the system but put to work around its fringes. Véase Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 34.

¹⁰³ Ibidem, p. 82.

occidente cubano que a la dinámica particular del enclave portuario habanero. La estandarización de la explotación del trabajo esclavo se extendió por igual en la plantación azucarera y en el almacén de depósito.

En 1842 la recién constituida empresa *Almacenes de Regla* estableció, dentro de su presupuesto de gastos, el pago para la administración, ocho dependientes y dos capataces de 17.200 pesos, mientras que para los “40 negros de 10 a 25 \$ mensuales”.¹⁰⁴ La variación en el jornal debió estar subordinada al grado de complejidad de la función que desempeñase dentro del entramado de operaciones de almacenamiento, no obstante, en relación con el monto total destinado, 7.200 pesos, este permitía un jornal promedio de 15 pesos. Aunque la documentación no explicita la condición jurídica de los “40 negros”, es de suponer, atendiendo a memorias e informes posteriores que se han revisado, que fuesen esclavos, lo que añade otra cuestión importante que vale destacar, todo indica que el proyecto estuvo concebido para utilizar inicialmente esclavos alquilados o jornaleros hasta conformar su propia dotación.

La jerarquía salarial que se evidencia en este documento respondió no solo a la condición etno-jurídica del trabajador (esclavo o libre), sino también a la racialización laboral que se había acentuado con la expansión azucarera y al proceso de tecnificación de la agroindustria. Rood analizó como en los ingenios cubanos se produjeron “refinadas divisiones biológicamente ordenadas del trabajo heredadas del comercio atlántico de esclavos”,¹⁰⁵ lo que sin duda se replicó en los almacenes de depósito, abocados a optimizar el transporte de un volumen cada vez mayor de mercancías y a la racionalización de las operaciones de carga y descarga. Un reglamento sobre “régimen interior” de las nuevas instalaciones portuarias publicado en 1847 da una idea de la complejidad de su funcionamiento y de las nuevas dinámicas laborales que se impusieron al interior de estas.

Las tres figuras principales en el establecimiento de las jerarquías laborales y en la organización del trabajo por orden de importancia fueron: el administrador, el guarda almacén y el capataz. El administrador era elegido generalmente por la junta de accionistas y era el encargado de nombrar a los capataces y a los jornaleros, así como de despedirlos si fuese el caso. Entre sus obligaciones estaba informar diariamente sobre la situación de los almacenes, enviar el parte semanal a la Superintendencia de Hacienda y cada

¹⁰⁴ *Empresa de los Almacenes extensos de Regla*, p. 4.

¹⁰⁵ “Racial hierarchies infused supposedly technocratic innovations, as planter- industrialists, chemists, and engineers refined biologically ordered divisions of labor inherited from the Atlantic slave trade amid Europe’s global age of empire”. Véase Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 34.

viernes a la Junta Directiva una relación de “los frutos y efectos sacados del depósito”,¹⁰⁶ con relación del importe adeudado y el nombre del exportador.

Igualmente debía asistir “personalmente” para remover los obstáculos que entorpecieran el trabajo de los operarios y era el encargado de supervisar personalmente “haciendo que todas las operaciones lleven la marcha de buen gobierno y administración”.¹⁰⁷ La dirección interior de los almacenes estuvo sujeta a la autoridad del guarda almacén quien debía tener un registro general de las mercancías depositadas y debía suplir de modo temporal en caso de ausencia o enfermedad al administrador. El “buen gobierno” exigió el control sobre un espacio destinado a guarecer la materialidad exportable del «reino del azúcar» y a su vez donde la población cautiva operó la última fase de la jornada laboral iniciada en la plantación. Una descripción física “en extenso” del interior de los *Almacenes de Regla* en 1844 permite visualizar cómo debía funcionar el nuevo andamiaje laboral portuario:

Según nos han asegurado, a cada ingenio se destinará el espacio que se encuentra entre cuatro de los pilares (...) y en cada uno de esos espacios podrán hacerse seis tongas con diferentes clases de azúcar, y tan separadas, que ninguna caja quedará sin que pueda ser reconocida, por cuyas razones, llegado el caso, podrán muy bien entregarse al mismo tiempo cuatro partidas de un mismo ingenio, ventaja que no ofrecen los almacenes en general y que deben los de que hablamos a la circunstancia de haber una calle con carriles por ambos lados, y carecer de paredes en los centros.- Esos espacios están numerados con el mayor orden y claridad, y por consiguiente, señalado un número a cada ingenio, muy fácil será encontrarlo sin temor de equivocarse. A pesar de las separaciones y huecos para verificar los reconocimientos, cabrán en cada espacio de 500 a 600 cajas y si las existencias de un ingenio pasasen de esta cantidad, podrán estar en dos espacios, en cuyo caso podrá haber 12 tongas y clases diferentes, susceptibles de entregarse a ocho compradores a un tiempo.¹⁰⁸

El capataz celador debía organizar, junto al resto de los capataces y trabajadores, la limpieza de los muelles y terraplenes de los almacenes luego de la puesta de sol y de manera alterna con los operarios blancos realizar la guardia los días festivos que los almacenes no estaban abiertos al público y “rondas todas las noches desde la oración hasta el ave-maría”.¹⁰⁹ La organización del trabajo estuvo subordinada a la existencia de las cuadrillas, tal y como estas operaron en los muelles habaneros durante la primera mitad

¹⁰⁶ *Reglamento para el régimen interior de la compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana para frutos del país y efectos comerciales*, Imprenta del Faro Industrial, La Habana, 1847, p. 4.

¹⁰⁷ *Ibidem*.

¹⁰⁸ *Diario de la Marina*, 6 de diciembre de 1844.

¹⁰⁹ *Ibidem*, pp. 6-7.

del siglo XIX. El tamaño de estas varió en relación con la dotación del almacén, sin embargo, solo como muestra, y de acuerdo con los datos que se disponen sobre los *Almacenes de Regla* en 1842, hace suponer la presencia de dos cuadrillas de 20 jornaleros negros cada una con su respectivo capataz.

A medida que los almacenes expandieron su infraestructura, tanto en muelles, pescantes, grúas, pero también en edificios destinados al depósito de mercancías, la complejidad del trabajo aumentó y la coordinación entre las cuadrillas resultó vital para mantener un nivel óptimo en el funcionamiento de las operaciones de carga y descarga. La utilización de un lenguaje típicamente azucarero como “negrada”¹¹⁰ para definir a la fuerza laboral sobre la que recayó el proceso de descalificación técnica en los almacenes, reafirma la extensión plantacionista que revistió este, y con las palabras, la forma en que se diseñó la vida del esclavo. Implicó también la formación de dotaciones propias, como paso imprescindible para garantizar la estabilidad en las operaciones de transporte, lo que de por sí no excluía la presencia de esclavos alquilados. La variación en sus configuraciones dependió también de la capacidad de cada compañía de autoabastecerse de mano de obra. Todo estuvo encaminado a evitar cualquier conato de transgresión que alterase la lógica de un sistema laboral cuyo primer objetivo era estandarizar el trabajo cautivo en el enclave portuario habanero. El reglamento de 1847 lo resumió de la siguiente manera:

NEGRADA

36^a Todos los domingos 1^o de cada mes se pasará revista de la ropa y útiles de cada uno.

37^a Los lunes de cada semana se presentarán vestidos de limpio. En invierno se recogerán a las ocho, y en verano a las nueve.

38^a Todos los domingos se harán lavar los entarimados y suelos de sus habitaciones con los negros que estén de guardia. Los mismos días se les dará una gratificación de un real a los peones y dos a los pesadores o capataces.

39^a Los domingos se les dará licencia para salir a los que no estén de guardia, o no hayan incurrido en algunas faltas en la semana anterior, con la precisa condición de volver a los almacenes antes de anochecer.¹¹¹

La jornada de trabajo en un ingenio dependió en parte del periodo en el que se encontraba, zafra o molienda, aunque como afirmó Moreno Fragnals el tiempo de ocio

¹¹⁰ La segunda edición del diccionario de Esteban Pichardo lo definió de la siguiente manera: “en los ingenios y demás fincas de campo grandes es el conjunto de sus negros o esclavos. También se le dice la Gente”. Véase Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, p. 165. La tercera edición publicada en 1862 mantuvo inalterable el término.

¹¹¹ *Reglamento para el régimen interior de la compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana*, p. 8.

devino un disolvente de la disciplina laboral, por lo que resultaba necesario mantener ocupado al esclavo.¹¹² En los almacenes de depósito las “horas de trabajo, las de descanso” serían dispuestas por el administrador, quién además debía velar por las dos raciones de alimentos suministradas y en caso de que hubiese enfermos, pasar al menos dos veces por el hospital. El horario laboral se estableció con “arreglo a las necesidades del establecimiento”,¹¹³ es decir, del volumen de mercancías que debían ser ubicadas a depósito.

Durante el proceso judicial que enfrentó a los *Almacenes de Regla* y a la *Compañía Territorial Cubana*, tras el incendio de sus instalaciones en 1863, diversos trabajadores portuarios indicaron que el horario de descanso era advertido por una campana y comenzaba a las dos de la tarde y se extendía aproximadamente 60 minutos.¹¹⁴ Al igual que en la plantación azucarera, los almacenes de depósito contaron con campanas para marcar el ritmo de trabajo y el ocio de los miembros de la dotación y del personal técnico y administrativo. Cada uno de los mismos percibió en ella un valor simbólico distinto en relación con el papel que desempeñase dentro del engranaje laboral, sin que esta dejase de cumplir la misma función para todos: el control sobre el tiempo.¹¹⁵

Si tomamos como muestra solo al azúcar, al año siguiente de estar completamente operativos los *Almacenes de Regla* (1845) entraron en este como promedio aproximadamente 128 cajas (25 tm) por día. Asumiendo que la pequeña dotación de 40 operarios se mantuviera estable tres años después, el acomodo diario de las mismas daría un per cápita de aproximadamente 3 cajas (0.6 tm) por esclavo.¹¹⁶ Si a esto añadimos el resto de las mercancías introducidas, aquellas cuyo destino era la exportación y que también se debían conducir a los muelles de la compañía, las labores de limpieza, la construcción y reparación del resto de las instalaciones de la empresa, se tiene el abanico de funciones laborales que desempeñaron los trabajadores esclavizados. El azúcar como indicador del aumento

¹¹² Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 291.

¹¹³ *Reglamento para el régimen interior de la compañía de Almacenes de Depósito...*, p. 6.

¹¹⁴ “Testimonio de la tercera pieza de los autos seguidos por la *Compañía Territorial Cubana* contra la de los *Almacenes de Regla* y Banco de Comercio en cobro de 178.029 pesos 50 centavos por valor de 10.797 cajas de azúcar”, [1863], Leg. 172 exp. 1, Escribanía de José Agustín Rodríguez, ANC (tres piezas).

¹¹⁵ Para una descripción más detallada sobre este fenómeno en las plantaciones azucareras véase a Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, pp. 286-287. También sobre su uso en el caso de incendios en Roland T. Ely, *Cuando reinaba su Majestad el azúcar*, p. 739.

¹¹⁶ Se asumió el peso de la caja de azúcar en 17 @, tal y como lo propusieron tanto Carlos Rebello como Moreno Friginals, y la conversión se realizó sobre la base del mismo factor de equivalencia 1@ = 0.0115tm.

del tráfico mercantil de los *Almacenes de Regla* permite englobar la evolución de la demanda de fuerza de trabajo.

En el periodo de 1845 a 1850 el monto total de cajas introducidas se multiplicó por nueve, en la década siguiente se superó, excepto 1852, la barrera del medio millón de cajas almacenadas. En 1854 se registró el mayor número de cajas depositadas, elevándose el promedio diario a 1.913 (374 tm).¹¹⁷ El volumen per cápita de trabajo se multiplicó y con este se requirió de una dotación superior a la que se había presupuestado en 1842. En un informe sobre la evolución de la empresa, la compañía reconoció que durante 1856 había perdido cinco esclavos, dos fallecieron, dos obtuvieron la coartación y otro fue vendido, por lo que a principios del año siguiente declaró poseer una dotación de 80 cautivos,¹¹⁸ dos veces mayor que con la que había iniciado el proyecto. En las empresas orientadas al transporte ferroviario el uso de trabajadores esclavizados también resultó común.

En diciembre de 1856 el *Diario de la Marina* publicó fragmentos de la memoria presentada a la junta de accionistas de *Caminos de Hierro de La Habana*, en la que confirmó poseer hasta el 1 de octubre de 1855, además de los peones blancos y “de color”, 11 esclavos y 89 emancipados.¹¹⁹ Oscar Zanetti y Alejandro García sostuvieron que dada la utilidad pública de las empresas ferrocarrileras estas fueron beneficiadas sistemáticamente con la entrega de emancipados, lo que atenuó su demanda de mano de obra,¹²⁰ en un contexto laboral en el que la formación de los almacenes de depósito en la bahía habanera también incrementaron la presión sobre el “mercado de brazos” en el occidente cubano.

La cifra de esclavos que informó los *Almacenes de Regla* parecería insuficiente para operar el volumen comercial del principal enclave portuario de la Isla si se compara con las dotaciones de otras compañías rivales. A fines de octubre de 1857, los *Almacenes de Hacendados* informaron disponer de “186 brazos” que se utilizaban en conducir los “materiales invertidos en el Terraplén” y también las maderas descargadas de 28 buques y que fueron utilizadas en las obras de estacadas y muelles.¹²¹ Un anuncio publicado en la prensa habanera ese mismo verano refería que se “alquilan negros en grandes y pequeñas

¹¹⁷ Justo. G. Cantero, *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba*.

¹¹⁸ “Sobre aumento del capital de la empresa de *Almacenes de Regla*”, 1857, Leg. 1.571 exp. 81.322, GSC, ANC.

¹¹⁹ *Diario de la Marina*, 3 de diciembre de 1856.

¹²⁰ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, pp. 124-125.

¹²¹ “Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados”, 27 de octubre de 1856, Leg. 316 exp. 15.320, GG, ANC.

partidas”, y como guiño a sus propietarios anunciaba que se le ofrecería “buen trato y mejor asistencia”.¹²² Tras trece años de iniciada la construcción de sus instalaciones portuarias los *Almacenes de Regla* poseían “cinco barracones, una enfermería, habitaciones para empleados y oficinas” para una dotación que alcanzó la cifra de “500 hombres entre blancos, asiáticos y negros”.¹²³

El control del trabajo y la gobernanza de una población laboral heterogénea, similar a la existente en las plantaciones azucareras, requirió de un ordenamiento que delimitase las funciones y actividades que debían realizar cada uno de los miembros de la dotación. La utilización de africanos esclavizados, que constituyó una práctica habitual en los muelles habaneros durante la primera mitad del siglo XIX y que se replicó en los nuevos almacenes a partir de la década de 1840 estuvo subordinada también a la evolución de la trata trasatlántica y a los mecanismos de reposición de la fuerza de trabajo que habían implementado previamente las plantaciones azucareras. La hegemonía británica que obligó a España a ejecutar una política represiva sobre el tráfico ilegal condujo a los plantadores y comerciantes vinculados al negocio negrero a promover la importación de otros trabajadores que pudieran ser sometidos a condiciones laborales similares a la de los cautivos de África.

En el mismo año en que Pastor & Parejo presentaron su proyecto para los *Almacenes de San José* (1847), se produjo el primer desembarco de 571 asiáticos contratados, que fueron trasladados a la Isla en dos expediciones, *Oquendo* y *Duke of Argyle*, y tras arribo ubicados en el depósito de Cimarrones.¹²⁴ Pérez de la Riva señaló a Julián Zulueta, acusado en Londres en 1843 por “slave trading”, como uno de los principales instigadores de la introducción masiva de culíes.¹²⁵ Entre los beneficiarios iniciales estuvieron Urbano Feyjoo de Sotomayor, la *Compañía del Ferrocarril* y los hacendados del clan Diago, Manuel Pastor, Zulueta, Luis Mariátegui, Alejandro Fúster, Martín Pedroso, entre otros.¹²⁶

El ascenso del gobernador general Federico Roncali (1848-1850) y su defensa de los intereses de la trata trasatlántica, con fuertes nexos con la corona borbónica, retrasó hasta la década siguiente los nuevos proyectos de inmigración, bajo el apoyo del primer

¹²² *Diario de la Marina*, 28 de agosto de 1857.

¹²³ *Directorio de Artes, comercio e industrias de La Habana*, p. 18.

¹²⁴ Imilcy Balboa, “La «raza» como condición de sujeción. Los asiáticos recontratados”, en: José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa, *Gente de color entre esclavos*, p. 73.

¹²⁵ Juan Pérez de la Riva, *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880)*, p. 62.

¹²⁶ *Ibidem*, p. 63.

y segundo gobierno de Gutiérrez de la Concha.¹²⁷ De 1854 a 1858 tanto la trata ilegal de africanos como la importación de culíes crecieron presionados por la bonanza azucarera que vivió la Mayor de las Antillas, hasta que la crisis de 1857 aterrizó el sueño sacarócrata de una época de “vacas gordas” interminable.

A pesar de la presión que ejercían los intereses de la trata negrera, la inmigración masiva de culíes, que desde su punto de origen “aceptaban” trabajar por un periodo de ocho años y con un salario inferior al de los “jornaleros libres y los esclavos”,¹²⁸ resultó a la postre un “negocio” demasiado rentable para que la burguesía azucarera se resistiese. En el breve lapso de 27 años, según la documentación oficial de la Comisión de Colonización, fueron desembarcados cerca de 125.000 culíes. Aun con toda la experiencia que ofreció la trata negrera en relación con la supervivencia de los futuros trabajadores, aproximadamente el 12% de estos murió durante la travesía.¹²⁹ Pérez de la Riva coincidió, que sumados a los que entraron de manera ilegal y a los provenientes de California, la cifra se acercaba a la que inicialmente había propuesto Le Riverend (150.000 asiáticos).¹³⁰

En el contexto de consolidación del régimen laboral de la «segunda esclavitud» (1840-1860) y de mayor persecución del tráfico ilegal, la Isla recibió más de 200.000 africanos esclavizados. Si se analiza el periodo que duró la inmigración asiática (1847-1874), entre africanos y culíes, el monto de la fuerza de trabajo desembarcada en la Isla para alimentar a la plantación azucarera superó los 300.000 individuos. Los datos que suministraron los comisionados ingleses en La Habana a la British Foreign Office difieren, para el mismo periodo que aquí se analiza, en una cantidad en torno a los 20.000 esclavos desembarcados, lo que incrementaría el monto de fuerza laboral señalado.¹³¹ A pesar de la presión británica y el progresivo auge de las posiciones abolicionistas en Cuba y en España, que aumentaron el factor riesgo en el negocio de la trata negrera, la misma conservó sus altos beneficios económicos e insufló en su etapa final de vitalidad a la «segunda esclavitud», al garantizarle a la plantación azucarera el abastecimiento de mano de obra como se muestra en el siguiente gráfico:

¹²⁷ Ibidem, pp. 63-64.

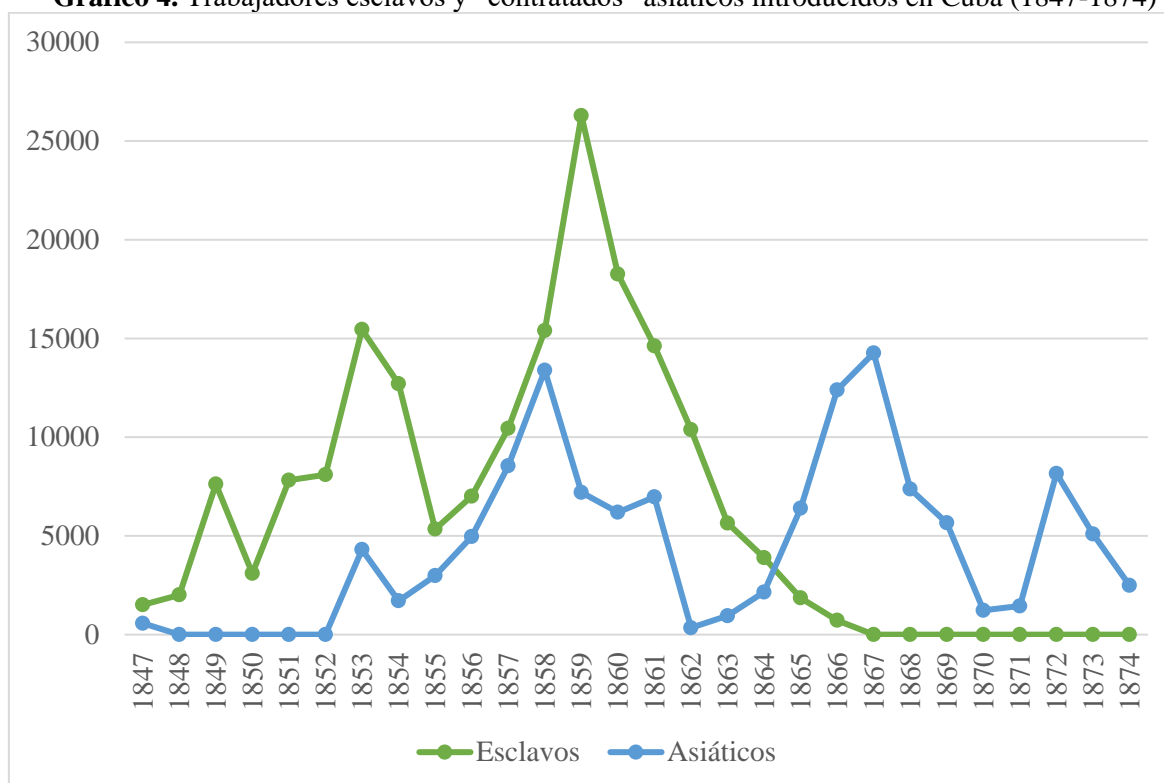
¹²⁸ Imilcy Balboa, “La «raza» como condición de sujeción. Los asiáticos recontratados”, p. 76.

¹²⁹ Juan Pérez de la Riva, *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880)*, p. 179.

¹³⁰ Ibidem, p. 179. Julio Le Riverend no precisó la metodología empleada para realizar su cálculo. Véase Ramiro Guerra *et. al*, *Historia de la Nación Cubana*, Historia de la Nación Cubana S. A., La Habana, 1952, vol. 4, p. 194.

¹³¹ Véase a Rebecca J. Scott, *La emancipación de los esclavos en Cuba*, p. 32.

Gráfico 4. Trabajadores esclavos y “contratados” asiáticos introducidos en Cuba (1847-1874)



Fuente: Pérez de la Riva (2000) y *Slaves Voyages* (2021)

En ningún momento anterior a 1864, en el que coexistieron ambos flujos de migración forzosa, la introducción de “colonos” o “contratados” asiáticos, como eufemísticamente fueron llamados en la documentación de la época, sobrepasaron a los africanos esclavizados. El trienio posterior a la crisis de 1857 constituyó la etapa más febril para el mercado laboral de brazos, más de 85.000 trabajadores, entre esclavos y asiáticos, fueron introducidos en la Isla, sin embargo, casi el 70% de los mismos resultaron africanos.¹³² En 1858 la diferencia entre ambos grupos se redujo drásticamente, pero constituyó un caso aislado, que confirmó la tendencia señalada. Al año siguiente el número de esclavos desembarcados (26.290) resultó la cifra más elevada en los más de tres siglos que existió el tráfico trasatlántico. En los últimos ocho años que duró la inmigración de culíes (1867-1874), esta aportó a las regiones azucareras casi 46.000 trabajadores más, sin embargo, la estimación de Pérez de la Riva sobre la entrada de cautivos para un periodo similar (1863-1873) estuvo en torno a los 60.000,¹³³ que, unido a los reubicados entre las distintas

¹³² El cálculo se realizó sobre la base de los datos que ofreció Juan Pérez de la Riva y la base de datos *Slave Voyages*. Véase a Juan Pérez de la Riva, *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880)*, p. 179; *Slave Voyages. Trans-Atlantic Slave Trade*, disponible en: slavevoyages.org, consultado el 22 de junio de 2021.

¹³³ Juan Pérez de la Riva, *¿Cuántos africanos fueron traídos a Cuba?*, p. 13.

áreas productivas tras el inicio de la Guerra de los Diez Años, permitió mantener estable la producción en el occidente del país.

Exceptuando el año 1867 la cifra siempre se mantuvo por debajo de los 10.000 individuos, en esto incidió el aprovisionamiento de brazos excesivo que la burguesía azucarera realizó a fines del decenio anterior. La concentración geográfica de los culíes en las nuevas regiones azucareras de Matanzas, Cárdenas y Colón (46.5%) reafirmó el destino preferencial y el peso laboral que desempeñaron en la expansión de la gramínea hacia el este.¹³⁴ Sin embargo, su empleo no se restringió solamente al ingenio, en el contexto formativo de una nueva geografía laboral en el puerto de La Habana, los almacenes de depósito constituyeron también un espacio “privilegiado” para la utilización a gran escala de los trabajadores asiáticos. En el informe que se ha citado sobre los *Almacenes de Regla*, a principios de 1857 refería durante el año anterior el fallecimiento de un culí miembro de la dotación y a otro se le había rescindido la contrata, en total la compañía tenía empleado 132 asiáticos.¹³⁵

La heterogeneidad étnico-jurídica de la fuerza de trabajo que se observa en los *Almacenes de Regla* resultó replicada en el resto de las compañías. Los *Almacenes de Hacendados*, con la mayor dotación de cautivos en relación con el resto de las empresas rivales, contaba con 66 culíes empleados en 1856,¹³⁶ sin embargo, la cifra no dejó de incrementarse. El 30 de septiembre de 1858 la prensa habanera se hizo eco a juicio del *Diario de la Marina* del “espectáculo más terrible” que se hubiese vivido en la bahía.¹³⁷ A las cuatro y treinta de la tarde estalló el polvorín del Apostadero y dada su proximidad con este fueron destruidas también parte de las instalaciones portuarias de los *Almacenes de Hacendados*, en cuya construcción laboraban cerca de 180 colonos asiáticos, 80 operarios blancos y “varios capataces, sobrestantes y directores”.¹³⁸

La explosión arruinó también el gasómetro n.º 2 y n.º 3 de la Fábrica de Gas, mientras que el n.º 1 sufrió averías importantes, dejando a la ciudad sin este servicio de alumbrado. El número de víctimas humanas, que el 30 de septiembre no se pudo precisar ante el paisaje de “cadáveres horrorosamente mutilados”,¹³⁹ y la cantidad de personas heridas que inicialmente se cifró en más de un medio centenar y que se trasladaron al Hospital

¹³⁴ Juan Pérez de la Riva, *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880)*, p. 197.

¹³⁵ “Sobre aumento del capital de la empresa de *Almacenes de Regla*”, 1857.

¹³⁶ “Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados”, 27 de octubre de 1856.

¹³⁷ *Diario de la Marina*, 30 de septiembre de 1858.

¹³⁸ *Ibidem*.

¹³⁹ *Ibidem*.

Militar, fue rectificado dos días después. Se recogieron un total de 28 muertos y otros cuatro fallecieron después, mientras el número de heridos ascendió a 105. De los 86 heridos que fueron ingresados en el Hospital Militar, 19 eran blancos, siete morenos, uno pardo y 59 asiáticos.¹⁴⁰ En menos de dos años y según los datos laborales que se infieren de este accidente la compañía había casi triplicado el número de culíes contratados. En 1862, otro informe que resumió las principales dificultades que enfrentó la empresa tras la crisis de 1857 y la catástrofe del año siguiente ya descrita, se destacó la solicitud de un préstamo de “8.448 pesos para la adquisición de 24 colonos asiáticos”.¹⁴¹

La continua demanda de brazos, aun cuando los *Almacenes de Hacendados* disponían ya para esa fecha de “250 peones de dotación”, sin que se precisa el número de cautivos y de operarios blancos, apunta hacia la recuperación de su capacidad en gestionar un mayor volumen de mercancías, sacando ventaja de un escenario post 1857 en el que compañías rivales como los *Almacenes de Marimelena* proponían, entre las acciones para salir de la grave situación económica en que se encontraban, realizar un “traspaso de las contrata de asiáticos”, pues se había llegado “al triste estado de no tener la Empresa con que mantener la corta dotación de 14 asiáticos”.¹⁴² A principios de la década de 1860, el 25.6% de la fuerza de trabajo de los *Almacenes de Hacendados* estuvo constituida por culíes y la noticia de una próxima contrata evidenció también el interés de la empresa de restablecer progresivamente la proporción de estos dentro de la dotación previa a la explosión de 1858.¹⁴³

Otro informe publicado en 1865 en el que se presentó un balance de las cuentas de la compañía se declaraba con respecto a la partida de “colonos asiáticos” que esta “de \$2.601 12 cts. se ha reducido a \$ 1.508 67 cts. en el curso de dicho año”,¹⁴⁴ y más adelante se añadió que esta última cifra respondió a “la prima que representan los 18 colonos, existentes hoy”.¹⁴⁵ ¿No se concretó la nueva contrata con el préstamo solicitado a la casa

¹⁴⁰ *Diario de la Marina*, 2 de octubre de 1858.

¹⁴¹ “Informe presentado por la Administración y Dirección de la Empresa a la Junta general ordinaria celebrada el 16 de junio de 1862”, 1862.

¹⁴² “Expediente instruido en averiguación del estado de esta sociedad [Almacenes de Marimelena]”, 1862.

¹⁴³ “Informe presentado por la Administración y Dirección de la Empresa a la Junta general ordinaria celebrada el 16 de junio de 1862”, 1862.

¹⁴⁴ “Documento remitiendo el Conde de Lagunillas copia del acta de la junta celebrada el día siete del corriente mes (junio) y un ejemplar de la memoria impresa leída en aquel acto a los sres. de la sociedad anónima Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados”, 1865, Leg. 496 exp. 25.469, GG, ANC.

¹⁴⁵ *Ibidem*.

Pedroso?, de no ser así, ¿de los 64 existentes en 1862, 46 rescindieron la contrata o habían sido reubicados? La información referida al pago de jornales en el bienio 1863 y 1864 sugiere una mayor presencia de culíes en la dotación, pero el documento no brinda más pistas al respecto, de hecho, el gasto más elevado se encuentra en “sueldos de empleados”, en una cuantía que casi duplica a la de los asiáticos.¹⁴⁶

En septiembre de 1866 la empresa refirió que se cargaba a la “cuenta de colonos asiáticos, con abono a la -Domingo Aldama- por traspaso de 25 contratas de igual número de asiáticos”,¹⁴⁷ los que sumados al año anterior reducía el cálculo a menos de 50 trabajadores asiáticos, una cifra que representó casi el 28% de los que disponían en 1858. Todo indica que, a pesar de la rápida recuperación de la población laboral de los *Almacenes de Hacendados*, esta se produjo con más fuerza a costa de los trabajadores libres y los africanos esclavizados, sin que la información documental que se ha consultado hasta la fecha permita discernir el peso de cada uno por separado. Las dotaciones híbridas formadas por cautivos, culíes y operarios blancos evidenciaron también la necesidad de homogenizar la contabilidad de las empresas de almacenes con el fin de simplificar su explicación y el detalle del coste de la fuerza de trabajo. Para los *Almacenes de Hacendados* esto se debía realizar con la misma “claridad, sencillez y orden” que se sugería hacerlo para el caso del empréstito contraído con la Casa Pedroso:

Recomendamos para el contador que al sentar toda clase de pagos y en particular los de los jornales de negros que tienen amos ó asiáticos que tienen patrón, exprese la persona a quien se paga que recibe el metálico. Somos de opinión que los sueldos de todos los empleados que tiene la Empresa, incluso el carpintero y los boteros que prestan servicios para el trámite de los Almacenes de San José y muelle de Tallapiedra a los almacenes de la Empresa figuren todos en la nómina de empleados y se les pague el último de cada mes con cargo a la cuenta de empleados (...) Recomendamos para el contador, que al hacer la cuenta de los asiáticos a jornal sin patrón y la de los asiáticos de contrata de la empresa, cuya cuenta parece lógica viniese en forma de libramiento, en atención a que la Empresa manda a pagar a su Admor para que este pague a aquellos; que se clasifiquen en asiáticos a jornal, tantos jornales devengados por tantos asiáticos a tal precio \$. Id. id.- asiáticos de contrata-tantos jornales de tantos asiáticos a tal precio \$...., total... \$.¹⁴⁸

El nuevo diseño contable propuesto en diciembre de 1867 visibilizó también la multiplicidad de opciones laborales que estuvieron al alcance de los almacenes de depósito, en un mercado de trabajo portuario donde el modelo del Antiguo Régimen había sido

¹⁴⁶ Ibidem.

¹⁴⁷ “Almacenes de Hacendados”, 1867, Leg. 82 exp. 3.394, GG, ANC.

¹⁴⁸ Ibidem.

derrotado. Ya sea con dotaciones propias, compuestas por cautivos y por culíes o, dado el perfil socioeconómico de los accionistas (negreros, plantadores, comerciantes, tratantes de asiáticos, etc.), en la condición de alquilados o con el traspaso de contratas, así como la optimización en el empleo de trabajadores con calificación técnica (en su mayoría blancos). El informe de los *Almacenes de Hacendados* refirió un cambio de estrategia en relación con el trabajo cautivo, todo indica que resultó más económico emplear a los esclavos bajo la fórmula de alquiler, es decir, librándose la compañía de la responsabilidad de su manutención y del pago correspondiente al impuesto de capitación. Un mecanismo similar utilizó con los culíes, aunque en este caso si fue factible mantener una plantilla fija, que sería complementada por estos trabajadores cada vez que un contexto laboral determinado precisase de más mano de obra.

La heterogeneidad laboral coexistió también con la asimetría entre los sectores que accedían o que formaban parte de una misma dotación. En algunos casos, como en los *Almacenes de San José*, la situación resultó dramática, de acuerdo con la memoria que presentaron a la junta de accionistas en 1867, el año anterior por cada esclavo existían 19 asiáticos,¹⁴⁹ con una dotación que apenas sobrepasó el centenar. En el mismo documento se cita el número de raciones de comida que se destinó a cada sector laboral, 29.882 para los culíes y 11.523 para los esclavos, que sin duda evidencia contradicciones con el monto de estos que declara, pues es poco probable que estos consumieran el 27.8% del total de raciones. No obstante, asumiendo dos raciones diarias tampoco la cifra concuerda ni con toda la dotación ni con cada grupo en específico. Esta incoherencia se puede deber a algún error tipográfico o más bien apunta a un subregistro en el número de cautivos, bastante frecuente en los censos oficiales y también en las dotaciones de los ingenios sobre todo en el contexto de mayor persecución de la trata ilegal.

El examen de cómo evolucionaron cada una de las compañías y de que mecanismos se sirvieron para reponer su fuerza de trabajo en una situación tan volátil post crisis de 1857 y 1866, no resultaría completo si se desconecta del desarrollo de la plantación azucarera. En su estudio sobre la región matancera, frontera de la «segunda esclavitud», Laird Bergad aportó que para 1859 el 36.9% del total de la población laboral del Tinguaro, Santa Elena y Ponina estuvo constituido por asiáticos, proporción bastante similar a otras unidades como el San Joaquín (31.5%) y el Flor de Cuba (30%).¹⁵⁰ El promotor de la

¹⁴⁹ *Memoria de las tareas de la empresa de S. José en el año de 1866*, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1867, p. 6.

¹⁵⁰ Laird Bergad, *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century*, p. 252.

inmigración de culíes, pero a su vez el mayor comerciante de esclavos de la década de 1850, Julián Zulueta, apenas utilizó “colonos” asiáticos. En su complejo azucarero de Banagüises con 1.627 trabajadores, el 90.1% eran esclavos.¹⁵¹

Contrario al ingenio promedio, la proporción de “contratados” asiáticos en las dotaciones resultó superior en los almacenes de depósito del puerto de La Habana en las décadas de 1850 y 1860. La situación de los *Almacenes de Hacendados* respondió a cómo dicha empresa trazó su recuperación tras el accidente de 1858 y aunque revistió de cierta “excepcionalidad”, también puede explicarse a partir de disponer de una mayor reserva de braceros cautivos y a su capacidad para mover esa fuerza de trabajo de un espacio laboral a otro. La tendencia a emplear cada vez más a “contratados” asiáticos en detrimento de esclavos estuvo subordinado, entre otros factores, al aumento de los impuestos de capitación sobre cautivos empleados en la ciudad, el fin de la trata trasatlántica y el consecuente encarecimiento de su valor.

El reglamento interior de 1847, que se ha analizado previamente, visualizó también cómo los almacenes de depósito estuvieron inicialmente prediseñados para utilizar de manera intensiva a esclavos, tanto propios como alquilados a particulares, sin descontar por supuesto el empleo de operarios técnicos. En Matanzas el almacén de depósito principal, construido por el “opulento hacendado y comerciante” Cosme de la Torriente, tenía dos pisos, en el “uno se halla los aposentos del personal blanco de los almacenes; y en el otro los dormitorios de los negros”, con la enfermería y el botiquín.¹⁵² La división étnica-espacial respondió no solo a preservar las jerarquías laborales entre libres/esclavos y blancos/negros, sino que también se orientó a reforzar los mecanismos de exclusión, toda una estrategia para socavar cualquier intento de solidaridad interétnica/interracial entre los trabajadores portuarios.

Los almacenes de depósito se transformaron en un ámbito laboral en el que se implementó casi medio siglo de *know how* en el manejo y control de las dotaciones de esclavos en las plantaciones azucareras. Las dinámicas laborales que impusieron a su fuerza de trabajo y los mecanismos coercitivos que utilizaron para mantenerla en sujeción y poder extraer los mayores dividendos económicos, que se informaban en las juntas generales, no difirió en demasía de las existentes en el ingenio. Esto resulta menos extraño si se observa que entre los principales accionistas de estas compañías se encontraban los

¹⁵¹ Ibidem.

¹⁵² Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 4, p. 40.

grandes plantadores y comerciantes del país (Fesser, Diago, Zulueta, Pastor, Pedroso, Herrera, etc.), fueron los mismos que auparon el desarrollo ferrocarrilero en el *hinterland* habanero y en la llanura de Matanzas y que comprendieron con rapidez la utilidad de extender las líneas férreas hasta los muelles y almacenes.

LOS REGÍMENES LABORALES DE LAS «PLANTACIONES PORTUARIAS»

En el puerto habanero la innovación capitalista en la gestión de un mayor volumen de mercancías, resultado de ese crecimiento exponencial del comercio insular, fue consecuencia igualmente de la expansión y consolidación de la «segunda esclavitud». La «acumulación originaria» de este nuevo *group of modernizing entrepreneurs*, como lo definió Laird Bergad, radicó en su activa participación en el tráfico trasatlántico de esclavos y en la posterior “trata amarilla”.¹⁵³ Su capital se alimentó y reprodujo con el trasvase forzado y “consensuado” de cientos de miles de seres humanos, que hicieron posible el «reino del azúcar». La trasposición de saberes empresariales condujo a un nuevo modelo de «plantación portuaria» que optimizó el trabajo cautivo en el ámbito urbano, pero que coexistió y a su vez fue la contraparte de las cuadrillas de afrodescendientes libres y esclavizados en los muelles habaneros.

Como afirmó Moreno Friginals, refiriéndose a la inexistencia de un modelo de ingenio extensible al resto de sus congéneres en el occidente cubano, con elementos distintivos y perdurables en el tiempo, puede afirmarse con la misma rotundidad para el caso de los almacenes de depósito, quienes también fueron fundados por “un objetivo económico y no por una finalidad social”.¹⁵⁴ Los almacenes, al igual que ocurrió en la plantación, estuvieron inmersos en cambios tecnológicos para acortar los plazos entre el entongue/desentongue de las mercancías, su registro y depósito en las instalaciones. La variable tiempo resultó esencial para maximizar la ganancia. No se dispone de información suficiente para determinar hasta qué punto su funcionamiento laboral en la década de 1840 se debió a esclavos criollos o a cautivos ya aclimatados, es poco probable que bozales recién desembarcados fuesen utilizados en tareas que exigían diariamente una alta

¹⁵³ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 76; Laird Bergad, *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century*, pp. 49-54.

¹⁵⁴ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 263.

sincronización, aunque no es descartable que se estableciese adiestramiento previo en el régimen de trabajo portuario y que esto permitiese simultanear a esclavos con/sin experiencia.

Además, como evidenció el informe de los *Almacenes de Hacendados* (1867), la utilización de esclavos a jornal no excluía que aquellos que se empleasen en los muelles, y que tenían un amplio dominio de la estiba, fuesen reutilizados por los almacenes de depósito, de igual manera, la adición de nuevos cautivos en las dotaciones podía ceñirse a su experiencia laboral dado los mecanismos de publicidad que existían en los anuncios de ventas de esclavos, tal y como se visualizó en la prensa habanera de la época; y por último, y no menos importante, resultaba previsible que los pequeños y mediados propietarios de esclavos urbanos apostasen por un destino laboral donde el jornal estuviera respaldado por un movimiento mercantil más estable que el existente en los muelles, aunque no es menos cierto el estado preferente que debieron disfrutar los accionistas de estas compañías.

Un mercado de trabajo portuario que se ensanchó significativamente en la formación de esta nueva geografía laboral, no obstante, la ampliación no implicó de por sí una mayor oferta de empleo o mayor facilidad en el acceso al mercado laboral, pues en principio cada empresa contó con sus propias dotaciones, y en caso de una mayor demanda de mano de obra, la compra, el trasvase o el alquiler de esclavos resultaron métodos que dependieron de la situación económica de cada empresa y del contexto en el que se desarrolló el mercado de brazos en la ciudad. Atendiendo a la población esclava en edad activa (masculina) la expansión azucarera (1840-1860), como ya se ha apuntado, reforzó la presión demográfica sobre su crecimiento y la mantuvo en una franja entre 8.000 y 11.000 esclavos (Véase **Gráfico 2.**, Capítulo 3.).

Según el cálculo de Pezuela, en 1859, ya desplegado el modelo empresarial de Fesser en la región suroriental de la bahía, existían bajo esta categoría (edad activa), 10.240 esclavos y 1.362 culíes.¹⁵⁵ Si en estas cifras se incluyó las dotaciones de las compañías de depósito, y de acuerdo con los datos laborales que para fines de esa década se han ofrecido aquí sobre las mismas, se observa la importancia del complejo portuario de almacenes dentro del entramado fabril y de servicios. Los nuevos almacenes no solo formaron parte de la solución definitiva al cuello de botella de la gestión comercial del puerto

¹⁵⁵ Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, vol. 3, pp. 355-371.

de La Habana, sino que a la altura de 1860 constituyeron el sistema laboral por antonomasia donde la «segunda esclavitud» alcanzó toda su dimensión urbana.

La «segunda esclavitud», con su régimen de trabajo y mecanismos de control sobre la población sometida, tanto en las plantaciones azucareras como en los almacenes de depósito, contaminó otros espacios laborales, de hecho, los esclavos urbanos fueron obligados a portar una cédula de seguridad para fiscalizar su movilidad en la ciudad y en los territorios aledaños, y coexistió con modelos coercitivos similares como el sistema de aprendizaje en el sector artesanal (1840-1860) y la libreta del tabaquero en la década de 1850.¹⁵⁶ En este último ámbito laboral, Joan Casanova documentó la disminución de los trabajadores cautivos y la tendencia también a la baja de los afrodescendientes libres en la segunda mitad del siglo XIX hasta estabilizarse en un tercio del total de operarios.¹⁵⁷

La asimetría sexual en la composición laboral de las dotaciones en el periodo de mayor expansión azucarera constituyó a juicio de Moreno Friginals uno de los episodios más traumáticos de la esclavitud en Cuba.¹⁵⁸ En el puerto de La Habana las operaciones de carga y descarga fueron una actividad económica estrictamente masculina tanto en el siglo XIX como en las primeras décadas del siglo XX, en contraposición con otros enclaves portuarios en donde las mujeres sí accedieron a este mercado laboral.¹⁵⁹ Los cargadores afrodescendientes libres, los esclavos a jornal, los mareantes, etc., luego de terminada su jornada laboral accedían, en desiguales condiciones, a la reproducción de su vida diaria, sin el corsé restrictivo que implicó la plantación azucarera.

La posibilidad de una interrupción repentina del tráfico negrero, el encarecimiento del precio de los esclavos, los cambios técnicos y la política del gobierno metropolitano y de las instituciones de la sacarocracia condicionaron el progresivo incremento en la importación de africanas esclavizadas. El principal objetivo de recalibrar el desequilibrio sexual dentro del ingenio estuvo en la potencialidad de reproducir la fuerza de trabajo, para lo cual la reglamentación de la vida en común entre esclavos y esclavas resultó impostergable. Nada de esto ocurrió en el complejo portuario de almacenes y esto resulta una diferencia fundamental con respecto a las plantaciones azucareras (donde sí existió

¹⁵⁶ Joan Casanova, “La libreta del tabaquero: un mecanismo fallido de «enganche» de trabajadores urbanos en La Habana, 1851-1860”, en José Antonio Piqueras (Ed.), *Trabajo Libre y coactivo en sociedades de plantación*, p. 401.

¹⁵⁷ Joan Casanovas Codina, *¡O Pan, o Plomo!*, pp. 36-37, 40-42.

¹⁵⁸ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 293.

¹⁵⁹ Jordi Ibarz y Mónica Borrell-Cairol, “Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX al XX”, *Revista de Historia Industrial*, 78, XXIX, 2020, pp. 45-83.

en menor medida esclavas),¹⁶⁰ sus dotaciones estuvieron compuestas íntegramente por esclavos y por culíes.

Quizás la metáfora del ingenio-cárcel que utilizaron Moreno Fragonal y Pérez de la Riva, sin dejar de ser polémica, para establecer los límites estructurales que implicó el despliegue de la «segunda esclavitud», cobra más sentido para los almacenes de depósito,¹⁶¹ en tanto constituyó un espacio donde se reforzó la hipermasculinización laboral.¹⁶² En 1983, el cineasta cubano Tomás Gutiérrez Alea estrenó, en el Festival del Nuevo Cine Latinoamericano de La Habana, *Hasta cierto punto*.¹⁶³ Un filme que retomó la hibridez rupturista de Sara Gómez en *De cierta manera*,¹⁶⁴ y que, a su vez, posicionó en un segundo plano, la dinámica laboral del puerto de La Habana. Casi un siglo después de la disolución de la esclavitud en Cuba (1886), la representación cinematográfica que presentó Alea evidenció, cómo en un ámbito laboral donde históricamente se careció de una división sexual del trabajo se acrecentaron las prácticas discriminatorias y los estereotipos machistas en torno a la actividad portuaria.

A pesar de las políticas de control sobre las dotaciones de los almacenes resultó imposible, como bien advirtió Gloria García para el caso de las dotaciones en el ingenio, fracturar los canales de comunicación, que una y otra vez, rearticulaban los cautivos.¹⁶⁵ Es muy probable que la licencia de salir los domingos que registró el reglamento de 1847 se mantuviese en las décadas siguientes y que fuera utilizada también por el resto de las compañías. Al no disponerse de ningún reglamento interno posterior a esa fecha se carece de información suficiente para evaluar las modificaciones que sufrieron en la medida en que los asiáticos formaron parte de las dotaciones, no obstante, es de suponer que los

¹⁶⁰ Manuel Moreno Fragonal, *El Ingenio*, p. 301.

¹⁶¹ *Ibidem*.

¹⁶² Jessie Chisholm, ““To utilize the organized strength of all for the welfare of each””: Dock labour in St John’s, Newfoundland, 1880-1921”, en Sam Davies, Colin J. Davis, David de Vries, Lex Heerma van Voss, Lidewij Hesselink y Klaus Weinbauer, *Dock worker*, pp. 144-147.

¹⁶³ Tomás Gutiérrez Alea, *Hasta cierto punto*, ICAIC, La Habana, 1983. La película fue filmada en 35 mm y tuvo una duración de 88 minutos. Constó con la actuación de Oscar Álvarez, Mirtha Ibarra, Omar Valdés, Coralía Veloz, Rogelio Blaín y Ana Viña. En Cuba recibió durante el Festival del Nuevo Cine Latinoamericano tres corales, dos de actuación para Mirtha Ibarra, uno de ellos compartido y otro para René Ascuy por el cartel, este último también compartido. Entre 1984 y 1985 recibió también reconocimientos internacionales en Biarritz, Londres y Damasco. Véase [Hasta cierto punto | Cubacine \(cult.cu\)](#), consultado el 22 de junio de 2021.

¹⁶⁴ B. Ruby Rich, *Chick Flicks. Theories and Memories of the Feminist Film Movement*, Duke University Press, Durham y London, 1998, p. 88.

¹⁶⁵ Gloria García, *La esclavitud desde la esclavitud*, p. 49.

cambios no fuesen sustantivos dado los procesos de homogenización laboral que impuso la «segunda esclavitud» y su nivel de adaptabilidad en el entorno urbano.

Imagen 11. Estado económico de los Almacenes de San José (1869)¹⁶⁶

BALANCE DE LA COMPAÑIA DE ALMACENES Y BANCO DE SAN JOSE.							
EN LA TARDE DEL DIA 31 DE DICIEMBRE DE 1869.							
ACTIVO.				PASIVO.			
<i>CAJA</i>	Efectivo	129,336	30	Obligaciones {	CAPITAL.....	1,500,000	
	En billetes del Banco Español..	16,645	00		à la vista. {	Fondo de reserva.....	103,306 64
	En el Banco Español	28,000	00		à la vista. {	Cuentas corrientes.....	490,721 72
	En otros Bancos.....	6,597	32		à la vista. {	Dividendos à pagar.....	507,594 22
		180,878	62	Obligaciones {	Depósitos con interés.....	43,783 79	
<i>Cartera</i>	Vencimientos hasta tres meses..	197,290	20	à plazo.. {	Descuentos.....	22,563 50	
	Idem hasta seis	173,774	87	Ganancias y {	Productos de Almacenes.....	38,385 04	
	Idem à mas tiempo.....	15,471	83	Pérdidas.. {		60,948 54	
	Letras negociables.....	4,164	64		Ménos los gastos.....	45,954 13	
		390,701	54			14,994 41	
<i>Créditos va- rios</i>	Préstamos con hipotecas de fin- cas rústicas y urbanas.....	575,315	29				
	Créditos con garantía de fincas..	270,595	77				
	Idem vencidos.....	72,729	65				
		918,640	71				
<i>Propiedades</i> {	Almacenes de San José.....	562,260	89				
	Acciones de varias Empresas..	117,197	30				
		679,458	19				
		2,169,679	06			2,169,679 06	

Fuente: Sala Cubana, Biblioteca Nacional “José Martí”

Camilia Cowling ha develado recientemente cómo el desarrollo de una economía de plantación basada en la «segunda esclavitud», con todas las innovaciones en el sistema de transporte que la hicieron viable, implicó a su vez nuevas oportunidades para la “movilidad esclava”. Cowling compartió la matriz analítica de Gloria García, reafirmó la resistencia y adecuación de los cautivos a los protocolos de vigilancia que se introdujeron en el ingenio,¹⁶⁷ y demostró que el sistema ferroviario que conectó desde la década de 1840 las plantaciones y los enclaves portuarios funcionó como uno de los principales mecanismos de escape y de “movimientos clandestinos”, pero también lo constituyeron las conexiones marítimas existentes a lo largo de la Isla.¹⁶⁸ Es muy probable que esta última haya sido la vía utilizada por el esclavo Tomás Mora, que la prensa referió que “hace un año que fugó, el que hay presunciones esté por los Almacenes de Regla y que

¹⁶⁶ Véase al fondo de la imagen una representación de los trabajadores culíes que formaron parte de las dotaciones de los almacenes de depósito a partir de la década de 1850.

¹⁶⁷ Camilia Cowling, “Esclavitud, espacio físico y movilidad en Cuba, siglo XIX”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos*, p. 213.

¹⁶⁸ *Ibidem*, pp. 214-219.

pernocte en un cabildo que hay frente la puerta del Arsenal”.¹⁶⁹ A esto contribuyó también la propia reposición y traslado de esclavos de un almacén a otro, o de la captura de esclavos prófugos. Tal fue el caso del administrador de la 2ª compañía de los *Almacenes de Regla* José Morán, quién solicitó al gobernador y capitán general en noviembre de 1853, una licencia para recoger a varios cautivos que encontraban en Cárdenas y en la jurisdicción matancera.¹⁷⁰

La heterogeneidad que convergió dentro de la dotación de los almacenes, cautivos propios, alquilados, jornaleros, asiáticos y operarios blancos y el continuo tránsito de mercancías, así como el movimiento marítimo y de fuerza laboral entre las dos orillas de la bahía habanera, agrietó el ideal carcelario que el modelo empresarial de Fesser intentó copiar de la plantación. Aunque no se ha rastreado un reglamento similar para el periodo posterior, otras fuentes documentales nos permiten reconstruir las dinámicas laborales en el interior de los almacenes. El 3 de julio de 1855, Juan Pedro Espinosa, alcalde mayor segundo y magistrado honorario de la Real Audiencia, informaba sobre la causa judicial abierta en la Real Audiencia para averiguar a quién pertenecía el asiático encontrado muerto al fondo de los barracones de los *Almacenes de Regla*.¹⁷¹ El informe de los médicos refirió que el cadáver se hallaba en estado de putrefacción y que la causa de la muerte resultó de “una congestión cerebral con derrame sangriento”.¹⁷²

La narrativa que conformaron los culíes que fueron entrevistados y que informaron sobre los hechos apuntan las similitudes que existieron entre la plantación y los almacenes a la hora de ejercer la violencia sobre su población laboral. El cuerpo hallado resultó ser Víctor Segundo, quién pertenecía a la dotación de los *Almacenes de Regla*, y que se había fugado desde el 17 de junio. Previamente había salido de la enfermería y forzado a incorporarse al trabajo, su queja de que se “hallaba todavía enfermo” fue respondida por el mayoral José Martínez con una “porción de palos hasta que le hizo caer al suelo” y posteriormente le puso “una barra de grillo” por dos días.¹⁷³ El asiático Ricardo declaró que antes de iniciar el interrogatorio había sido amenazado por el administrador de la empresa y por el mayoral que si confirmaba la identidad del cadáver “le ponían grillo por seis

¹⁶⁹ *Gaceta de La Habana*, 30 de julio de 1853.

¹⁷⁰ “Expediente en el que el administrador de los *Almacenes de Regla* reclama varios negros que se hayan en Cárdenas y Matanzas y solicita licencia para recogerlos”, 1853, Leg. 947 exp. 33.402, GSC, ANC.

¹⁷¹ “Por haberse encontrado muerto un asiático en los almacenes de depósito de Regla”, 1855, Leg. 1.352 exp. U, ME, ANC.

¹⁷² *Ibidem*.

¹⁷³ *Ibidem*.

meses, y le darían de palos”, no obstante, al ser hermano de la víctima no podía “dejar de manifestar las tropelías cometidas con el mismo”.¹⁷⁴

La exhumación del cadáver y una segunda revisión médica confirmó que Víctor Segundo recibió “golpes violentos sobre la cabeza al parecer con palo, barra de hierro o cosa parecida”.¹⁷⁵ Sin embargo, el procurador encargado de la defensa del mayoral Martínez argumentó la falta de fiabilidad de dos testigos que reconocían el cadáver, cuando el resto de la dotación de asiáticos, un mayoral y el administrador de la empresa no concordaban con la primera declaración, además el resto de culíes adujeron el “buen trato” laboral que recibían. Sobre este último punto sostuvo que el testimonio de Ricardo y Adolfo se tomó por intermedio de un intérprete, lo que evidenció que no “sabían hablar con claridad el castellano”.¹⁷⁶ El 22 de octubre un auto judicial terminó por absolver de culpabilidad al mayoral y al mes siguiente Juan Pedro Espinosa confirmó que de acuerdo con el sumario “no se ha podido justificar bastante deliberada e intencional que constituyen verdadero delito”.¹⁷⁷

Todo indica, que el resto de la dotación prefirió no reconocer el cadáver, no solo por la amenaza de represión física, sino también por los posibles obstáculos que se podían plantear cuando concluyese el plazo de los ocho años de contrata y pudiesen cambiar de patrono. El caso de Víctor Segundo, descrito aquí en extenso, permite entrever las políticas de control y violencia que se ejercieron dentro de los almacenes de depósito, y a la postre no consituyó un caso aislado. A mediados de la década de 1870 se publicó un informe en inglés de la comisión enviada por el gobierno imperial chino para investigar las condiciones de vida de los culíes.¹⁷⁸ Un singular documento, que como bien argumentó Denise Helly permite ver el funcionamiento y papel de los asiáticos dentro del régimen laboral de la «segunda esclavitud»,¹⁷⁹ aunque vale destacar como acotó Lisa Yun, que el testimonio se redujo a solo 2.841 culíes, es decir, apenas el 2.3% de total de

¹⁷⁴ Ibidem.

¹⁷⁵ Ibidem.

¹⁷⁶ Ibidem.

¹⁷⁷ Ibidem.

¹⁷⁸ Para un análisis sobre la comisión integrada por Chen (o Chin) Lan-pin y los asesores A. Macpherson (británico) y A. Huber (francés), así como su visita de los principales territorios azucareros del occidente cubano véase a Juan Pérez de la Riva, *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880)*, pp. 300-306. Una revisión crítica más reciente en Lisa Yun, *The Coolie Speaks. Chinese indentured laborers and African slaves of Cuba*, Temple University Press, Philadelphia, 2008, pp. 37-49.

¹⁷⁹ Denise Helly, *The Cuba Commission Report. A Hidden History of the Chinese in Cuba*, John Hopkins University Press, Baltimore & London, 1993, pp. 3-5.

la población laboral de esta condición que fue desembarcada en la Isla.¹⁸⁰ Las declaraciones de Ch'ên Yü-shu, Lo A-pao, Lai A-ssu y Ch'ü Jung tuvieron como hilo conductor un espacio determinado (*sugar warehouse*) donde la violencia sobre Víctor Segundo sintetizó la naturaleza del sistema.¹⁸¹

Moreno Friginals ha referido que partir de 1840 los hacendados aplicaron una política de “buen tratamiento” en las plantaciones con el objetivo de “prolongar la existencia de un equipo cada día más caro y difícil de reponer”.¹⁸² La innovación tecnológica en el sector manufacturero no redujo los niveles de explotación, de hecho, a medida que avanzó el periodo de mecanización, los ingenios precisaron de dotaciones más grandes para las labores agrícolas y así poder mantener el ritmo productivo. La consolidación de la «segunda esclavitud» impidió la generalización de esa política en las nuevas áreas azucareras o la restringió lo máximo posible, recientemente, Reinier Borrego ha señalado cómo una parte significativa de los esclavos nacidos a mediados del siglo XIX no sobrevivieron a su condición, lo que unido al retroceso en los mecanismos de coartación y manumisión provocó una reducción progresiva de la población afrodescendiente en la estructura demográfica de la Isla, a fines de siglo esta ligeramente superaba un tercio de la población total.¹⁸³ La sobremortalidad se mantuvo inherente a la economía de plantación, y de igual manera, su radio de acción no se redujo al ingenio.¹⁸⁴

¹⁸⁰ Lisa Yun, *The Coolie Speaks*, p. 36.

¹⁸¹ Ch'ên y otros cuatro asiáticos refirieron que no importaba el lugar donde fuesen destinados, ya que eran tratados como animales (“The petition of Ch'ên Yü-shu and 4 others states, whether we are disposed of as domestic slaves, or sold to sugar warehouses, or shops, we are dealt with as dogs, horses or oxen, badly fed, and deprived of rest, so that a single day becomes a year”); por su parte Lo A-pao fue vendido a un almacén de azúcar, donde continuamente era golpeado hasta que sangraba por diversas partes de su cuerpo (“Lo A-pao declares in his petition, I was sold to a sugar warehouse, where I was constantly beaten, so that the blood came out from all parts of my body”); Lai A-ssu comentó de un asiático asesinado y arrojado al mar, cuando fue encontrado por los guardias se confirmó que laboraba en los almacenes (“Thus Lai A-ssu desposes, I recollect the year before last a Chinese was murdered, and that his body was cast into the sea. It was found by the guards and was recognised as that of a workman in the sugar warehouse. This however was denied by our employer, and no further action was taken by the officials”); por último Ch'ü Jung le confirmó a la Comisión que ocho asiáticos se habían ahorcado en los almacenes (“Ch'ü Jung depose in the sugar warehouse eight men hanged themselves”). Denise Helly, *The Cuba Commission Report*, p. 60, 66, 90, 107.

¹⁸² Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 329.

¹⁸³ Reinier Borrego, “Lo importante aquí es no morir. Azúcar, esclavitud y mortalidad en Cuba (1841-1886)”, en: José Opatrný (Coord.), *Proyectos políticos y culturales en las realidades caribeñas de los siglos XIX y XX*, Universidad Carolina de Praga, Editorial Karolinum, Praga, 2016, p. 151.

¹⁸⁴ *Ibidem.*, p. 155.

La política de “buen tratamiento”, coordinada en dos direcciones, por un lado, en una mejora de las condiciones de vida para la reproducción de la fuerza de trabajo y por otro, y no menos importante, la atenuación de la violencia sistémica que caracterizó a las unidades productivas que facilitaron la expansión azucarera, resultó incompatible con la consolidación del régimen laboral de la «segunda esclavitud». Lo fue en tanto solución al “eterno dilema” de la sacarocracia cubana (demanda de brazos), devino menos rentable para la productividad de la plantación azucarera que afianzar la inmigración asiática. A la postre en el complejo portuario de almacenes de la bahía habanera fue más económico sustituir progresivamente a los esclavos por culíes y realizar la reposición de estos últimos, que aumentar el número de cautivos.

El encarecimiento de los trabajadores esclavizados con ocupaciones asociadas al transporte de mercancías desempeñó un papel de primer orden para explicar este fenómeno. En 1814 la compra-venta de un esclavo carretillero podía oscilar en los 318 pesos. En 1849 el coste había subido ligeramente hasta los 350 pesos, pero ya en 1864 la cifra se había elevado a los 800 pesos. En medio siglo el coste estaba cerca de triplicarse. Un proceso similar debió acontecer con los esclavos de las dotaciones de los almacenes, pues el valor de un peón de almacén en 1862 rondaba la respetable suma de 825 pesos.¹⁸⁵ La mayor eficiencia en el sistema de transporte de mercancías (muelles, almacenes, ferrocarriles, cabotaje, etc.) facilitó, según Daniel Rood, el trasvase de trabajadores cautivos hacia la plantación azucarera.¹⁸⁶ Esto reforzó la tendencia en las décadas de 1860 y 1870 a aumentar las dotaciones de asiáticos. El proceso de “contratación” de trabajadores culíes para los *Almacenes de Hacendados* ilustra las ventajas económicas de su empleo, si se compara con los precios que habían alcanzado los «esclavos portuarios» en la década de 1850:

A más de cuanto se lleva referido la Empresa posee hoy 66 colonos asiáticos q. quedan de los 71 adquiridos desde el 4 de abril pp.^{do} en diferentes épocas y partidas: los 39 primeros al precio de \$195 4r. sin el delante de \$14 por cada uno; los 12 segundos a \$238 sin contar el mismo adelanto, y los 3 últimos a \$204, separando los \$12 también de su adelanto, q. reunidos dan los 71 asiáticos manifestados.¹⁸⁷

¹⁸⁵ Laird W. Bergad, Fe Iglesias y María del Carmen Barcia, *The Cuban slave market, 1790-1880*, pp. 208-212.

¹⁸⁶ Daniel B. Rood, *The reinvention of Atlantic Slavery*, p. 82.

¹⁸⁷ “Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados”, 27 de octubre de 1856.

Un análisis de la evolución de los *Almacenes de Regla* en el periodo post Ley Moret (1870) evidencia este proceso de transición y de rearticulación de la «segunda esclavitud» en su etapa de agotamiento. En el bienio 1871-1872 la dotación de la compañía se mantuvo prácticamente inalterable en torno a los 300 operarios, sin embargo, la presencia de cautivos se redujo de un año a otro, de un 8% a un 4%.¹⁸⁸ Los *Almacenes de Regla* conservaron un volumen de fuerza de trabajo similar a la de un ingenio promedio, incluso si se compara con los indicadores laborales de finales de la década de 1850, habían incrementado el número total de trabajadores, sin embargo, el peso que dentro de su dotación correspondía a los esclavos resultó marginal. Un informe de la compañía publicado en 1873 refería las principales causas de esa situación y la defensa de sus intereses empresariales:

El ayuntamiento de Regla cobra a los almacenes más de once mil pesos; pero deseando aumentar sus entradas, apeló al medio de gravar con contribuciones parciales, lo que ya estaba gravado en globo: con esto objeto, decretó nuevos impuestos, primero sobre esclavos y carretillas, después sobre cada buque costero que atracase a los muelles, sobre cada caja de azúcar que se estrajese, sobre todo aquello que podía a su juicio ser motivo de gravamen, sin tener en cuenta, no solo la injusticia de lo que disponía, sino que los Almacenes de Regla ni aun debían en realidad pagar al Ayuntamiento aquel, tanta cotribución como los otros vecinos, puesto que en la zona ocupan, el pavimento, alumbrado, serenos y salvaguardias, se sostienen por la Empresa con sus propios fondos, aliviando así mucho parte del presupuesto de la municipalidad.¹⁸⁹

Esta posición de estabilidad laboral resultó efímera ya que en el cuatrienio de 1875-1878, que coincidió con la última etapa del conflicto bélico anticolonialista (Guerra de los Diez Años), la dotación se contrajo significativamente. En 1875 se había reducido a la mitad de la que existía en 1871 y solo tres años más tarde resultó poco más de un tercio de esta. El dramático declive, traducido en una pérdida de un 88% de los cautivos y 65% los asiáticos, no afectó únicamente a la compañía.¹⁹⁰ A lo largo de esa misma década, los

¹⁸⁸ *Informe del director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1871 y moción que presenta la Junta Directiva a la General de 8 de febrero de 1872 proponiendo reformas*, Imprenta “Las Antillas”, La Habana, 1872, p. 17; *Informe que la Comisión Revisora de Cuentas, elegida en la Junta general de 11 del corriente Enero presentó en la que tuvo lugar el 27 del mismo*, Imprenta “Los Cántabros”, La Habana, 1873, p. 7.

¹⁸⁹ *Informe del director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1872*, Imprenta “Los Cántabros”, La Habana, 1873, pp. 18-19.

¹⁹⁰ *Informe del director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1875*, p. 14; *Informe del director de la Compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1877*, Imprenta “Las Antillas”, La Habana, 1878, p. 14; *Informe del director de la Compañía*

Almacenes de San José constaron con una dotación que no sobrepasó el centenar de operarios. La compañía dejó de incluir en su balance financiero la cantidad de miembros de la dotación, no obstante, si refirieron el total de raciones que tanto “negros” como asiáticos consumían al año.

Haciendo un cálculo a partir de dos raciones diarias se ha detectado la reducción de su participación dentro del monto total de fuerza de trabajo de la compañía y aún asumiendo un margen de error, se puede aseverar que durante el periodo de la Guerra de los Diez Años no se superaron los indicadores laborales que existían a principios de 1860. En 1880 durante el proceso de liquidación para su posterior venta, así como se negoció el precio “en el que se estiman los servicios de los 22 asiáticos en su primera contrata”, también debía llegarse a un acuerdo sobre el esclavo Justo criollo,¹⁹¹ último sobreviviente laboral en los *Almacenes de San José* de un régimen de trabajo portuario que había hegemónico el entramado urbano en el periodo de mayor expansión azucarera.

En el ingenio los hacendados evitaron a toda costa conformar sus dotaciones con esclavos de un mismo origen tribal, como una nítida estrategia aprehendida en décadas de tráfico trasatlántico para obstaculizar de esta manera, la articulación de lazos de solidaridad étnica proclive al estallido de revueltas/conspiraciones.¹⁹² En la bahía habanera, la preexistencia de un mercado laboral heterogéneo en los muelles noroccidentales (afrodescendientes libres, operarios blancos, cautivos, etc.) y en el que convivían distintas formas de organización del trabajo y de relaciones laborales, condicionó la propia evolución del modelo empresarial, que emergió como una reacción ante esa realidad laboral. A fin de cuenta los nuevos almacenes de depósito estuvieron sujetos a una racionalidad capitalista de optimizar el ritmo del trabajo portuario y romper el movimiento caótico de mercancías que la mayoría de los diarios de viajeros dejaron plasmados a la hora de describir la ciudad, para maximizar los beneficios económicos.

La reducción drástica del componente esclavo en las dotaciones de almacenes de depósito respondió a múltiples factores estructurales de la propia «segunda esclavitud», que no pueden reducirse, como en el caso del ingenio a la sobremortalidad que caracterizó al sistema, aunque para el caso portuario existió también un índice de accidentalidad no

de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1878, Imprenta “Las Antillas”, La Habana, 1879, p. 13.

¹⁹¹ “Instancia de Dⁿ Ramón de Ajuria, Presidente de la *compañía de Almacenes de Depósito de La Habana sobre escritura de compra de los Almacenes de San José en litoral de la Bahía*”, 1880.

¹⁹² Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 264.

despreciable.¹⁹³ Tampoco puede obviarse el papel de la agencia de los esclavos en pos de su libertad o de su coartación. A fines de enero de 1872 el síndico del pueblo de Regla remitió al depósito judicial tres esclavos de los *Almacenes de Regla* que expusieron que, de acuerdo con su edad, atendiendo a la Ley aprobada (Moret), debían ser libres, “manifestando además no convencerle seguir bajo el patronato de su dueño”.¹⁹⁴ El traslado al depósito se debió a la negativa del administrador de la empresa planteó “que no quiere renunciar el derecho de patronato” y exigió además la entrega de los citados cautivos.¹⁹⁵ Ante el conflicto de intereses y de que, en el caso de devolución de los cautivos, este “podría dar lugar a sevicio”, el síndico remitió al gobernador y capitán general Blas Villate (*conde de Valmaseda*), con el objetivo que dispusiera la solución definitiva.¹⁹⁶

Asumir que su descenso se produjo únicamente a raíz de la sustitución de una relación laboral por otra (esclavos criollos/africanos por “contratados” asiáticos), describe el proceso, pero no explica en toda su complejidad el por qué del mismo. Además de estar supeditada a las lógicas laborales del mercado de brazos y la rentabilidad económica de su adquisición respondió al esfuerzo por homogenizar su fuerza de trabajo, no solo se evitaba así los conflictos interétnicos entre asiáticos y cautivos que fueron tan frecuentes en los ingenios cubanos sino también reducía al máximo la comunicación de los esclavos con la población “libre de color” de la ciudad. El proceso de homogenización laboral facilitó el control y la organización laboral dentro de los almacenes depósito. Los lazos

¹⁹³ Para citar solo algunos ejemplos véase: “Expediente formado a consecuencia de la caída que se dio de lo alto de un andamio de los almacenes de San Francisco, el negro José Antonio gangá, esclavo de D. José Brito lo que le ocultó una herida en la cabeza”, 1852, Leg. 340 exp. 12.176, GSC, ANC; “Expediente por la muerte del asiático Alfonso perteneciente a los Almacenes de Marimelena”, 1859, Leg. 2.603, ME, ANC; “Criminales contra por haber sido estrechado casualmente D. Salvador Villareal entre un muelle y un carro de carga del ferrocarril [Cienfuegos]”, 1860, Leg. 2.573 exp. C, ME, ANC; “Por haberse caído desde el muelle de Paula al agua un negro”, 1861, Leg. 1.320 exp. G, ME, ANC; “Expediente sobre la muerte del emancipado Nicanor congo, no. 1.579, de Santa María, a cargo de la empresa de Almacenes de Santa Catalina de Regla”, 1869, Leg. 3.703 exp. Bd, ME, ANC; “Diligencias practicadas a consecuencia del emancipado que estaba a cargo de los Almacenes Santa Catalina de Sena, nombrado Canuto”, 1869, Leg. 3.681 exp. Bp, ME, ANC. También fue frecuente encontrarse en la bahía o próximos a los muelles habaneros personas ahogadas, ya sea que cometiesen suicidio o se desconociera el contexto en el que se había producido el hecho, sobre este particular puede consultarse como muestra la siguiente documentación: “Sobre haberse ahogado el negro Miguel Mina”, 1845, Leg. 2.630, exp. Añ, ME, ANC; “Actuación de audiencia por haberse encontrado flotando en el mar el cadáver de un hombre al parecer asiático”, 1860, Leg. 2.630 exp. S, ME, ANC.

¹⁹⁴ Véase “Expediente promovido por el síndico de Regla con motivo a haber solicitado dar libertad como sexagenarios tres negros esclavos de la compañía de Almacenes de Regla”, 1872, Leg. 3.647 exp. Ae, ME, ANC.

¹⁹⁵ *Ibidem*.

¹⁹⁶ *Ibidem*.

de solidaridad, articulados para resistir a la explotación intensiva fueron, como demuestra el caso de Victor Segundo resueltos en ocasiones sobre la base de una violencia extrema, mientras que la coacción en un contexto laboral poroso devino en una constante para atenuar cualquier foco de conflictividad. Ambos procesos reafirman la tesis que permite entender a esta geografía laboral como una prolongación del ingenio, una «plantación portuaria» incrustada en la región suroriental de la bahía habanera.

Imagen 12. Trabajadores asiáticos descargando un vapor a fines del siglo XIX



Fuente: *Harper's Weekly*, XXXV, 1820, 7 de noviembre de 1891

Las variables antes mencionadas (coartación, libertad, mortalidad, accidentes, etc.) cuya incidencia alcanzó una importancia relativa en dependencia de los contextos en las que se generaron, y que se replicó en la mayoría de las empresas de esta naturaleza, respondió también a una lógica interna del sistema laboral de la «segunda esclavitud» y de su optimización. La persecución del tráfico ilegal de africanos a partir de la década de 1840 y su finalización posterior, unido al comportamiento desigual en cuanto al número de brazos que aportó la inmigración asiática en el periodo de 1868-1874 y las primeras leyes que atacaron a la institución esclavista (Ley Moret, 14 de julio de 1870), fueron factores decisivos en los movimientos estructurales de las dotaciones de los almacenes de

depósito. A esto hay que añadir la capacidad financiera de cada una de las empresas, que tuvieron que sortear con diferente destino la crisis de 1857 y 1866.

La reducción drástica que se observa para el caso de los *Almacenes de Regla* estuvo asociada a la imposibilidad de sostener una plantilla de cautivos y culíes de la proporción que poseía la compañía a principios de 1870. En el informe referido al estado financiero de la empresa en 1875, las labores constructivas y de reparación realizadas estuvieron a cargo exclusivamente de la dotación, con el consiguiente ahorro de jornales, que en palabras del director José Antonio Fesser resumían “economía, solidez e inteligencia”.¹⁹⁷ La ausencia de trabajadores extras para acometer esta actividad, ya sea a partir de nuevas contrataciones o de esclavos alquilados, y su ejecución con una dotación mucho menor, apuntó claramente a una moderación en los gastos de mano de obra y a multiplicar el volumen de trabajo existente. Fesser referió el “estado aflitivo de nuestra agricultura”, que impedía a su juicio elevar las tarifas de almacenamiento y con esto recuperar la inversión en la infraestructura portuaria construida.¹⁹⁸

No obstante, la producción azucarera no decreció durante la Guerra de los Diez Años. Rebecca Scott sostuvo sobre la base de los datos estadísticos recopilados por Moreno Fragonal, que el promedio anual creció casi un 25% con respecto a la década anterior,¹⁹⁹ de hecho, el conflicto bélico terminó por reforzar las regiones azucareras de la «segunda esclavitud». Como ya se ha señalado, lo que ocurrió con respecto a los *Almacenes de Regla* fue la pérdida de su hegemonía en el complejo portuario de la bahía habanera, entre 1865 y 1875 su participación en el almacenamiento del volumen comercial que entró en el puerto disminuyó en poco más de un 20%.²⁰⁰ Una memoria de los *Almacenes de Hacendados* publicada en 1876 resumió la complejidad del mercado laboral urbano y las estrategias que desarrollaron las compañías de depósito para mantener su fuerza de trabajo:

Durante el susodicho año próximo pasado ha adquirido la Empresa cincuenta y dos asiáticos, ya aclimatados, que le costaron al precio de trescientos pesos en oro cada uno; adquisición sin embargo favorable en la que época que se verificó, tanto por la imperiosa necesidad que se tenía de brazos para los trabajos de nuestros almacenes y la carestía del jornal de los libres,

¹⁹⁷ *Informe del director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la misma en 31 de diciembre de 1875*, p. 9.

¹⁹⁸ *Ibidem.*, p. 7.

¹⁹⁹ Rebecca J. Scott, *La emancipación de los esclavos en Cuba*, p. 120.

²⁰⁰ *Informe del director de la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la misma en 31 de diciembre de 1875*, p. 6.

cuanto porque faltándoles á dichos asiáticos el tiempo de cinco años -término medio- para cumplir sus contratas, resultaba ventajosa la negociación.²⁰¹

La progresiva desaparición del elemento esclavo, en un espacio laboral que había sido prefigurado para él, terminó siendo una consecuencia y a su vez un último aliento a un régimen de trabajo que se agotaba. Cuando ya no fue posible introducir bozales, la población sometida urgió en las zonas azucareras, donde también se concentró la mayor parte de la población asiática. Aunque la aplicación, no sin múltiples conflictos, de la Ley Moret redujo el monto total de esclavos, ya que hasta mayo de 1875, según la Junta de Colonización habían sido declarados en libertad 50.046 personas, sin que en estos datos se incluyera a La Habana “sobre los que se carecía de información”.²⁰² Scott ha señalado cómo el avance de la emancipación se produjo en paralelo de dos tendencias interconectadas: la disminución de la población esclava con destino urbano o doméstico y una mayor proporción de cautivos dentro de los ingenios cubanos,²⁰³ aunque la principal característica de la mano de obra en las plantaciones, en la etapa de agotamiento de la «segunda esclavitud», radicó en un reforzamiento de su heterogenidad laboral (esclavos propios, “colonos” asiáticos, cautivos alquilados, asalariados blancos y afrodescendientes).²⁰⁴

En el contexto que se analiza los almacenes de depósito y los ingenios divergieron en cuanto a la estrategia “definitiva” para solucionar el problema de los “brazos necesarios”, pero ambos procesos de homogenización y diversificación laboral deben entenderse como complementarios en la lógica interna de la «segunda esclavitud», a fin de cuentas, la base del sistema resultó la explotación intensiva de los trabajadores esclavizados. Durante todo el siglo XIX el modelo plantacionista derivó en el receptor por excelencia del flujo masivo y forzoso de inmigración laboral, sin que la estabilidad de este redujera las posibilidades de adaptación que implementaron tanto los plantadores como los comerciantes/accionistas en las compañías de depósito.

La estrategia para preservar el sistema laboral resultó en reubicar a las distintas piezas del engranaje (esclavos, culíes “contratados” o alquilados, operarios blancos, asalariados afrodescendientes, etc.) donde su rentabilidad económica fuese mayor y atendiendo a la capacidad de cada *Compañía de depósito/central* en movilizar su fuerza de

²⁰¹ *Informe de la empresa Almacenes de Depósito creada por Hacendados. 1875*, Imprenta del Directorio, La Habana, 1876, pp. 6-7.

²⁰² José Antonio Piqueras, “Censos lato sensu. La abolición de la esclavitud y el número de esclavos en Cuba”, en *Revista de Indias*, LXXI, 251, 2011, p. 199.

²⁰³ Rebecca J. Scott, *La emancipación de los esclavos en Cuba*, pp. 123-124.

²⁰⁴ *Ibidem.*, p. 127.

trabajo. Aunque la información estadística que se posee hasta la fecha resulta dispersa e impide examinar cómo se comportó este fenómeno en cada uno de los almacenes de depósito, la disminución en el empleo de la fuerza de trabajo cautiva no cambió la naturaleza laboral ni el régimen de trabajo que había articulado la «segunda esclavitud». Pérez de la Riva fue el primero en señalar la ambivalencia que caracterizó la “situación legal” de los asiáticos,²⁰⁵ y recientemente Imilcy Balboa ha reposicionado el debate en torno a la cláusulas de las recontratas.

Entre 1854 y 1860 se configuró el andamiaje jurídico que estipuló los mecanismos para el enganche laboral permanente de los culíes, pues al finalizar la primera contrata de ocho años, solo era posible permanecer en la Isla bajo los siguientes términos: un nuevo contrato como aprendiz u oficial, trabajar en la agricultura o servicio doméstico.²⁰⁶ Si en el plazo de los dos meses de finalizada la misma no había salido de Cuba, por sus propios medios, sería destinado a las Obras Públicas.²⁰⁷ De las 1.200 recontratas recopiladas por Balboa para el bienio 1861-1862, solo el 12% permaneció con su antiguo patrón y aproximadamente el 45% terminó en Obras Públicas, bajo la tutela del estado colonial, como previamente habían sido colocados los emancipados, es decir, casi la mitad de los que intentaron cambiar de patrón no lo consiguieron ni estuvieron en condiciones de repatriarse en el plazo que exigía el reglamento de 1860.²⁰⁸

A juicio de Imilcy Balboa las recontratas constituyeron una “forma de trabajo encubierto” que mantenía “la esclavitud más allá de libertad”.²⁰⁹ Antes de que comenzase la “importación” de culíes en 1847, los negreros, plantadores, comerciantes, pequeños y medianos propietarios urbanos tuvieron más de medio siglo de experiencia en racionalizar al esclavo como un “hombre-equipo”, como una pieza esencial en el funcionamiento de la plantación azucarera y desde el punto de vista de la economía política como parte de su capital fijo.²¹⁰ No resulta extraño que la asimilación que se produjo con el trabajador asiático en las diferentes formas productivas, aun cuando mediaron los eufemismos

²⁰⁵ Juan Pérez de la Riva, “La situación legal del culí en Cuba”, *El Barracón y otros ensayos*, pp. 209-245. El texto fue incorporado a su libro *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880)* publicado póstumamente en el año 2000.

²⁰⁶ Imilcy Balboa, “Esclavitud temporal con los inconvenientes de la esclavitud perpetua...”, pp. 263-264.

²⁰⁷ *Ibidem*, p. 259.

²⁰⁸ Imilcy Balboa, “Las recontratas de coolies. A medio camino entre la esclavitud y la libertad formal”, p. 140.

²⁰⁹ Imilcy Balboa, “La «raza» como condición de sujeción. Los asiáticos recontratados”, p. 82.

²¹⁰ Manuel Moreno Friginals, *El Ingenio*, p. 268.

laborales de “colonos” o “contratas”, guardase estrecha relación con esta asunción terminológica.

Asumir la relación laboral del culí en la Isla como “indentured labor”, tal y como ha predominado en la matriz analítica sobre este problema historiográfico desde los pioneros estudios de Pérez de la Riva, enquistada el debate en torno a que diferencias marcaron ambas modalidades de trabajo que *a priori* resultan contrapuestas (“colono”/ “contratado” asiático y el esclavo africano/criollo), cuestión que desde la década de 1980 ha sido continuamente revisitada por los principales estudiosos de la esclavitud.²¹¹ Dale Tomich ha reformulado recientemente esta problemática desde otro enfoque, planteando cómo la «segunda esclavitud» consolidó una “nueva división del trabajo a escala internacional”²¹² y como esta se reforzó en zonas productivas emergentes, en la medida en que precisó “incrementar la plusvalía a base de reducir el valor de la fuerza de trabajo”.²¹³

La persistente heterogeneidad laboral que existió en los ingenios cubanos, que se acrecentó en la década de 1870 y que se reprodujo en paralelo en la bahía habanera durante la primera mitad del siglo XIX, no modificó el papel estratégico que detentó el trabajo cautivo en la organización económica-laboral de la Isla, sino que demostró su capacidad de resiliencia y adaptabilidad en un contexto internacional que promovía la naturalización del trabajo asalariado como relación laboral “moderna”.²¹⁴ El análisis de los balances financieros de las distintas compañías de almacenes evidencia desde la década de 1850, que los trabajadores asiáticos fueron englosados como capital activo, de la misma manera en que lo habían sido las dotaciones de cautivos en los ingenios, en la mayoría de los casos en el ramo de las propiedades de la empresa y de manera conjunta con los terrenos, almacenes, grúas, muelles, esclavos, muebles, etc. El régimen laboral que la «segunda esclavitud» instauró, a mediados del siglo XIX, en el complejo portuario de almacenes del puerto de La Habana, interiorizó más allá de las formas jurídicas, la racionalidad económica que movía el sistema. La distinción entre esclavos y asiáticos resultó parte de una frontera porosa que se supeditó al crecimiento exponencial en la comercialización del azúcar.

²¹¹ David Northrup, *Indentured labor in the age of imperialism, 1834-1922*, Cambridge University Press, New York, 1995, pp. 4-10.

²¹² Dale Tomich, *Espacios de esclavitud...*, p. 217.

²¹³ *Ibidem*, p. 218.

²¹⁴ *Ibidem*, p. 219.

CONCLUSIONES

A fines de diciembre de 1904 el semanario moderado *El Nuevo Criollo* reeditó en dos partes una crónica, escrita bajo la rúbrica de Regino Morel en febrero de 1903, sobre la progresión laboral del coronel José C. López en el puerto de La Habana.¹ La relevancia noticiosa radicó en que López “cuya piel era cuasi negra” constituyó el “primero de ese color que ingresaba en el departamento” de inspectores de muelles.² El *curriculum vitae* del nuevo inspector visibilizó el papel desempeñado por la población afrodescendiente que, en el último tercio del siglo XIX, apoyó el proceso independentista de la Mayor de las Antillas. Para Regino Morel esto se resumía en ser “veterano de las tres guerras, jefe expedicionario (...) comisionado por Martí, apreciado por Don Tomás”.³ A su juicio José C. López constituyó el “símbolo de la Revolución triunfante”, demostrando que “el valer intelectual y la elevación de espíritu no son patrimonio de una familia, de un pueblo o de un grupo étnico determinado”.⁴

En solo tres meses el capital simbólico de José C. López (veterano mambí, José Martí y Estrada Palma), así como la “noble y saludable influencia republicana del general Loynaz del Castillo”, facilitaron su ascenso a una oficina de la Aduana.⁵ Casi dos décadas después de la abolición de la esclavitud (1886), las barreras raciales que impidieron a la población laboral afrodescendiente el acceso a los puestos de mayor calificación técnica en el ámbito portuario persistían y, de hecho, casos como los de José C. López visibilizaban en toda su extensión su vitalidad. Cuántos trabajadores portuarios podían, al igual que él, instrumentalizar el capital simbólico del mambisado en el «nuevo orden republicano» y a su vez beneficiarse de las relaciones fraguadas en la emigración y en la guerra anticolonial.

¹ *El Nuevo Criollo*, 24 de diciembre de 1904; 31 de diciembre de 1904. Según el *Diccionario enciclopédico de Historia militar de Cuba* José Ernesto Coy López nació en Santiago de Cuba en 1861 y participó con Carlos Manuel de Céspedes Quesada en la dirección de la expedición del vapor *Laurada*. Terminó la guerra con el grado de teniente coronel como jefe de un regimiento (“Serafin Sanchéz”) en la región de Sancti Spiritus. Véase el *Diccionario enciclopédico de Historia militar de Cuba*, Verde Olivo, La Habana, 2004, vol. 1, primera parte, pp. 101-102.

² *El Nuevo Criollo*, 24 de diciembre de 1904.

³ *Ibidem*.

⁴ *El Nuevo Criollo*, 31 de diciembre de 1904.

⁵ *Ibidem*.

En 1899 un editorial del periódico ácrata *El Nuevo Ideal* resumía las bases socio-económicas de lo que el obrerismo cubano esperaba que fuese el nuevo estado nacional: democracia, federalismo, reparto de tierras para los obreros, estatalización de los servicios ferroviarios, etc.⁶ La aspiración laboral de una “república nueva” se sustentó en su contribución a la independencia y que esta se había hecho “con su sangre y con su dinero”.⁷ *El Nuevo Ideal* reconoció que la futura república estaría condicionada por la ausencia de miembros de la clase trabajadora en la formación de los nuevos ayuntamientos y demás instituciones públicas que se establecieron bajo el mandato del gobierno interventor, y que, en buena medida, esa práctica política era un anuncio de la escasa “influencia que los obreros podrán tener en ella”.⁸ En el pueblo marítimo de Regla, una reunión de operarios portuarios acordó la organización de una sociedad obrera “donde quepan todos trabajadores del ramo, sin distinción de nacionalidad ni raza” cuyo objetivo central no fuese otro que el “mejoramiento como clase y el respeto como hombres que saben valer sus derechos”.⁹

En menos de dos meses la aprobación de un reglamento portuario refrendó para sus miembros las “sólidas bases de la Democracia, Igualdad, Orden y Solidaridad”, sin que hiciera ninguna alusión a la cuestión racial,¹⁰ por más que uno de sus principales líderes a principios del siglo XX, Pedro Roca e Ibarra, fuese afrodescendiente. En la junta general del Gremio de Estibadores y Jornaleros, efectuada el 17 de abril de 1902, Secundino Toral explicó que la “IGUALDAD” debía entenderse como la “extinción de todo privilegio y superioridad entre los hombres” y la “EMANCIPACIÓN” como la “conclusión de la esclavitud del blanco y del negro, del hombre y de la mujer”.¹¹ Resulta al menos sugerente que la formulación teórica del obrerismo portuario en relación con la igualdad, argumentada por Toral no difiriese del artículo 11 de la constitución liberal, recién aprobada en 1901, en el que se había formulado que “todos los cubanos son iguales ante la Ley. La República no reconoce fueros ni privilegios personales”.¹²

⁶ Sobre el anarquismo de las primeras décadas del siglo XX véase a Amparo Sánchez Cobos, *Sembrando ideales. Anarquistas españoles en Cuba (1902-1925)*, CSIC, Sevilla, 2008.

⁷ *El Nuevo Ideal*, 11 de febrero de 1899.

⁸ *Ibíd.*

⁹ *Ibíd.*

¹⁰ *Reglamento del Gremio de Estivadores y Jornaleros de la bahía de La Habana*, Victoriano Álvarez Impresor, La Habana, 1902, p. 3.

¹¹ *Reglamento del Gremio de Estivadores y Jornaleros de la bahía de La Habana*, p. 26.

¹² Hortensia Pichardo, *Documentos para la Historia de Cuba*, Ciencias Sociales, La Habana, 1973, vol. 2, p. 77.

No es de extrañar que la prensa obrera insistiese que “en las cuestiones del trabajo debe reinar entre ellos [se refiere a los cubanos y españoles] la mayor armonía”, reforzando que los elementos divisivos (raza, nacionalidad y creencias) debían subordinarse a la condición de “miseros esclavos del capital”,¹³ es decir, a su posición socioclasista en el nuevo entramado republicano. Alejandro de la Fuente ha señalado cómo la desigualdad en el acceso al empleo entre trabajadores nativos y extranjeros fue superior a la de operarios cubanos blancos y negros. Es decir, la cuestión étnica favorecida por las políticas migratorias tuvo mayor impacto que la racial en la primera década republicana y tomó como ejemplo las afirmaciones del hacendado norteamericano Edward Atkins cuando al referirse a los braceros del muelle en el puerto de Cienfuegos los separaba entre españoles y negros cubanos.¹⁴ A su juicio, las “divisiones raciales y étnicas” fueron acentuadas por los patronos, como estrategia para impedir la organización sindical de la clase trabajadora y disminuir su capacidad huelguística, pues los obreros extranjeros se emplearon frecuentemente como *esquiroles*.¹⁵

De la Fuente sostiene que la escasa interferencia del Estado cubano en el ámbito económico y social durante la Primera República (1902-1933) provocó “espacios significativos para que la discriminación racial operara libre de obstáculos en el mercado laboral”.¹⁶ Si bien esto es cierto y se acentuó debido a la política migratoria gubernamental, que favoreció durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y la inmediata posguerra la llegada masiva de braceros antillanos, la racialización del trabajo urbano y portuario, así como las restricciones que limitaron el acceso de la población afrodescendiente a empleos de mayor calificación técnica y remuneración salarial, no se originaron en paralelo a la formación del estado nacional, ni únicamente esta respondió a la ausencia de una política a favor de la construcción de una “nación para todos” a partir de 1902.

Robert Whitney ha destacado cómo el proceso de “africanización de Cuba” podía rastrearse por igual en la década de 1850 o a principios de los años 1920, ya que estuvo intrínsecamente subordinado al «reino del azúcar». ¹⁷ Mientras el cultivo y fabricación de la caña precisó de “mano de obra barata, extranjera y negra” los discursos alarmistas sobre

¹³ *El Nuevo Ideal*, 11 de marzo de 1899.

¹⁴ Alejandro de la Fuente, *Una nación para todos. Raza, desigualdad y política en Cuba 1900-2000*, Colibrí, Madrid, 2001, pp. 177-178.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 178-179.

¹⁶ *Ibidem*, p. 126.

¹⁷ Robert Whitney, “Nation, State, and the Making of the Cuban Working Class, 1920-1940”, Steve Palmer, José Antonio Piqueras y Amparo Sánchez Cobos (eds.), *State of Ambiguity. Civic Life and Culture in Cuba's First Republic*, Duke University Press, Durham, 2014, p. 299.

el peligro de disolución de la “nacionalidad cubana” (Francisco de Arango y Parreño, José Antonio Saco, Carlos de Velasco, etc.) palidieron ante la lógica poco patriótica del capital.¹⁸ Las “divisiones raciales y étnicas” que investigó De la Fuente para la primera mitad del siglo XX, resultaron un fenómeno que hunde su matriz explicativa en la centuria anterior, específicamente en el periodo de 1840-1860, y que tuvo como eje la expansión y consolidación de la «segunda esclavitud» en Cuba. Los mecanismos de exclusión y restricción laboral que la misma generó en el ámbito urbano formaron parte también de los factores constitutivos de esa «frontera del color» que desplazó progresivamente a los trabajadores afrodescendientes de un número significativo de oficios o destinos ocupacionales de alta calificación técnica y los enquistó en otros en un entorno laboral de mayor precarización.

Esta investigación tuvo como núcleo analítico reconstruir las dinámicas laborales de los principales enclaves portuarios bajo el impacto de la entrada masiva de cientos de miles de africanos esclavizados desde finales del siglo XVIII y el desarrollo del modelo plantacionista, basado en el azúcar y el café, en la región occidental de Cuba. Ambos factores constituyeron el eje sobre el cual se articuló su inserción comercial dentro de la economía-mundo capitalista y atlántica. De 1792 a 1887 la población total de la Isla se multiplicó más de cinco veces, siendo la población esclava la que mantuvo la mayor tasa de crecimiento en el periodo de 1792 a 1827, para mantenerse estable en los próximos cincuenta años, y solo a partir de 1877 la tasa alcanzó valores negativos ya en el proceso de descomposición de la institución esclavista.¹⁹

El aumento exponencial de este sector afrodescendiente se debió al tráfico negrero que persistió hasta mediados de la década de 1860, lo que permitió la concentración poblacional en las regiones azucareras. Para 1846 los trabajadores esclavizados representan aproximadamente el 48% de la población en edad laboral (de 16 a 60 años) en el occidente, mientras que para Cuba este índice se redujo al 42%.²⁰ El incremento sostenido a lo largo del siglo XIX de la producción azucarera, unido a los cambios sociodemográficos, dispararon el tráfico marítimo, tanto de travesía como de cabotaje, y el volumen comercial que se gestionó en los principales puertos habilitados. La continua apertura de nuevos enclaves para el comercio exterior (Trinidad, Matanzas, Cienfuegos, Cárdenas,

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia*, p. 468.

²⁰ *Ibidem*, p. 472.

etc.) evidenció también la expansión geográfica del cultivo de caña de azúcar hacia el este.

La formación de una “nueva geografía comercial” en Cuba durante la primera mitad del siglo XIX estuvo indisolublemente asociada al azúcar y a la consolidación de la «segunda esclavitud». A esta conclusión se arribó a partir del análisis de la dinámica comercial, los cambios en las mercancías importadas en contexto preplantacionista y post 1790, el crecimiento del movimiento marítimo y cuales fueron los puertos que lo concentraron, así como los nexos con las potencias manufactureras de Estados Unidos, Gran Bretaña, etc. El azúcar resultó el hilo conductor que enlazó los *hinterland* con sus respectivos enclaves exportadores, no menos significativo resultó la importación a gran escala de alimentos, maderas, maquinarias, etc., para sostener el ritmo vital y productivo de la plantación. Los elementos que catalizaron esta nueva formación comercial no son otros que el ferrocarril y los almacenes de depósito, que a su vez fueron resultado de maximizar la rentabilidad del trabajo esclavo y de abaratar los costes de transporte y exportación. La conversión de la Isla en la “azucarera del mundo” no se explica sin el análisis de estos factores y del ritmo en que cada uno de estos se implementaron.

La primera línea ferroviaria se introdujo en 1837, conectando el valle de Güines con el puerto de La Habana, en 20 años la expansión ferrocarrilera enlazó a las zonas azucareras con mayor producción de azúcar. En 1842 Eduardo Fesser proyectó la creación de unos almacenes de depósito en el poblado marítimo de Regla y para 1857 la bahía habanera contaba con cinco compañías de depósito que ocupaban su área suroriental y que se integraban a las plantaciones a través de las líneas férreas. Este modelo empresarial se replicó en el resto de los enclaves portuarios de la Isla. Fue la era de la *warehouse revolution*, como acertadamente lo definió Daniel Rood. Su consolidación definitiva se produjo a partir de 1858 con la unión de las dos principales regiones productivas del siglo XIX, La Habana y Matanzas a través un ferrocarril que llegaba hasta los *Almacenes de Regla*.

En la mayoría de las compañías que se analizaron, se encontraron accionistas o promotores del modelo empresarial con vínculos directos con el tráfico trasatlántico de esclavos. La trata negrera no fue solo un factor de “acumulación originaria”, sino una fuente permanente de mano de obra. Sin el capital financiero que esta suministró la formación de esa “nueva geografía comercial” tampoco hubiera sido posible. Esta infraestructura terrestre y portuaria desplegada en la región occidental de la Isla acertó significativamente el tiempo en el que las mercancías arribaron a su destino final, ya fuesen los

muelles o la plantación y a su vez aumentó la capacidad de carga y de almacenamiento de los enclaves portuarios vinculados a la comercialización del azúcar. En todo el proceso de transporte de mercancías estuvo el trabajo esclavo como un elemento consustancial al sistema.

Esta investigación corrobora la coexistencia de diferentes modalidades de trabajo portuario en los siglos XVIII y XIX. En esta dirección se observa una estrategia borbónica de militarizar el mercado laboral portuario a partir de la concesión de “privilegios socio-laborales” para los milicianos afrodescendientes (1763) y la introducción de la matrícula de mar (1776), que de manera conjunta a la implementación de las ordenanzas de 1802 establecieron “derechos exclusivos” para los matriculados, que en su absoluta mayoría resultaron blancos. En 1830 se establecieron los primeros gremios de mareantes con el objetivo de organizar a la marinería y a los operarios de Maestranza. Todo esto apunta a reforzar la heterogeneidad laboral y a establecer barreras étnicas/raciales en el desempeño de la actividad marítima dentro de una estructura laboral propia del Antiguo Régimen. Sin embargo, esta tesis doctoral sustenta que la irrupción de la «segunda esclavitud» en el ámbito portuario resultó no solo incompatible con los “privilegios sociolaborales” y los “derechos exclusivos” que se articularon previo a la expansión de la agricultura comercial en la Isla, sino que a su vez constituyó un factor determinante en su disolución.

Aun cuando el ritmo de consolidación de la «segunda esclavitud» difirió de un enclave portuario a otro, siendo más rápida en las regiones azucareras emergentes (Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos, etc.), esta investigación sostiene que la generalización del empleo de trabajadores esclavizados subvirtió las prohibiciones existentes en torno a la estiba de mercancías o el tráfico marítimo interno de la bahía habanera y cobró más fuerza los procesos de racialización laboral que desde el Ochocientos se venían desarrollando. Oficios como carretileros, lancheros y carretoneros fueron desempeñados a mediados del siglo XIX por trabajadores afrodescendientes libres, en una proporción significativa, mientras que los calafates, pilotos, prácticos y matriculados continuaron siendo actividades casi exclusivas para los operarios blancos. En esta dirección se observó cómo el proceso de racialización tendió a posicionar a los trabajadores negros y mulatos libres en destinos ocupacionales de menor complejidad técnica, que condicionaron por una parte la descalificación de estos, y también acentuaron su precariedad en un mercado laboral marcado por el trabajo eventual.

En 1844 comenzó el desmontaje del sistema laboral portuario del Antiguo Régimen, con la supresión de los batallones de pardos y morenos durante la oleada represiva

que siguió a la Conspiración de la Escalera (1843-1844). Algunos autores como Pedro Deschamps, Robert Paquette, María del Carmen Barcia y Daniel Rood han sostenido que en este contexto se produjo la pérdida de la hegemonía de los capataces afrodescendientes sobre el trabajo portuario habanero, sin embargo, solo cuatro años después de La Escalera estos representaron el 36% de los enlistados. Aunque las medidas adoptadas por el gobernador y capitán general O'Donnell afectaron directamente a este sector, así como a otros trabajadores afrodescendientes, libres o esclavos, que participaron en el sistema de transporte de mercancías, esta investigación sigue la línea interpretativa que planteó Daniel Rood sobre la convergencia de estas disposiciones que restringieron el acceso de los afrodescendientes a determinados oficios con la emergencia de los almacenes de depósitos en el sureste de la bahía habanera a partir de la década de 1840.

En esta dirección, se argumenta que el repliegue del sector afrodescendiente se debió a razones de índole estructural. De 1817 hasta 1860, al menos en La Habana, tanto la población afrodescendiente masculina libre como esclava en edad laboral, no se incrementó de manera significativa. La presión sociodemográfica de la «segunda esclavitud» concentró el mayor número de trabajadores esclavizados en la plantación, mientras que delimitó su crecimiento en la ciudad. No resultó así con la población laboral blanca que vio multiplicar su proporción y que comenzó a copar, favorecida por las medidas de O'Donnell, destinos ocupacionales tradicionalmente ejercidos por operarios afrodescendientes. A esto se añade que los almacenes de depósito también demandaron fuerza laboral coactiva, en un primer momento esclavos propios o alquilados. En la década de 1860 en plena consolidación de la «segunda esclavitud» en el puerto habanero se implementó la disolución de los gremios de mareantes y en 1873 se puso fin al ordenamiento laboral del Antiguo Régimen con la eliminación de la matrícula de mar.

La expansión de las relaciones de salario capitalistas en el mercado portuario respondió a las dinámicas laborales existentes en la metrópoli, no obstante, en la Isla las continuas disputas con la Comandancia de Marina, tanto en la concesión de licencias para la construcción por parte de particulares de muelles y almacenes, como en su defensa de los privilegios laborales de los matriculados y en contra de la utilización de esclavos en el tráfico marítimo evidenció las contradicciones inherentes a la ofensiva de la sacrocra-cia insular. También puso en un primer plano la conflictiva coexistencia de dos sistemas laborales, uno basado en el trabajo libre y otro que aupó el empleo de esclavos. Estos factores resultaron decisivos para erosionar los derechos exclusivos sobre la actividad marítima y favorecieron la generalización de la libre contratación.

En el ámbito portuario, el repliegue de los capataces negros y mulatos, asociados a los antiguos batallones de milicianos, no implicó de por sí una reducción de los cuadrilleros afrodescendientes libres ni de los esclavos. En esta investigación el análisis de más de 200 anuncios de ventas de cautivos y de prófugos en el *Diario de La Habana* en el periodo de 1811 a 1845, que se puede extender a otras publicaciones como el *Diario de la Marina*, confirmó la multiplicidad de opciones laborales en la que fueron utilizados (jornaleros en los muelles, cuadrilleros, estibadores, lancheros, etc.) y reforzó, dada la baja especialización del trabajo portuario, su «polifuncionalidad laboral». Esto, unido a la rentabilidad económica que implicó el ahorro de jornales en contraposición con el trabajo libre explicó su generalización en los principales enclaves portuarios del occidente cubano. Todavía a fines de la década de 1850 y principios de 1860 continuaron apareciendo anuncios de ventas de esclavos dedicados a la estiba de mercancías, igualmente quedaron registrados en los padrones tanto en las labores en los muelles como en el sistema de transporte terrestre no ferroviario (carretoneros, carretilleros, etc.).

También se discute en esta investigación la tesis formulada por Deschamps Chapeaux en torno al origen étnico carabalí de la mayoría de los capataces de cuadrillas y muelleros afrodescendientes. La inmigración de cientos de miles de africanos esclavizados en el contexto de expansión de la «segunda esclavitud», complejiza una reconstrucción étnico laboral, tanto en el periodo de la trata legal como ilegal, ante la carencia de fuentes documentales que permitan el cruzamiento sistemático de ambas variables. En esta dirección, a partir del análisis de la muestra estadística de más de 200 anuncios de ventas de esclavos y prófugos se confirmó que más de la mitad no especificó su origen de procedencia (“negro de nación”/negro), por lo que la correlación en los casos que sí lo expresaron no permiten extrapolar, para el ámbito portuario, el predominio de la etnia carabalí sobre las restantes, sino que la muestra visualizó la diversidad étnica existente en este escenario laboral.

Esta investigación sostiene, como ya se ha advertido, que la emergencia de los almacenes de depósito a partir de la década de 1840 consolidó la «segunda esclavitud» en los enclaves portuarios del occidente de la Isla. Esto se produjo al menos sobre la base de tres ejes: el desmontaje de los privilegios sociolaborales de los trabajadores afrodescendientes libres vinculados a los cuerpos de milicias, la política de intervenir en 1848 el servicio que ofrecían los capataces de cuadrillas en los muelles noroccidentales de la bahía habanera a partir de la obligatoriedad de matricularse en la Real Junta de Fomento para ejercer su oficio y la construcción de los almacenes en una zona laboral fuera del

control de los capataces en el acceso al mercado de trabajo. Los almacenes de depósito surgieron prediseñados para la utilización de operarios esclavizados, en un contexto en que su uso se había generalizado en los muelles, ya fuese con dotaciones compuestas por cautivos propios o alquilados. En ellos se implementó el *know how* acumulado en más de medio siglo de explotación laboral, a gran escala y de modo intensiva, que predominó en las plantaciones azucareras. La optimización del régimen de trabajo portuario en los almacenes buscó maximizar los beneficios económicos que implicó acortar el tiempo de transporte y la comercialización de las mercancías.

Al proponer el término «plantaciones portuarias» para condensar la dinámica laboral que estas instalaciones portaron, se priorizó un enfoque comparativo para entender su funcionamiento, a partir de constituir zonas, al igual que el ingenio, donde la renovación tecnológica ocupó un papel de primer orden para aumentar la productividad y la eficacia del trabajo esclavo. Además, los mecanismos de control y la violencia ejercida para mantener el sometimiento de las dotaciones resultaron de igual naturaleza a los que sistemáticamente se empleaban en las unidades productivas azucareras. Esta investigación demuestra que la hipermasculinización del espacio laboral resultó mucho mayor, ya que las políticas para equilibrar sexualmente las dotaciones de los ingenios no se extendieron al ámbito portuario, en Cuba como en otros enclaves del resto del mundo, la actividad marítima asociada al transporte de mercancías continuó siendo un destino ocupacional ejercido exclusivamente por hombres.

La introducción de “contratados” asiáticos en la década de 1850 no solo se produjo ante la persecución británica al tráfico negrero que obstaculizó la reposición de la fuerza laboral en las plantaciones azucareras y que encareció, unido a los impuestos de capitación, la utilización de esclavos urbanos. Las dotaciones híbridas constituyeron en esta nueva etapa la solución al siempre presente problema de abastecimiento de mano de obra. De la misma manera que se mantuvo la utilización de esclavos propios y alquilados, este procedimiento se extendió a los asiáticos, las compañías mantuvieron sus contratados, pero igual se valieron de otros pertenecientes a particulares. La progresiva sustitución de los trabajadores esclavizados en las dotaciones de los almacenes de depósito demostró la capacidad de adaptabilidad de la «segunda esclavitud» y el carácter orgánico de su régimen laboral, ya que los esclavos fueron concentrados en las zonas agrícolas, trasvasados con el objetivo de maximar el rendimiento productivo de las plantaciones y su rentabilidad económica. Esta investigación apunta a que este proceso favoreció también la homogenización laboral, y, por ende, la capacidad de control dentro de los almacenes de depósito,

al atenuar la conflictividad interétnica y los vasos comunicantes entre los esclavos y la población libre en un contexto posterior a la Conspiración de la Escalera.

La disminución progresiva del empleo de esclavos en las décadas de 1860 y 1870 en las labores portuarias evidenció el agotamiento de la «segunda esclavitud». Sin embargo, el proceso de racialización que esta aceleró a inicios del siglo XIX ya había dejado su impronta en el sistema laboral que se conformó en el puerto de La Habana. Su impacto en las dinámicas laborales terminó por expresarse también en el plano simbólico. En 1849, Esteban Pichardo definió el término estibador cómo el “negro enseñado y práctico en manejar cajas de azúcar para pesarlas, *entongarlas* y guardarlas en los almacenes o embarcarlas”.²¹ En ediciones posteriores, publicadas en 1862 y en 1875, la acepción no sufrió ninguna variación,²² de hecho, esta última coincidió ya con el periodo de declive de la «segunda esclavitud», no obstante, en la zona occidental de la Isla, el estibador prosiguió conectado al «reino del azúcar», y por ende, a la pigmentación racializada de quiénes la cultivaban y fabricaban.

²¹ Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta de M. Soler, La Habana, 1849, p. 95.

²² Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta La Antilla, La Habana, 1862, p. 102; Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta El Trabajo, La Habana, 1875, p. 144.

CONCLUSIONS

At the end of December 1904, the moderate weekly *El Nuevo Criollo* republished, in two parts, a chronicle written by Regino Morel in February 1903 about the career progression of Colonel José C. López in the port of Havana.¹ The news highlighted a relevant fact: López “whose skin was quasi-black” was the “first of that color to enter the department” of dock inspectors.² The *curriculum vitae* of the new inspector made the role played by the Afro-descendant population, who in the last third of the nineteenth century supported the independence process of the Greater Antilles, visible. According to Regino Morel, this could be summed up as being a “veteran of the three wars, expeditionary leader (...) commissioned by Martí, appreciated by Don Tomás”.³ In his opinion, José C. López was the “symbol of the triumphant Revolution”, and showed that “intellectual value and the elevation of spirit are not the heritage of a family, a people or a specific ethnic group”.⁴

In just three months, the symbolic capital of José C. López (veteran *mambí*, José Martí and Estrada Palma), as well as the “noble and healthy republican influence of General Loynaz del Castillo”, facilitated his promotion to a Customs office.⁵ Almost two decades after the abolition of slavery (1886), the ethnic barriers that prevented the Afro-descendant labor population from accessing positions of higher technical qualifications in the port area were still present and, in fact, cases such as that of José C. López made their persistence more visible. How many dock workers could, like him, instrumentalize the symbolic capital of the *mambisado* in the “new republican order” and, in turn, benefit from the relations forged in emigration and the anti-colonial war?

¹ *El Nuevo Criollo* [*The New Creole*], December 24, 1904; December 31, 1904. According to the *Encyclopedic Dictionary of Military History of Cuba*, José Ernesto Coy López was born in Santiago de Cuba in 1861 and participated with Carlos Manuel de Céspedes Quesada in the direction of the *Laurada* steam expedition. When the war ended, he was a lieutenant colonel as head of a regiment (“Serafín Sánchez”) in the region of Sancti Spiritus. *Diccionario enciclopédico de Historia militar de Cuba* [*Encyclopedic Dictionary of Military History of Cuba*], Verde Olivo, La Habana, 2004, vol. 1, first part, pp. 101-102.

² *The New Creole*, December 24, 1904.

³ *Ibidem*.

⁴ *The New Creole*, December 31, 1904.

⁵ *Ibidem*.

In 1899, an editorial in the anarchist newspaper *El Nuevo Ideal* summarized the socioeconomic bases of what the Cuban working class expected the new national state to be: democracy, federalism, land distribution for workers, nationalization of rail services, etc.⁶ Their expectations of a “new republic” were based on their contribution to independence “with their blood and with their money”.⁷ *El Nuevo Ideal* acknowledged that the future republic would be conditioned by the absence of members of the working class in the creation of the new municipalities and other public institutions that were established under the mandate of the intervening government, and that, to a larger extent, this political practice announced the scarce “influence that the workers will be able to have in it”.⁸ In the maritime town of Regla, after a meeting, port workers agreed to the organization of a workers' society “in which all workers of the sector fit, regardless of nationality or race” and whose central objective was none other than “the improvement as a class and respect as men who know how to value their rights”.⁹

In less than two months, the approval of a port regulation confirmed to its members the “solid foundations of Democracy, Equality, Order and Solidarity” without alluding to the question of race¹⁰, even though one of their main leaders at the beginning of the twentieth century, Pedro Roca and Ibarra, was of African descent. At the general meeting of the *Gremio de Estivadores y Jornaleros* held on April 17, 1902, Secundino Toral explained that “EQUALITY” should be understood as the “extinction of all privileges and superiority among men” and “EMANCIPATION” as the “conclusion of the slavery of the blacks and whites, of men and women”.¹¹ This at least suggests that the theoretical formulation of the port workers' movement in relation to equality, as argued by Toral, did not differ from the article 11 of the liberal constitution recently approved in 1901, which stated that “all Cubans are equal before the Law. The Republic does not recognize *fueros* or personal privileges”.¹²

⁶ On anarchism during the first decades of the twentieth century, see Amparo Sánchez Cobos, *Sembrando ideales. Anarquistas españoles en Cuba (1902-1925)* [*Sowing ideals. Spanish anarchists in Cuba (1902-1925)*], CSIC, Sevilla, 2008.

⁷ *El Nuevo Ideal* [*The New Ideal*], February 11, 1899.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Reglamento del Gremio de Estivadores y Jornaleros de la bahía de La Habana* [*Regulation of the Guild of Estivators and Day Laborers of the Bay of Havana*], Victoriano Álvarez Impresor, Havana, 1902, p. 3.

¹¹ *Regulation of the Guild of Estivators and Day Laborers of the Bay of Havana*, p. 26.

¹² Hortensia Pichardo, *Documentos para la Historia de Cuba* [*Documents for the History of Cuba*], Ciencias Sociales, La Habana, 1973, vol. 2, p. 77.

It is not surprising that workers' newspapers insisted on the fact that "in matters of labor, the greatest harmony must reign among them [referring to Cubans and Spaniards]", thus emphasizing that the divisive elements (race, nationality, and beliefs) should be subordinated to the condition of "miserable slaves of capital",¹³ that is, to their social class position in the new republican framework. Alejandro de la Fuente has pointed out how inequality in access to employment between native and foreign workers was superior to that also observed between white and black Cuban workers. In other words, the ethnic question encouraged by immigration policies had a greater impact than the racial one in the first republican decade, and took as an example the statements of the American landowner Edward Atkins who, when referring to the *braceros* of the docks in the port of Cienfuegos, separated them into Spaniards and Cuban blacks.¹⁴ In his opinion, the "racial and ethnic divisions" were deepened by the employers as a strategy to prevent the trade union organization of the working class, and to reduce their capacity to organize strikes, as foreign workers were frequently employed as strike-breakers.¹⁵

De la Fuente argues that the scarce interference of the Cuban State in the economic and social spheres during the First Republic (1902-1933) prompted "significant spaces for racial discrimination to operate freely in the labor market".¹⁶ While this is true and it was accentuated by the government's immigration policy, which favored the massive influx of Antillean *braceros* during the First World War (1914-1918) and the immediate post-war period, the racialization of urban and dock work, as well as the restrictions limiting the access of the Afro-descendant population to higher-skilled and higher-paid jobs, did not originate with the formation of the national state. Nor did they only respond to the lack of policy in favor of the building of a "nation for all" from 1902.

Robert Whitney has highlighted how the process of "Africanization of Cuba" could be traced equally to the 1850s or early 1920s, as it was inherently subordinated to the "sugar kingdom".¹⁷ While the cultivation and manufacture of sugarcane required "cheap, foreign and black labor", the alarmist discourses about the danger of the dissolution of

¹³ *The New Ideal*, March 11, 1899.

¹⁴ Alejandro de la Fuente, *Una nación para todos. Raza, desigualdad y política en Cuba 1900-2000* [A Nation for All: Race, Inequality, and Politics in Twentieth-Century Cuba], Colibrí, Madrid, 2001, pp. 177-178.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 178-179.

¹⁶ *Ibidem*, p. 126.

¹⁷ Robert Whitney, "Nation, State, and the Making of the Cuban Working Class, 1920-1940", Steve Palmer, José Antonio Piqueras and Amparo Sánchez Cobos (eds.), *State of Ambiguity. Civic Life and Culture in Cuba's First Republic*, Duke University Press, Durham, 2014, p. 299.

the “Cuban nationality” (Francisco de Arango y Parreño, José Antonio Saco, Carlos de Velasco, etc.) paled before the unpatriotic logic of capital.¹⁸ The “racial and ethnic divisions” during the first half of the twentieth century, which De la Fuente researched, were a phenomenon rooted in the previous century, more specifically between 1840 and 1860, and which had as its central axis the expansion and consolidation of the “second slavery” in Cuba. The mechanisms of exclusion and labor restriction that it created in the urban environment were also part of the constitutive factors of this “color frontier”, which progressively expelled Afro-descendant workers from a significant number of occupations, and enclosed them in others, in a work environment of greater precariousness.

The analytical guiding thread of this research was the reconstruction of the main port enclaves’ labor dynamics under the impact of the massive entry of hundreds of thousands of enslaved Africans since the late eighteenth century and the development of the plantation model, based on sugar and coffee, in the western region of Cuba. Both factors enabled Cuba’s commercial insertion in the capitalist and Atlantic world-economy. Between 1792 and 1887, the population of the Island was multiplied by five. The slave population maintained the highest growth rate between 1792 and 1827, remaining stable for the next fifty years. Only in 1877, did it start to reach negative values in the context of the disintegration process of slavery.¹⁹

The exponential increase of this Afro-descendant sector was due to the slave trade that persisted until the mid-1860s, and which allowed for the concentration of the population in the sugar-producing regions. By 1846, enslaved workers represented approximately 48% of the working-age population (16 to 60 years old) in the west of Cuba, while the national rate dropped to 42%.²⁰ The sustained increase in sugar production throughout the nineteenth century, together with sociodemographic changes, triggered both crossing and cabotage maritime traffic, as well as the commercial volume that was managed in the main ports. The continuous opening of new enclaves for foreign trade (Trinidad, Matanzas, Cienfuegos, Cárdenas, etc.) also evidenced the geographical expansion of sugarcane crops to the east.

¹⁸ *Ibíd.*

¹⁹ Instituto de Historia de Cuba, *Historia de Cuba. La Colonia [History of Cuba. The Colony]*, p. 468.

²⁰ *Ibidem*, p. 472.

The development of a “new commercial geography” in Cuba during the first half of the nineteenth century was inextricably associated with sugar, and the consolidation of the “second slavery”. This conclusion was reached after analyzing trade dynamics, changes in imported goods in the pre-plantation and post-1790 context, the growth of maritime movement and the ports which concentrated it, as well as the links with the manufacturing powers of the United States, Great Britain, etc. Sugar was the common thread that linked the hinterlands with their respective export enclaves. The large-scale importation of food, wood, machinery, etc., was no less significant to sustain the vital and productive pace of the plantation. The elements that catalyzed this new commercial development are none other than the railroad system and the warehouses, which were themselves the result of the maximization of slave labor’s profitability and the lowering of transport and export costs. The conversion of the island in the *azucarera del mundo* cannot be explained without the analysis of these factors and the pace at which each of these were implemented.

The first railway line was introduced in 1837, and connected the Güines Valley with the port of Havana. In 20 years, the expansion of the railroad connected the sugar areas which had the highest sugar production. In 1842, Eduardo Fesser planned the creation of warehouses in the maritime town of Regla and, by 1857, the bay of Havana had five warehouse companies, which occupied its southeastern area and were integrated into the plantations through the railway lines. This business model was replicated in the rest of the Island’s port enclaves. It was the era of the *warehouse revolution*, as Daniel Rood rightly defined it. Its definitive consolidation began to take place in 1858 thanks to the connection between the two main productive regions of the nineteenth century, Havana and Matanzas, by a railway that reached the *Almacenes de Regla*.

In the majority of companies that were analyzed, shareholders or promoters of the business model who had direct links with the transatlantic slave trade were found. The slave trade was not only a factor of “original accumulation”, but a permanent source of workforce. The development of this “new commercial geography” would not have been possible without the financial capital it provided either. The land and port infrastructure deployed in the Island’s western region significantly cut the time required for the delivery of goods to their destination, whether the docks or the plantations, and in turn increased the loading and storage capacity of the port enclaves associated with the commercialization of sugar. During the entire process of transporting goods, slave labor was inherent in the system.

This research corroborates the coexistence of different working modalities in ports in the eighteenth and nineteenth centuries. A Bourbon strategy to militarize the port labor market is observed, through the granting of “socio-labor privileges” to Afro-descendant militiamen (1763) and the introduction of the *Matrícula de Mar* (1776), which together with the implementation of the 1802 ordinances established “exclusive rights” for those who were registered. The latter, in their absolute majority, were white. In 1830, the first guilds of *mareantes* were established to organize seafarers and the workers of *Maestranza*. This aimed at reinforcing labor heterogeneity and establishing ethnic/racial barriers in the maritime activity, within an employment structure typical of the Old Regimen. However, this doctoral thesis argues that the irruption of the “second slavery” in the port sector was not only incompatible with the “socio-labor privileges” and the “exclusive rights” articulated prior to the expansion of commercial agriculture on the Island, but was a determining factor in their dissolution.

Even though the pace of the consolidation of the «second slavery» differed from one port enclave to another, as it was faster in the emerging sugar-producing regions (Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos, etc.), this research argues that the spread of the employment of enslaved workers subverted the existing prohibitions around the stowage of goods or the internal maritime traffic of the Havana Harbor, and that the processes of labor racialization which were developing since the eighteenth century were strengthened. Jobs such as draymen, boatmen and cart drivers were performed in the mid-nineteenth century by free Afro-descendant workers, in a significant proportion, while *calafates*, pilots, technicians and registered workers continued to be activities almost exclusively for white operators. In this respect, it was observed how the process of racialization tended to position free black and mulatto workers in occupations of less technical complexity, which on the one hand conditioned their lack of qualification, and on the other hand aggravated their precariousness in a labor market marked by casual work.

In 1844, the dismantlement of the Old Regimen’s labor system in ports began with the suppression of the battalions of *pardos* and *morenos* during the repressive wave that followed the Conspiracy of *La Escalera* (1843-1844). Some authors, such as Pedro Deschamps, Robert Paquette, María del Carmen Barcia, and Daniel Rood, have argued that the hegemony of Afro-descendant foremen over dock work in Havana came to an end in that context. However, only four years after *La Escalera*, they represented 36% of those who were enlisted. Although the measures adopted by Governor and Captain General O'Donnell directly affected this sector, as well as other Afro-descendant workers -

whether free or slaves - who participated in the goods transport system, this investigation follows the line of interpretation proposed by Daniel Rood on the convergence between these provisions, which restricted the access of Afro-descendants to certain occupations, and the emergence of warehouses in the southeast of the Havana Harbor in the 1840s.

In this sense, it is argued that the withdrawal of the Afro-descendant sector was due to structural reasons. From 1817 to 1860, at least in Havana, neither of the free male Afro-descendant or working-age slave population increased significantly. The sociodemographic pressure of the “second slavery” concentrated the largest number of enslaved workers on the plantation, while defining its growth in the city. This was not the case with the white working population, who saw its share multiply and began to take over, as favored by O'Donnell's orders, occupations traditionally practiced by Afro-descendant workers. Furthermore, warehouses also required coercive workforce; owned or rented slaves at the beginning. In the 1860s, in the midst of the consolidation of the “second slavery” in the port of Havana, the dissolution of guilds of *mareantes* was implemented. In 1873, the elimination of the *Matrícula de Mar* put an end to the labor system of the Old Regime.

The expansion of capitalist wage relations in the port market responded to the labor dynamics that existed in the metropolis. However, the continuous disputes with the Navy Command in the Island, regarding both the granting of licenses for the construction of docks and warehouses by private individuals, and their defense of the labor privileges of those who were registered and against the use of slaves in maritime traffic, highlighted the inherent contradictions of the insular saccharocracy's offensive. It also brought to the fore the conflictive coexistence of two labor systems, one based on free labor and the other lifting up the employment of slaves. These factors were decisive in eroding exclusive rights over maritime activity, and favored the generalization of free contracting.

In ports, the withdrawal of the black and mulatto foremen, who were linked to the former battalions of militiamen, did not imply in itself a decrease in either the number of free Afro-descendant gang members or of slaves. In this research, the analysis of more than 200 advertisements for the sale of slaves and fugitives in the *Diario de La Habana* between 1811 and 1845 - which can be extended to other publications such as the *Diario de la Marina* - confirmed their use in multiple jobs (day laborers in the docks, gang members, stevedores, boatmen, etc.) and reinforced their “labor polyfunctionality”, given the low specialization of dock work. This, together with the economic profitability that the saving of wages meant, as opposed to free labor, explained its spread in the main port

enclaves of western Cuba. Even in the late 1850s and early 1860s, advertisements for the sale of slaves dedicated to the stowage of goods continued to appear. They were also recorded in the registers, both in the work at the docks and in the non-rail land transport system.

This research also discusses the thesis formulated by Deschamps Chapeaux about the Carabalí ethnic origin of most of the foremen of Afro-descendant gangs and *mueleros*. The immigration of hundreds of thousands of enslaved Africans during the expansion of the “second slavery” made a work-ethnic reconstruction more complex, during the period of legal and illegal slaves trade, given the lack of documentary sources that allow the systematic crossing of both variables. In this sense, based on the analysis of the statistical sample of more than 200 advertisements for the sale of slaves and fugitives, it was confirmed that more than half of them did not specify their origin (*negro de nación/negro*). Therefore, the correlation between the cases which did mention it does not allow for the extrapolation of the predominance of the Carabalí ethnic group over others in ports. The sample rather showed the ethnic diversity existing in this labor arena.

This research argues, as already mentioned, that the emergence of warehouses in the 1840s consolidated the “second slavery” in the Island’s western port enclaves. This occurred on the basis of at least three main axes: the dismantlement of the socio-labor privileges of the free Afro-descendant workers linked to the militia corps, the policy regulating, in 1848, the service provided by gangs’ foremen in the northwestern docks of the Havana Harbor by making their registration in the *Real Junta de Fomento* compulsory to have the right to work, and the construction of warehouses in work areas outside of the foremen’s control in relation to access to the labor market. The warehouses that emerged were pre-designed for the use of slaves, in a context in which it had become widespread in the docks, with a workforce either made up of owned or rented slaves. There, they implemented the know-how gathered over more than half a century of large-scale and intensive labor exploitation, which prevailed in the sugar plantations. The optimization of the port work regime in the warehouses sought to maximize the economic benefits made by shortening the transport time and commercialization of the goods.

When proposing the term “port plantations” to condense the labor dynamics of these facilities, a comparative approach was prioritized to understand their functioning as, like sugarmills, they are areas where technological renewal played a major role in the increase in slave labor’s productivity and efficiency. Moreover, the control mechanisms and the violence exerted to maintain the subjugation of the workforce were of the same nature as

those systematically used in the sugar production units. This research shows that the hyper-masculinization of the workspace was much greater, since the policies to balance the gender distribution of the sugar mills' workforce did not extend to the port area. In Cuba and in other enclaves of the rest of the world, the maritime activity associated with the transport of goods was a job exclusively performed by men.

The introduction of "Asian contractors" in the 1850s did not only occur in the face of the British persecution of the slave trade, which hindered the replacement of the labor force in the sugar plantations and, together with poll taxes, made the use of urban slaves more expensive. In this new stage, hybrid workforces were the solution to the ever-present problem of workforce supply. In the same way that the use of owned and rented slaves was maintained, this procedure extended to Asians. Companies kept their contracts, but still used others who belonged to private individuals. The progressive substitution of enslaved workers in the labor force of warehouses demonstrated the adaptability of the "second slavery" and the organic character of its labor regime. Slaves were concentrated in agricultural areas, transferred with the aim of maximizing the productive yield of the plantations and their economic profitability. This research suggests that this process also favored labor homogenization and, thereby, the capacity for control within the warehouses, by mitigating interethnic conflicts and communication channels between slaves and the free population in a post-Conspiracy of *La Escalera* context.

The progressive decline in the employment of slaves in the 1860s and 1870s in dock work evidenced the exhaustion of the "second slavery". However, the process of racialization that it accelerated at the beginning of the nineteenth century had already left its mark on the labor system that was formed in the port of Havana. Its impact on labor dynamics ended up being expressed also on a symbolic level. In 1849, Esteban Pichardo defined the term *stevedor* as the "black man taught and efficient in handling sugar boxes to weigh them, load them and store them in warehouses or to ship them".²¹ In later editions, published in 1862 and 1875, the meaning did not suffer any variations;²² as a matter of fact, the latter already coincided with the decline period of the "second slavery". Nevertheless, in the western part of the Island, the docker continued to be connected to the

²¹ Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas* [Almost reasoned provincial dictionary of Cuban voices], Imprenta de M. Soler, La Habana, 1849, p. 95.

²² Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas* [Almost reasoned provincial dictionary of Cuban voices], Imprenta La Antilla, Havana, 1862, p. 102; Esteban Pichardo, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas* [Almost reasoned provincial dictionary of Cuban voices], Imprenta El Trabajo, La Habana, 1875, p. 144.

“sugar kingdom” and, therefore, to the racialized pigmentation of those who cultivated and manufactured it.

APÉNDICE DOCUMENTAL

1. GLOSARIO MÍNIMO DE TÉRMINOS «PORTUARIOS»

Carga: N. s. f.- Cuando se trata de peso o medida una *Carga* se considera de ocho arrobas, que soporta una bestia caballar; por lo cual *Carga* es lo mismo que decir un *Caballo* en este sentido. La de *Tabaco* comprende dos *tercios* -la de leña cuarenta rajas- la de aguardiente dos *Barriles* de quince *Frascos* cada uno -la de *Plátanos* sesenta *Manos*- la de carbón cuatro *sacas* grandes que hacen ocho o diez de los *sacos* que se venden por las calles. La *Carga* de una carreta se estima en 120 arrobas y la de un carretón en 40 arrobas.

Cargador: s. m. *Com.* y *Nav.* El comerciante que carga un buque por su cuenta. Dícese más comúnmente, en los últimos tiempos, de los que trataban en la carrera de India; pero en otros mas antiguos se extendía en general por el que ajustaba con un patrón o capitán la carga total o parçila de un buque, fuesen o no propios los efectos que embarcaba, como en sus casos sucede a los consignatarios. Capm. glos. del Cod. de las costumb. Mar. de Barceona. =Fr. Chargeur. || El que en los puertos de mar tiene por oficio el cargar los buques. Capm. en su diccionario, donde también le llama *estivador*; pero en el Glos. del Cód. de las costumb. Mar. de Barcelona expresa, que en lo antiguo jamás se confundía una voz con otra porque la primera no significaba más que lo definido en la acepción anterior; y el que se designa por esta se decía siempre *estivador*.

Estivar: *Nav.* y *Man.* Distribuir y colocar la estiva y la carga de una embarcación, de modo que ocupen el menor espacio posible, y queden con seguridad o sin riesgo del menor movimiento, aun en los más violentos que pueda tener el buque en cualquier sentido. En esta operación se atiende igualmente a que los pesos queden equilibrados o situados de modo que no perjudiquen a las buenas propiedades de la embarcación. Dícese también *arrumar* y a veces *arrimar*; mas véase lo dicho en la segunda acepción de *arrumar*. || Colocar las maderas en los tinglados y almacenes según sus clases, a fin de que, ocupando el menor espacio posible, se beneficien y conserven al tiempo mismo que puedan hallarse con facilidad las de cada especie, cuando se necesiten.

Estivador: s. m. *Nav.* y *Com.* V. *Cargador*, en su segunda acepción. En la parte occidental el Negro enseñado y práctico en manejar las *Cajas* de azúcar para pesarlas, *Entongarlas* y guardarlas en los almacenes o embarcarlas; llevándolas como un trompo bailando con la mayor destreza y maestría. Algunos dicen *Entongador*; pero este vocablo mas se refiere y concreta solo al que *Entonga*.

Falúa: s.f. *A. N.* Bote grande, de veinte o más remos, con dos palos y carroza a popa, que sirve para el uso de los generales y otras personas de carácter. Antiguamente se decía *faluca*.

Gente de mar: s. f. *Nav.* Llámase *gente de mar* el conjunto de individuos de profesión marinera que se emplea en la navegación de buques de guerra, mercantes y pescadores. Todos deben estar inscritos en las matrículas de mar para ejercer su profesión.

Guadañero: N. s. m. El que conduce ó maneja un guadaño.

Guadaño: N. s. m. Bote pequeño con carroza, de que se usa en el tráfico de algunos puertos de la isla, principalmente en el de la Habana, donde es más común y general la palabra.

Guairo: Embarcación chica para el tráfico costero, usada también en esta isla con el propio nombre; tiene dos palos con velas guairas, que, según el Diccionario Marítimo Español, son triangulares que se envergan al palo con garruchas o en otra forma.

Mareante: p. a. de marear. *Nav.* El que profesa el arte de la navegación. Acad.: y el que se ejercita en ella, aunque en el simple oficio de marinero. Dícese también *navegante* y *navegador*. || s. m. ant. *Com.* y *Nav.* El comerciante o traficante por la mar. Acad.

Matrícula: s. f. *Nav.* Llámase *matrícula de mar* el alistamiento de marineros y otras clases de gente de mar que existe organizado en cada provincia marítima; y también el cuerpo, conjunto o reunión que forman en ella los matriculados; los cuales, por este hecho, al paso que entran al goce de todos los beneficios o utilidades de la industria de mar, quedan sujeto a obligados a concurrir al servicio de los bajeles de guerra, siempre que fueren convocados y les cupiere su turno en la *convocatoria*. V. esta voz, y las de tercio, provincia, distrito.

Matriculado: p. p. de matricular, sust. *Nav.* Cualquiera de los individuos inscriptos en una matrícula de mar.

Matricular: v. a. *Nav.* En su acepción común se aplica este verbo a la acción de admitir e inscribir en las matrículas de mar a cualquiera que lo pretende con las circunstancias que por su ordenanza particular se requieren. Usase también como recíproco. Asimismo, se matriculan las embarcaciones propias de los matriculados o de cualquiera otro dueño particular.

Fuente: *Diccionario marítimo español*, Imprenta Real, Madrid, 1831; Esteban Pichardo, *Diccionario provincial de voces cubanas*, Imprenta de la Real Marina, Matanzas, 1836; *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta de M. Soler, La Habana, 1849.

Junta de Gob.^{no} del Consulado
de 27 de Agosto de 1828.

Presentes los Sres

Consul	1. ^o	D. Ramon Ramirez
Jun. ^{to} de Enje.		D. Rafael O-Sarrill y Arredondo
Comisarios	}	Ex ^{ma} . Conde de Sernandina
		D. Fran. P. Hornillos
		D. Ine Montalvo
		D. Ine Alderice
Sindico Sup ^{te}	}	D. Ine Alderice
		D. Indoro Moreno
Secretario		D. Ine M ^{ta} Reyes de Morales
Tesorero		D. Wenceslao de Villa Uruquia
		D. Mariano Rovello

7 mil p. dados a la Marina en Cuba

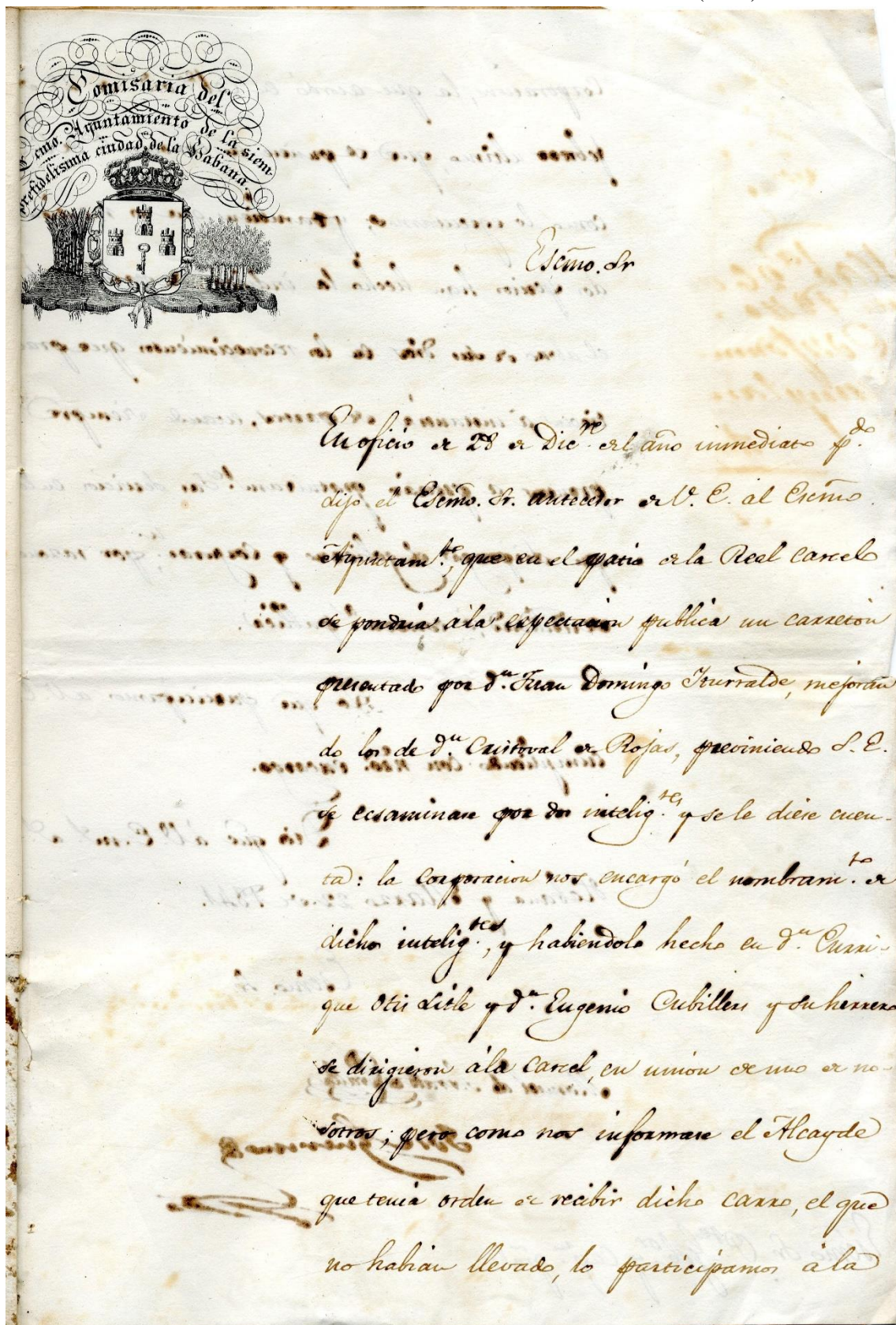
Leido y aprobado el aut.^o acuerdo se vio un informe de la contaduría acerca del reclamo interpuesto por el Sr. Gobernador de Cuba del reintegro de siete mil pesos que aquella Diputación Consular franquio con tal calidad en el año de 1826. al Sr. Comandante genl. de Marina D. Angel Labrde; y de conformidad con lo que propone aquella oficina, se acordó recordar al Ex^{mo} Sr. Intendente de Enje la devolución de los mencionados siete mil pesos reclamada desde el mes de Abril último.

tinglado en el Muelle de Luz

En vista de un oficio del Sr. Comand^{te} genl. de Marina en q. manifiesta que los vecinos de Regla se han propuesto construir un tinglado en el muelle de Luz, y que corrido los trámites correspondientes para comprobar que no resultarían de él perjuicios ni al puerto, ni a la fortificación de la Plaza, desea que esta corporación le haga presente lo que tenga a bien, se acordó contestar a S. E. que no encuentra inconveniente alguno, y antes si utilidad del reclamo que trafica por dho muelle, en la construcción del tinglado que se indica.

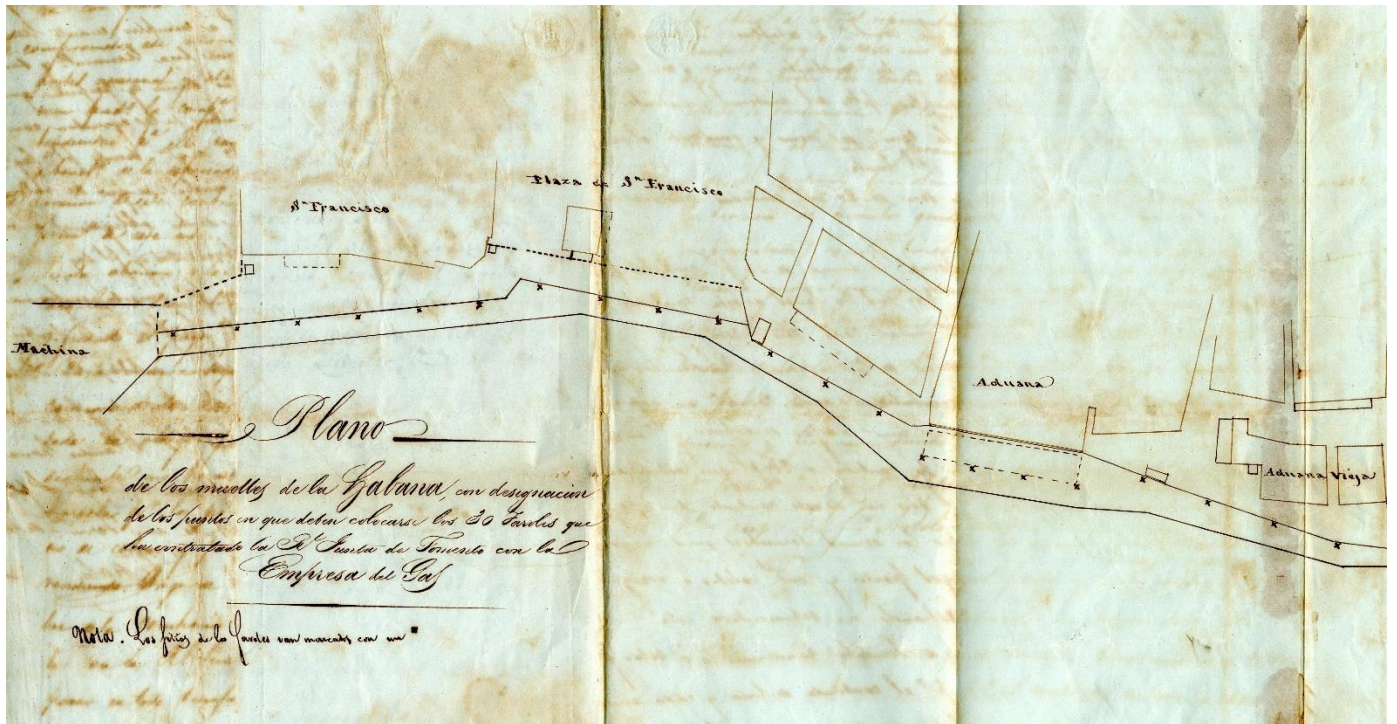
Fuente: "Junta de Gobierno del Consulado, 27 de agosto de 1828", Libro de Acuerdos de la Junta de Gobierno del Real Consulado, Libro 178, RCJF, ANC.

3. JUAN DOMINGO ITURRALDE PRESENTA EL NUEVO CARRETÓN PARA EL TRÁFICO COMERCIAL EN EL PUERTO HABANERO (1840)



Fuente: "Expediente en que D. Juan Domingo Iturralde solicita se reconozca un carretón que mejora a los del invento de D. Cristobal Rojas", 1840, Leg. 5 exp. 242, GSC, ANC.

4. PLANO DE LA INSTALACIÓN DE FAROLAS DE GAS EN LOS MUELLES HABANEROS



Fuente: "Expediente nº 5.723 promovido por la Compañía de Alumbrado de Gas para contratar el del muelle de este puerto", 1861-1869, Leg. 9 exp. 190, OP, ANC.

Esmo. Sr.

Con fecha 12. del corr. he dirigido a esta Comandancia el Celador del muelle la Comunicacion siguiente:

„El celador del muelle pone en Conocim. de V. „Como el negro Trinidad Carabalí destinado al servicio del mismo salio ayer a las dos de la tarde a barrerlo como es de costumbre haciendo todos los dias: ocurrió en aquel momento que un negro fuese herido por otro en la plaza de S. Fran. y Trinidad parece lo fué a ver cuando llegaba presuam. la guardia del Viraque, echó entonces a correr y el Cabo lo persiguió y aprehendió conduciendolo a aquel destino interior se averiguaba el motivo por que corría y en la actualidad se halla en la Carcel; por lo que se servirá V. tomar las medidas que convengan a gan. de su libertad toda la vez que „lo Considero inocente”

Fuente: “Expediente n.º 3.674 sobre solicitar la excarcelación del negro Trinidad carabalí que estaba estinado al servicio del muelle”, 15 de octubre de 1840, Leg. 151 exp. 7.525, RCJF, ANC.

6. TRABAJADORES PORTUARIOS PROCESADOS TRAS LA CONSPIRACIÓN DE LA ESCALERA
(1843-1844)

21.^a

Blas Meliá, Sarjento segundo del Rejimiento infantería de la Union 2.º ligero Peninsular, autorizado por las Reales ordenanzas de S. M. para actuar de escribano, y como tal con el Fiscal de la Seccion de la Comision Militar don Antonio Lara, Capitan de infantería.

Certifico: Que en la causa seguida contra varios individuos de color acusados de instigadores y cómplices en la sublevacion proyectada contra los blancos, se encuentran á las fojas que al márgen se expresan los actos siguientes:

Sentencia á fojas }
423.

Visto el decreto fecha diez y seis de abril último espedido por el Sr. Brigadier D. Fuljencio Salas, Presidente de esta Seccion, autorizando al Capitan graduado de infantería segundo Ayudante del Rejimiento de Leon D. Antonio Lara, para abrir nuevo cuaderno y sustanciar las acusaciones hechas por los esclavos de las dotaciones de los almacenes de mieles de esta ciudad, á distintas personas que no fueron juzgadas en la causa seguida contra los cabecillas de los espresados establecimientos, la cual fué fallada y sentenciada en seis de mayo último (y que por disposicion asesorada de dicho Sr. Brigadier obra como primera pieza de autos) en el que resultan como cómplices y seductores para el levantamiento en masa, que tenia proyectado la jente de color contra los blancos, apoderándose, despues de asesinar á estos é incendiar varios establecimientos y fincas, de lo restante de sus propiedades, emancipándose con toda la Isla de la Madre Patria, los morenos libres Catalino Fuentes, Pedro Longaray ó Dirongaray, Francisco esclavo de D. Francisco Roget, libre Antonio Baudí, Luis Pujadas, prófugos Cipriano gangá y Francisco Puig, José Rosario esclavo de la morena libre Dolores Caraball, Matilde Lima de la Sra. Da. Josefa Chamorro, Agustin Perez, Antonio Segismundo, Felipe Sarghent, Francisco Pujadas, José Rey, Pablo Valdes, Victoriano Villalonga, el prófugo Jaime capataz del cabildo mandinga, pardos Tomas de Torres y Pedro Pacheco, D. Gumersindo Perez, morenos Anselmo Yero, Baltasar Brufou, Felipe de la Cruz, Francisco de la Cruz, Francisco Salinas, Francisco de la Cruz (a) Jiquí, Gerónimo Santoyo, Inocente Junco, José Gale, Leon Villalonga, Miguel Antonio Eriza, Pablo Mora, Pedro Bacallao, Rafael Rangel, Sebastian Madrazo, Simon Coy, José Silverio Martinez, Silvestre la Guardia, Valentin Castillo, Vicente Santoyo, los prófugos Andres congo, Agustin (estibador), Antonio criollo (calesero), Benito Merino, Cayetano (estibador), Clemente (albañil), Dionisio (albañil), Fabian (carretero), Félix gangá, Francisco Barra, Isui, Jacinto congo, José Jesus gangá, Juan Mauricio, Juan (carpintero), Juan de Marta, Juan Guindavela, Manuel congo, Mariano Mora, Nia lucumí, Rafael criollo, Santiago Lin, uno denominado por carretilero mandinga que para en la esquina del Pavo-Real, Anceto pardo, los de esta misma clase Felipe Rodriguez, Francisco Cantera, José Fernandez, José Chavez, Manuel Pimentel, Tomas Lamerens, Tomas

Fuente: *Colección de los fallos pronunciados por una Sección de la Comisión militar establecida en la ciudad de Matanzas para conocer la causa de conspiración de la jente de color*, Imprenta del Gobierno, Matanzas, 1844 (s/p).

7. REGLAMENTO DE LOS CAPATACES MATRICULADOS (1848)

Real Junta de Fomento. – Acuerdo.—En sesión de la Junta de Fomento de agricultura y comercio de 17 de noviembre de 1848, presidida por el Escmo. Sr. Conde de Alcoy, Gobernador y Capitán General, se dio cuenta del proyecto de reglamento para los capataces del muelle, presentado por los señores de la comisión del ramo y aprobado, los nueve artículos de que se compone, se acordó su publicación para inteligencia de los interesados.—El Conde de Alcoy.—José María Velázquez.

Es copia.-- José María Velázquez, secretario.

Reglamento que se cita para los capataces de muelle

1. Los capataces de cuadrillas encargados de la descarga de los buques en el muelle principal de este puerto, no podrán ocuparse en sus faenas para gozar de los beneficios de este local, sin que al mismo tiempo adquieran la obligación de su aseo, reparación del daño que causen y cumplir las obligaciones de policía que se establezcan.

2. Para usar de los beneficios y constituirse a las obligaciones, se formará una matrícula de todos los capataces actuales en el término de treinta días en la Secretaría de la Real Junta de Comercio.

3. Esta matrícula y su inscripción no devengará exacción ni emolumento de ninguna clase, los actuales capataces, y todo el que quiera ejercitarse en esta clase de industria, presentará su solicitud al Escmo. Sr. Presidente de la Junta y S. E., en vista del informe que le dé la comisión del muelle, dispondrá la inserción en el registro de la secretaría, la que dará un certificado de estar inscrito al interesado.

4. La matrícula no es necesaria sino para ocuparse en el movimiento mercantil de descarga y carga de buques, traslación de bultos y efectos quedando exenta de ellos los que se dediquen a descarga de ladrillos, maderas, bocoyes, cortes de envases, piedras, carbón de esta calidad ó de leña, como artículos que no se pasan generalmente por el muelle principal sino por otros puntos de la bahía, y no ocupan cuadrilla, á menos de obtener la gracia de descargar por este punto.

También están exceptuados de registro los negros que se encargan de la descarga de los buques de tasajo.

5. El capataz que no tenga por conveniencia continuar en esta industria, se presentará en Secretaría con su certificado, para que entregándolo, se anote en el registro, pues será prohibido ocuparse en estos trabajos sin estar matriculado.

6. Los capataces de cuadrilla tienen la obligación de cuidar que sus trabajadores usen el muelle sin detrimento de intención, sin emplear herramientas que destruyan el pavimento, sin hacer daño marcado en ninguna parte de la obra, en que se comprenden los tinglados y las argollas de amarrar. También será de su obligación los domingos y fiestas de dos cruces, barrer y baldear el muelle, bajo la dirección del Celador que cuidará igualmente de hacer responsables á los capataces de cuadrilla de los deterioros por el mal uso.

7. Para que sea justa la repartición de las faenas de barrer y baldear los días festivos se dará al celador una lista de los capataces que la Secretaría pasará á la comisión.

Cumplido que sea el término del mes para la inscripción y por ella, y lugar que ocupa avisará al capataz que le corresponde el servicio con dos días de antelación.

La limpieza empezará al salir el Sol, y deberá estar concluida a las diez de la mañana, el que dejare de concurrir a este servicio una hora después de la señalada, se alquilarán negros por el celador que lo ejecuten a su costa. Cualquiera reclamación que sobre este servicio tengan que hacer los capataces ó quejas que les asista contra el celador, será oída y decidida por la comisión de muelle de la Real Junta.

8. La Secretaría, los días primero de cada mes pasará á la Comisión, nota de las alteraciones que haya tenido lugar el registro en el mes anterior para que esta comunique al celador.

9. La falta de cumplimiento en barrer y asear el muelle el día que corresponda, y la de no reponer los daños causados, luego que se requiera á los capataces les hará incurrir, además del subsanamiento del daño en la multa de 20\$. – Habana 17 de Noviembre del 1848. – Juan Martinez Pica-vía.—Francisco Riera.

Es copia.—Habana 25 de Noviembre de 1848.—José María Velazquez, secretario.

Fuente: *Gaceta de La Habana*, 28 de noviembre de 1848.

8. PERMISO PARA TRAFICAR EN EL MUELLE (1855)

Sección de gobi.^o

Núm. 467.

Exmo. Sr.

Angel Yañez soldado licenciado del reg^{to} de la corona, y por el hallandose inutil^o p^o el trabajo de sus mayores, se dedica al trafico de un bote en el muelle, p^o q^o se lo han impedido por no estar matriculado y reunirse a V. p^o q^o se le permitiera dedicarse a este trafico con su bote.

Nota. Compende a la Comandancia de Marina, apreciar las cualidades del interesado y concederle el permiso si las tiene. De acuerdo
19 de Jun 1855
J. M. Aguirre

Conforme, debiendo de verse al interesado para que acuda a que se le entienda. No 26.
Aguirre

Fuente: "Expediente referente a la solicitud presentada por el soldado licenciado Angel Yañez pidiendo se le conceda traficar en el muelle", 1855, Leg. 1.371 exp. 53.481, GSC, ANC.

9. QUEJA DEL EMANCIPADO BENITO DE LA EMPRESA DE VAPORES DE LA BAHÍA (1867)

Emancipado Exped. n.º 17

2.ª Sección.

Sobre la queja producida
p.º el emancipado Benito
n.º delos Brusos à cargo
de la Empresa de Vapores
de la Bahía

Habana Abril 13 de 1867.

En la Audiencia del día once del actual
se presentó en este Negociado el negro
emancipado Benito n.º 41 del ^{de Lexithon} Brusos
à cargo de la nueva empresa de vapores
de la Bahía en queja de mal tra-
to, que lo habian tenido amarrado ocho
días en la Bomba del vapor Guanabacoa.
Presentó las señales de las ligaduras
y del Castigo. En virtud de lo expues-
to dispuso el Sr. Jefe en comisión de
este negociado remitirlo al Depósito
y que se avisase al admor de la
empresa.

En

Fuente: "Sobre la queja del negro Benito n.º 4 de Lexithon a cargo de la nueva empresa de Vapores de la Bahía", 13 de abril de 1867, Leg. 3.711 exp. W, ME, ANC.

10. PADRÓN DE "PARDOS Y MORENOS LIBRES" DEL BARRIO DE SAN ISIDRO
LA HABANA (1870)

JURISDICCION DE LA HABANA.			BARRIO DE			DISTRITO DE			
PADRON DE PARDOS Y MORENOS LIBRES. AÑO DE 1870.									
NUM.	CLASES	NOMBRES.	SECSO.	EDAD	NATURALIDAD	ESTADO.	OFICIO.	RESIDENCIA.	
								CALLES.	NUM.
291	M.	Antonio Campes	V.	39	Africa	Soltero	Cebollero	Merced	95
292	P.	Don. Leonardo Mastinacop	"	48	Hab.	casado	Doct.	—	88
293	P.	Donato Verdadero	"	23	"	Soltero	—	—	88
294	M.	Juanico Abreu	V.	15	Guatab.	—	—	—	88
295	P.	Luis Padilla	V.	14	Hab.	—	—	—	88
296	M.	Jacobo Obey	"	14	—	—	—	—	88
297	P.	Juan de Dios	—	14	—	—	—	—	88
298	"	Juan de la Cruz	"	13	—	—	—	—	88
299	M.	Armonio Mualto	"	12	—	—	—	—	88
300	P.	Benito de Cruz	"	12	—	—	—	—	88
301	"	Deliciano Maria	"	12	—	—	—	—	88
302	"	Juan de Guama	"	12	—	—	—	—	88
303	M.	José J. Valdes	"	10	—	—	—	—	88
304	"	Demasio Damiano	"	15	—	—	—	—	88
305	"	Catalina Pulloz	H.	35	—	casada	Cost.	—	86
306	"	Simona Anull	"	18	—	Soltera	—	—	85

Fuente: "Padrón de personas de color libres del Barrio de San Isidro, 2º Isidro", 1870, Leg. 15 exp. H, ME, ANC.

11. CONTRATO DEL GUAIRO "ESTRELLA" (1885)

Contrato del guairo Estrella para las operaciones de
de carga y descarga del buque del Comercio.

- Primera. Los días para el derriego se entenderon corridos incluyéndose en ellos domingos y días festivos.
- Segunda. Los domingos y días festivos solo hará el guairo faena hasta las diez de la mañana siempre que sea para cargar o descargar en tierra para el buque o para el domingo.
- Tercera. Imponer obligación al guairo si hacer trabajos de tierra: los trabajos se entenderon desde la salida del buque hasta las diez de la tarde en el muelle.
- Cuarta. Los días de entrada y salida de puerto se consideraron como días útiles para el derriego de puerto.
- Quinta. Este contrato durará desde que principie hasta que concluya definitivamente en operación de carga y descarga el buque, en que se pueda retirar el guairo en su de terminar.

Febrero Abril 25/1885.

R. Duran

Fuente: "Contrato del guairo "Estrella" para las operaciones de carga y descarga", 25 de abril de 1885, Leg. 21 exp. A, VI, ANC.

12. PERMISO PARA CONSTRUIR LOS ALMACENES DE SAN JOSÉ (1847)



Representacion. Excmo. Sr. Capitan Gñl. Jefe Superior Civil = D.^o Antonio Juan Parejo y D.^o Manuel Pastor a V.E. respetuosamente representan: que siendo de vital interes para esta Ciudad todo lo que favorezca su comercio y facilite la carga y descarga de buques, han proyectado la construccion de unos almacenes de depósito en el litoral de la poblacion, teniendo presente igualmente en este proyecto la disminucion del trafico publico en las calles que sobre embarazar el tránsito del vecindario contribuye mas poderosamente que el particular a tritocar las piedras partidas que en la seca produce un polvo incómodo nada saludable, y en las aguas impide la comunicacion además de conducir al Puerto materiales para su destruccion. Estas indicaciones Excmo. Sr., demuestran que el proyecto es lo mas útil, necesario y urgente que en el dia reclama la Ciudad. Esta como capital de la Comercial Isla de Cuba, demanda grandes depósitos a sus voluminosos productos, y aunque otra empresa y otro jefe digno antecesor de V.E. llenaron en parte esta necesidad empleando la primera capitales y el segundo protejiendo los almacenes establecidos en el pueblo de Regla, ni ellos son bastantes, como la experiencia demuestra diariamente, ni pueden recibir los frutos que por tierra llegan a esta plaza. Los propietarios que están en este caso merecen aun mas proteccion, porque en general sus fincas son menos productivas en razon de lo canchado del terreno y sus transportes por el camino de hierro o carritas mas costosos a lo que se agrega y es de interes general que sus cargas perjudican a la estabilidad de cualesquiera clase de construccion que se adopte para el pavimento de las calles; porque los frutos de esta providencia tienen hoy que transitar por ellas,

© Archivos Estatales, mecd.es

ARCHIVOS
ESTATALES

Fuente: "Concesión de construcción de unos almacenes a Manuel Pastor y Antonio J. Parejo: muelles y Almacenes de San José de La Habana", 1856-1888, Leg. 208 exp. 9, Ultramar, AHN.

13. MUERTE DE UN ASIÁTICO DE LOS ALMACENES DE MARIMELENA (1859)

Sello cuarto de oficio para el bienio de 1858 y 1859—un cuartillo.

Para
 2
 Sr Celador de este Cuartel Participo
 a V. que como a las seis y media de
 este dia estando picando tierra ha caido
 un banco el que ha dado un golpe
 bastante grave al Chino Alfonso y
 de cuya vida habia habido fracturas = Lo que
 manifiesto a V. para los fines que
 convengan Almacén de Marimelena y
 Agente seis de mil ochocientos cincuen
 ta y nueve = Fran^{co} Guerra = En el pueblo
 de Regla a la seis dias del mes de
 Agosto de mil ochocientos cincuenta y
 nueve Du^o Fran^{co} Guerra Celador del
 Banco del Santuario en el sexto dis
 trito dijo que ahora que seran las
 siete de la mañana ha recibido un
 parte por escrito del Administrador
 de los Almacenes de Marimelena en
 el que manifiesta que se habia en
 peado gravemente un Asiatico de los
 de su cargo de resultas de un derrum
 be de tierra y para proceder en caso
 como el presente dispuso levantar es
 te auto de proceder poniendo por

Auto
 proceder
 JM

Ⓟ

Fuente: "Por la muerte del asiático Alfonso perteneciente a los Almacenes de Marimelena", 1859, Leg. 2.603 exp. K, ME, ANC.

ESTATUTOS.

De la Sociedad y de su objeto.

Artículo 1º Esta Sociedad se denomina “Compañía de Almacenes de depósito de Sta. Catalina.”

Art. 2º Su duración será de noventa y nueve años, contados desde el 11 de Marzo de 1857 en que se otorgó la escritura de fundación de la Compañía.

Art. 3º El objeto de esta Sociedad es:

1º La explotación de los Almacenes y muelles de su propiedad situados en el punto llamado “Bajo de Regla” en la bahía de la Habana, recibiendo á depósito frutos de exportación é importación, efectos y valores de todas especies incluso metales preciosos en barras ó acuñados.

2º Emplear todos los medios que considere oportunos y adecuados para facilitar la conducción de efectos á los almacenes y de éstos á cualquier punto de la bahía, ya sea por mar ó por tierra, es-

2

Fuente: *Estatutos y reglamento de la sociedad anónima titulada Compañía de Almacenes de Depósito de Santa Catalina*, Imprenta La Antilla, La Habana, 1870, p. 2.

15. ACTA DE UNA JUNTA GENERAL ORDINARIA DE LOS ALMACENES DE REGLA (1857)

Acta de la primera reunion de la junta general ordinaria de 1857 celebrada el 18 de Enero de 1857.

En la siempre fidelisima ciudad de la Habana a diez y ocho de Enero de mil ochocientos cincuenta y siete, previa

<p> Sr. D. José Bruzon, Presidente, por sí por su hijo D. José Bruzon y Garay " los hered. de la Condessa V. de la Reunion " los hered. de la Marquesa de Urriza " Sr. Fernando Illas y " Sr. Josefa Illas Sr. Juan N. Sesse, por sí por su esposa Sr. Joaquina Sesse como ap. de Sr. Guillermo Picard de Sr. Mariano Lassaletta " Sr. Felipa Satio " " Juan Moro " " Adan Noruse y por " Guillermo Sesse Sr. Anastasio Millet por sí por Sr. Emilio Palm " Sres Vignies Robertson y Ca. " Sr. Luis de Vignies " los hered. de Sr. Rita Alba Sr. Miguel Ant. Herrera, por sí por Sr. Manuel Mauricio " " Enrique J. Vignies y " los hered. de Sr. Enrique Vignies Sr. Antonio de la Fuente por sí por su Soc. de Fuente H. en lig. an. " Sr. Rafael R. Forices " Sr. Micaela Alvarez " " Francisca Aybar " Sr. Francisco Ogey Sr. Eduardo Sesse, por sí por el Corno Sr. Conde de Cañongo " Sr. Josefa M. Migueles </p>	<p> la citacion por boletas y por los periodicos que previene el articulo quinto del Reglamento, se reunieron los Sres que al margen se expresan, para celebrarse junta general ordinaria en la morada y bajo la presidencia del Sr. D. José Bruzon resultando representadas dos mil trescientas cincuenta y dos acciones con un mil doscientos quince votos. Comensó la sesion con la lectura del dicta de la ultima junta general que fué extraordinaria y tuvo lugar el 29 de Junio de mil ochocientos cincuenta y seis y fué aprobada. En seguida </p>
--	--

Fuente: "Sobre aumento del capital de la empresa de Almacenes de Regla", 1857, Leg. 1.571 exp. 81.322, GSC, ANC.

16. JUNTA EXTRAORDINARIA DE ALMACENES DE SANTA CATALINA (1866)

Concurrentes		
D. D. Ant. G. Ruiz p. di	9	Reunidos en las oficinas de la
p. D. Ant. Montenegro	13	Empresa los Srs. Quijastas de la
" " Balbino Mena	11	misma, que se designan al margen,
D. Clemente Carrero		se dio lectura a su oficio del Sr. D.
Carrero hernandez Watson	1480.509	D. Director de Administracion de
p. D. Carlos Carrero	750.000	cal, por el que delega la presidencia
" D. B. Jimenez	170	para este acto en el Sr. Presidente
p. D. B. Pardo Saquiros	27	interno de la Compania D. Antonio
D. M. Charraz p. di	11	Garcia Rizo quien dispuso se pro-
p. Charraz Hernand.	19	cediese al cumplimiento de las acciones
" D. J. Benjumada	173	representadas, resultando de la operacion
D. J. Carreras	10	estar por tres mil dieciséis noventa ¹¹⁰¹⁷ / ₁₀₀₀₀
D. P. de Occuriosa	9	que componen las cuatro quintas partes
p. D. Ant. G. Villeda	12.500	y noventa, acciones mas del Capital
D. Manuel Charraz p. di	24	Social, cuyo numero excede en muchos
D. Juan G. y Benjumada	272	mas, al que exige el Reglamento
D. J. Morales Lomas	16	para legalizar la reunion, aun pres-
" la Srta. D. P. de Occuriosa	33	ciendiéndose de que por tener esta lugar
p. D. C. de Cepeda	100	a virtud de segunda convocatoria
D. Goycoeurin A.	10	los acuerdos que se tomaran serian
D. J. Vial Martinez	16	validos por reducida que fuese la
D. J. de Blanco	24	concurencia, con lo cual declaró
D. J. Barnett	12.500	constituida la Junta.
la Sr. D. Juan Barnett	12.500	La continuacion se leyó y
p. D. Ant. Salazar	23	fué aprobada el acta de la anterior.
p. D. Raf. N. Jorced	28	Impuesta nuevamente la Junta
cc. en Cartera de la Comp.	308.2658	de las alteraciones y modificaciones hechas
Total	<u>3.690</u> ^{24.958} / ₁₀₀₀₀	a los estatutos y Reglamento de la
		Compania que han sido objeto
		de discusion en la G. de 21 de junio

Fuente: "Expediente nº 4 Registro 2 de la Compañía Almacenes de Santa Catalina", 1866, Leg. 439 exp. 21.260, GG, ANC.

17. BALANCE DE LA COMPAÑÍA GENERAL CUBANA DE NAVEGACIÓN POR VAPOR (1864)

ACTIVO.	PASIVO.
<i>Canet y Garcalena, cuenta de capital.</i>	
Por la tercera parte de representacion en los vapores Cayero y Sagua.	Capital de esta compañía representado por 3,000 acciones de 500 ps. fs.
20,666 66	1,500,000 »
<i>Dihigo, Bondise y Compañía.</i>	
Por la representacion de esta compañía en aquella comandita.	<i>Fondo para compra de acciones de esta compañía.</i>
300,000 »	Saldo de lo que los accionistas dejaron para dicha compra
<i>Buques y otras diversas propiedades de la compañía.</i>	
Valor de los buques de vapor y vela, terrenos en Cuba, y otras varias propiedades.	45,000 »
887,076 43	<i>Décimo dividendo activo (7.º repartible).</i>
<i>Obligaciones por cobrar.</i>	
Documentos en cartera pendientes de cobro.	Saldo á favor de varios
85,861 3	712 50
<i>Colonos asiáticos.</i>	
Costo que tienen hoy los 82 que posee la compañía.	<i>Duodécimo dividendo activo (8.º repartible).</i>
11,286 13	Saldo á favor de varios.
<i>Esclavos.</i>	
Valor de 14 negros que posee la compañía.	2,906 95
18,000 31	<i>Dividendo activo núm. 6.</i>
<i>Carbon de piedra.</i>	
Valor de 851 toneladas españolas de carbon existentes en los depósitos del interior.	Saldo á favor de varios.
2,715 85	1,200 »
<i>Depósito de carbon en la Habana.</i>	
Costo de 664 toneladas españolas existentes en el mismo.	<i>Intereses en el año 1864 (2.º semestre).</i>
1,180 86	Por los pendientes de liquidacion á vencer en aquella fecha.
<i>Compra de efectos.</i>	
Valor de efectos de maquinaria y otros, existentes en el almacén.	1,111 21
604 52	<i>Intereses en el año 1865 (1.º semestre).</i>
<i>Compra de acciones de la compañía.</i>	
Costo que tienen hoy las 431 acciones compradas hasta la fecha.	Por los pendientes de liquidacion á vencer en dicha fecha.
119,198 39	393 84
<i>Pasajes pendientes.</i>	
Por los de Real Hacienda y particulares pendientes de cobro.	<i>Fondo de reserva.</i>
5,821 60	Por el 5 p ^o / _o de las utilidades liquidadas que se han venido dejando desde la instalacion de la compañía.
<i>Caja.</i>	
Por efectivo existente en ella.	68,912 11
8,677 1	<i>Obligaciones por pagar.</i>
<i>Deudores varios.</i>	
Saldo que deben en sus respectivas cuentas según balances detallado.	Pagarés en circulacion.
254,218 93	4,027 50
<i>Remesas de carbon.</i>	
Costo que tienen hoy las 898 toneladas venidas directamente de Inglaterra.	<i>Dipósitos.</i>
4,501 45	Saldo á favor de varios.
1,804,162 20	1,313 44
<i>Acredores varios.</i>	
DISTRIBUCION.	
<i>Dividendo activo núm. 14 (10.º repartible).</i>	
Por el 5 p ^o / _o sobre 1,500,000 ps. fs., capital nominal social.	
75,000 »	
<i>A fondo de reserva.</i>	
Por el 5 p ^o / _o sobre 78,947 ps. fs., 36 cs.	
3,947 86	
78,947 36	
1,804,162 20	

Fuente: Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, Imprenta del Establecimiento de Mellado, Madrid, 1863, vol. 3, p. 339.

18. BALANCE DE LOS ALMACENES DE REGLA Y BANCO DE COMERCIO (1872)

ACTIVO.					
Caja:					
En efectivo y billetes del Banco Español.	§	291.982	78		
En el Banco Español.	"	611.784	09		
En el Banco de San José.	"	1.649	33		
En el Banco Mercantil.	"	37.411	67		
En el Banco de J. Barbon y C. ^a	"	14.580	41		
En el Banco Industrial.	"	46.522	20	§ 1.033.930	48
Acciones:					
En el Ferro-carril de la Bahía de la Habana por 844 4/5 acciones de á § 500 avaluadas en.	§	22.338	75		
En La Positiva, por 31 títulos de inscripcion de á § 100 y 1 de á § 50 nominales (menos lo recaudado en liquidacion).	"	1.910	"		
De esta compañía, por 60 acciones de á § 500 y un cupon de § 125, su costo.	"	29.477	50		
En el Banco Español de la Habana, por 12 acciones de § 500, su costo.	"	7.324	63		
En la C. ^a del Ferro-carril de Matanzas, por 20 acciones de á § 500 su costo.	"	5.000	"	66.050	87
Fineca Urbana:					
Gosto de la casa calle de Mercaderes núm. 36.				"	80.000
Terrenos, edificios etc.:					
Valor de los terrenos, almacenes, fábricas, pescantes, muelles etc.		3.528.000	"		
Esclavos, por 13 existentes.	"	5.000	"		
Asiáticos, por 280 colonos existentes.	"	44.312	90		
Muebles y utensilios etc.	"	15.854	95	3.593.167	85
Gasa de Mariano, su costo.				"	16.687 02
Cuentas en suspenso, por varias.				"	33.275 59
Cuentas corrientes con interés con garantía de frutos y efectos.				"	16.995 "
Pagarés á cobrar de 1872 eta. nueva:					
Por 450 pagarés existentes por vencer.				"	1.436 480 83
El Ferro-carril de la Bahía de la Habana c.^a empréstito:					
Por saldo que adeuda esa Empresa en esta fecha § 2.589.936 16 y que figura en el activo per.				"	500.000 "
Cartera antigua:					
Por saldo de esta cuenta.				"	63.104 26
				§ 6.809.691	90
					§ 6.809.691 90

Fuente: Informe que la Comisión Revisora de Cuentas, Imprenta "Los cantábrros", La Habana, 1873.

19. BALANCE GENERAL DE LOS ALMACENES DE HACENDADOS (1875)

BALANCE GENERAL EN 31 DE DICIEMBRE DE 1875.							
ACTIVO.				PASIVO.			
Caja.				Capital.			
En oro.....	\$ 8.384	91		Acciones emitidas.....	\$ 497.000		
En billetes del Banco Español.....	1.451	02	\$ 9.835	Id. por emitir.....	125.000		\$ 622.000
Propiedades.				Fondo de reserva.			
Terrenos, almacenes, muelles etc.....	681.633	58		En oro.....	2.092	63	
Colonos asiáticos.....	25.025	79		En billetes del Banco Español.....	7.585	78	9.678 41
Muebles y utensilios.....	10.727	63		Dividendos por pagar.			
Acciones de esta Empresa.....	125.000		842.387	En oro.....	4.560		
Intereses.				En billetes del Banco Español.....	11.760		16.320
Por los que figuran por vencer.....			500	Obligaciones á la vista.			
Créditos varios.				Cuentas corrientes.....			1.745 08
Cuentas por cobrar, en oro.....	5.477	01		Obligaciones á plazo.			
Cuentas corrientes.....	25.169	76	30.646 77	En un año.....			13.200
				Cuentas en suspenso.....			12.174 65
				Ganancias anuales.			
				Hasta 1872.....			194.240 18
				Ganancias y pérdidas.			
				Saldo Diciembre 31, 1874.....	\$ 14.862-30		
				Utilidades líquidas en el año, oro...	41.001-71	55.864 01	
				Ménos.			
				Dividendo núm. 4, oro.....	39.760		
				Fondo de reserva.....	2.092-63	41.852 63	14.011 38
			\$ 883.369 70				\$ 883.369 70

Habana y Diciembre 31 de 1875.

EL CONTADOR.

Fuente: Informe de la Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados. 1875, Imprenta del Directorio, La Habana, 1876.

20. HOJA DE LIQUIDACIÓN DE LOS ALMACENES DE SAN JOSÉ (1880)

ADMINISTRACION ECONOMICA
DE LA
Provincia de la Habana.

NEGOCIADO DE HIPOTECAS.

HOJA DE LIQUIDACION.

Presentado el documento en 19 Enero de 1880 Registrado al núm. 11406.

SR. ADMINISTRADOR:

Para la liquidacion de derechos, y extendido en el papel correspondiente ha sido presentado *dentro* del término legal el testimonio de escritura de *venta* que se acompaña y de su exámen resulta.

Que en 19 del mes de *Otro* ante el Notario público D. Carlos Amador *embalsamacion* D. Ramón de Ajuria, *Estanislao Bartolomé*, y D. José García Barlow, como liquidadores de la "Cp.^a de Almacenes y Banco de San José;" y de otra parte D. Pedro Sarmiento Sarrinaga, y D. José Manuel Otero, en representación de la "Cp.^a de Almacenes de Depósito de la Habana;" y los primeros dijeron: que en virtud de la autorización que les ha sido concedida, por el Excmo. Sr. Gobernador en 22 de Agosto último, venden a favor de la "Cp.^a de Almacenes de Depósito de la Habana," representada por los segundos *embalsamacion*, los almacenes que la "Cp.^a del Banco de San José," posee en el litoral de esta bahía, constituidos por los edificios siguientes: almacén alto que da a la calle de Ejido: almacenes bajos, frente al mar y con fondo a la calle de los Desamparados: depósito de herramientas, entre uno y otros almacenes: almacenes nuevos, entre la prolongación de las calles de Compostela y Cuba: casilla del resguardo: además los terrenos que ocupan otros almacenes, los muelles, terraplenes, edificaciones de agua, los muebles y pertenencias del escritorio los

Fuente: "Instancias de D. Ramón de Ajuria, Presidente de la compañía de Almacenes de Depósito de La Habana sobre escritura de compra de los Almacenes de San José en litoral de la Bahía", 1880, Leg. 484 exp. 23.875, GG, ANC.

FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVO NACIONAL DE CUBA

Fondo Asuntos Políticos

Fondo Donativos y Remisiones

Fondo Escribanías

Fondo Gobierno General

Fondo Gobierno Superior Civil

Fondo Intendencia General de Hacienda

Fondo Miscelánea de Expedientes

Fondo Obras Públicas

Fondo Real Consulado y Junta de Fomento

Fondo Tribunal de Comercio

Fondo Valle-Iznaga

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA CIUDAD DE LA HABANA

Actas capitulares del Ayuntamiento de La Habana (trasuntadas), 1806-1807

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE MATANZAS

Fondo Gobierno Provincial Esclavos

ARCHIVO HISTÓRICO DEL INSTITUTO DE HISTORIA DE CUBA

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL

Fondo Ultramar

Fondo Diversos

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

Fondo Indiferente General

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA “ÁLVARO DE BAZÁN”

BIBLIOTECA “CARLOS DEL TORO” DEL INSTITUTO DE HISTORIA DE CUBA

BIBLIOTECA CENTRAL “RUBÉN MARTÍNEZ VILLENA” DE LA UNIVERSIDAD
DE LA HABANA

Departamento de Libros Raros y Valiosos

BIBLIOTECA NACIONAL “JOSÉ MARTÍ”

Colección de Libros y Folletos (siglos XIX y XX)

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA

Colección de publicaciones seriadas

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

Balanza mercantil de la Habana (1805-1840)

Balanza general del comercio de la isla de Cuba (1826-1849)

Diario de La Habana (1811-1845)

Diario de la Marina (1844-1886)

Diario de Avisos (1844)

El Nuevo Ideal (1899)

Hunt's Merchant Magazine and Commercial Review (1858)

Gaceta de La Habana (1848, 1853)

Gaceta de Madrid (1864, 1886)

Guía de Forasteros (1800-1882)

Memorias de la Sociedad Económica de Amigos del País (1818-1870)

Revista de Jurisprudencia (1857-1863)

PELÍCULAS

Sara Gómez. *De cierta manera* (1974)

Tomás Gutiérrez Alea. *Hasta cierto punto* (1983)

RECURSOS WEB

Bibliografía Latinoamericana (Universidad Nacional Autónoma de México)
Biblioteca Digital del Caribe
Biblioteca Digital Cubana
Biblioteca Digital Hispánica
Biblioteca Virtual de Defensa (Ministerio de Defensa, España)
Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (Ministerio de Cultura y Deporte, España)
Chronicling America. Historic American Newspapers (Library of Congress, Estados Unidos de América)
Cuban Heritage Collection (Universidad de Miami)
Digital Collections of New York Public Library
Europeana Collections
Gallica. Biblioteca Nacional de Francia
Harvard Digital Collections (Universidad de Harvard)
Hathi Trust's Digital Library
Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España
Internet Archive
José Augusto Escoto Cuban History and Literature Collection, Universidad de Harvard
JSTOR
Portal de Archivo Españoles (Pares)
The National Archives (Reino Unido)
Voyages. The Trans-Atlantic Slave Trade Database

FUENTES IMPRESAS

ALEXANDER, James E., *Transatlantic Sketches, comprising visits to the most interesting scenes in North and South America and the West Indies with notes on Negro slavery and canadian emigration*, Richard Bentley, New Burlington Street, Londres, 1833, 2 vols.

ANDUEZA, José María de, *Isla de Cuba Pintoresca, histórica, literaria, mercantil é industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*, Boix Editor, Madrid, 1841.

Año de 1828. Censo de la siempre fidelísima ciudad de La Habana, capital de la siempre fiel Isla de Cuba, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M., La Habana, 1829.

BARNES, Charles B., *The Longshoremen*, Survey Associates, Inc., Nueva York, 1915.

CALVO Y O'FARRILL, Nicolás, *Memoria sobre los medios que convendría adoptar para que tuviese la Havana los caminos necesarios*, Imprenta de la Capitanía General, La Habana, 1795.

CANTERO, Justo. G. *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba*, Impreso en la Litografía de Luis Marquier, 1857.

CARRERÁ Y HEREDIA, Rafael R. de, *Memoria sobre la importancia y progreso de los ferro-carriles en la isla de Cuba y sobre la prolongación de la línea del Júcaro desde Pijuan á Calimete y la traslación á Angarica del paradero de Baró presentada al Excmo. Sr. Ministro de Ultramar por el ingeniero principal de la Empresa de los Ferro-carriles de Cárdenas y Júcaro en la Isla de Cuba*, Imprenta de M. Tello, Madrid, 1870.

CASTELLANOS, Israel, *La Brujería y el ñañiguismo en Cuba desde el punto de vista médico-legal*, Imp. de Lloredo y Ca., La Habana, 1916.

Censo de 1931: Estados de habitantes y electores, Carasa, La Habana, 1932.

CHUFFAT LATOUR, Antonio, *Apuntes históricos sobre los chinos en Cuba*, Molina y Cía, La Habana, 1927.

CLARK, Víctor S., "Labor conditions in Cuba", *Bulletin of the Departament of Labor*, 41, Washington, 1902.

Colección de los decretos y órdenes que han expedido las Cortes Generales y Extraordinarias desde 24 de septiembre de 1811 hasta 24 de mayo de 1812, Imprenta Mayor, Sevilla, 1820.

Colección de los fallos pronunciados por una Sección de la Comisión militar establecida en la ciudad de Matanzas para conocer la causa de conspiración de la gente de color, Imprenta del Gobierno, Matanzas, 1844 (s/p).

Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1827, Oficina de las viudas de Arazoza y Soler, impresoras del Gobierno y Capitanía General por S. M., La Habana, 1829.

Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba correspondiente al año de 1846, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1847.

Cuadro estadístico general que demuestra la población total de la Isla de Cuba, así blanca como de color libre y esclava, comprendiendo además colonos y emancipados y

clasificándola en sus diversas condiciones de naturaleza, sexo, estado, edad y profesión, Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M., La Habana, 1862.

Cuba. Military governor, 1899-1902. *Annual Report of Capt. Lucien Young, captain of the port, Havana, Cuba, for the fiscal year ending June 30, 1901*, La Habana, 1902.

D'HESPEL D'HARPOVILLE, Gustave, *La reine des Antilles ou Situation actuelle de L'Ile de Cuba précis topographique et statistique, histoire, géographie, agriculture, commerce, administration et moeurs*, Gide et Baudry, Libraires-Éditeurs, París, 1850.

Diario de sesiones de las Cortes Generales y Extraordinarias, sesión del día 26 de enero de 1812, 479.

Diario de las actas y discusiones de las Cortes. Legislatura de los años de 1820 y 1821, Imprenta especial de las Cortes, Madrid, 1820, vol. V.

Diario de Sesiones de la Asamblea Nacional, sesión del sábado 22 de marzo de 1873, 31.

Directorio de la ciudad de La Habana y extramuros, Imprenta de Soler y Comp., La Habana, 1841.

Directorio de Artes, Comercio e Industrias de La Habana, Librería de A. Graupera, La Habana, 1859.

El viagero universal ó noticia del mundo antiguo y nuevo. Obra recopilada de los mejores viageros por D.P.E.P., Imprenta de Villalpando, Madrid, 1798, vol. XX.

Empresa de los Almacenes extensos de Regla con muelles a los cuales puedan atracar las goletas costeras a descargar y los buques de travesía a cargar los azúcares y otros efectos de esta Isla, Imprenta de Soler, La Habana, 1842.

Estado político y económico de la Isla de Cuba en 1851 por la redacción del Diario de la Marina, La Habana, 1852.

Estatutos contenidos en la escritura social y reglamento para el régimen y gobierno de la segunda Compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1850.

Estatutos y reglamento de la Compañía de Almacenes de San José, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1853.

Estatutos y reglamento de la Compañía del Ferro-carril de la Bahía de la Habana a Matanzas, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1859.

Estatutos y reglamento de la sociedad anónima titulada Compañía de Almacenes de Depósito de Santa Catalina, Imprenta La Antilla, La Habana, 1870.

CAÑADA Y LÓPEZ, Facundo y Severo Gómez Nuñez, *Estudios geográficos y estadísticos de la Isla de Cuba*, La Propaganda Literaria, La Habana, 1892.

GUERRA, Ramiro, *Azúcar y población en las Antillas*, Ciencias Sociales, La Habana, 1970 [1927].

___ y et. al, *Historia de la Nación Cubana*, Historia de la Nación Cubana S. A., La Habana, 1952, vol. 4.

GILLES DE PELICHY, Charles, *Le regime du travail dans les principaux ports de mer de l'Europe*, Louvain Polleunis & Ceuterick, Bruxelles, París, 1899.

Guía mercantil de La Habana para el año de 1822, Impresa por Palmer é hijo, La Habana, 1822.

Guía mercantil de La Habana para el año de 1823, Oficina de D. Pedro Nolasco Palmer e Hijo, La Habana, [1823].

GUI TERAS, Pedro José, *Historia de la Isla de Cuba*, Imagen Contemporánea, La Habana, [1865-1866] 2005.

HAZARD, Samuel, *Cuba a pluma y lápiz*, Cultural, La Habana, 1928, 2 vols.

Informe del director de la Compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1870, Imprenta La Antilla, La Habana, 1871.

Informe del director de la Compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1871 y moción que presenta la Junta Directiva a la General de 8 de febrero de 1872 proponiendo reformas, Imprenta “Las Antillas”, La Habana, 1872.

Informe que la Comisión Revisora de Cuentas, elegida en la Junta general de 11 del corriente Enero presentó en la que tuvo lugar el 27 del mismo, Imprenta “Los Cántabros”, La Habana, 1873.

Informe del director de la Compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1875, Imprenta La Antilla, La Habana, 1876.

Informe de la empresa Almacenes de Depósito creada por Hacendados. 1875, Imprenta del Directorio, La Habana, 1876.

Informe del director de la Compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1877, Imprenta “Las Antillas”, La Habana, 1878.

Informe del director de la Compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio, sobre el estado de la compañía en 31 de diciembre de 1878, Imprenta “Las Antillas”, La Habana, 1879.

Informe del director de la Compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio sobre el estado de la compañía en 24 de diciembre de 1879, Imprenta La Prueba, La Habana, 1880.

Informe que presenta la Junta Directiva de la empresa Almacenes de Depósito por Hacendados a la general de sus accionistas relativo al año de 1895, Imprenta “La Habanera”, La Habana, 1896.

Informe sobre el censo de Cuba, 1899, Imprenta del Gobierno, Washington, 1900.

Informe sobre el censo de la República de Cuba, P. Fernández y Cía., La Habana, 1945.

Instrucción para gobierno de las Comisiones mercantiles de vigilancia, formada y mandada observar en el puerto de La Habana, Imprenta del Gobierno y Real Hacienda, La Habana, 1841.

JÁUREGUI, Juan Tomás de, *Memoria sobre proporcionar arbitrios para construcción de caminos en esta jurisdicción*, Esteban Boloña, La Habana, 1795.

Los ñañigos, su historia, sus prácticas y su lenguaje, Imprenta de la Correspondencia de Cuba, La Habana, 1882.

MADDEN, Richard R., *The Island of Cuba: its resources, progress, and prospects, considered in relation especially to the influence of its prosperity of the interests of the British West India Colonies*, Charles Gilpin, London, 1849.

Manifestación de las diligencias a que ha dado origen la publicación de un papel que, con título de Quejas que dirige el comercio al Excmo. Señor Comandante General de este Apostadero, apareció en esta ciudad el 2 de octubre de 1811, Oficina de la Real Marina, La Habana, 1811.

Manifestación que para desvanecer los errores propalados en su perjuicio hace al público la Compañía de Almacenes de San José, Imprenta y papelería de D. J. Barcina, La Habana, 1854.

Memoria general de las Obras Públicas en la Isla de Cuba, comprende de 1795 a 1858, La Habana, 1859.

Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en la Isla de Cuba desde el 1º de enero de 1859 a fin de junio de 1865 presentada al Excmo. Sr. Gobernador Capitán General de la misma por la subdirección del ramo, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1866.

Memoria de las tareas de la empresa de S. José en el año de 1866, Imprenta del Tiempo, La Habana, 1867.

Memoria dirigida al excmo. Sr. don Francisco Serrano y Domínguez, capitán general de la Isla de Cuba por el excmo. Sr. Don José de la Concha, Imprenta de La Reforma, Madrid, 1867.

Memoria presentada por el sr. conde de Duany, presidente de la Junta Directiva de la Compañía del Ferrocarril y Almacenes de Depósito de Santiago de Cuba, Imprenta de Espinal y Díaz, Santiago de Cuba, 1868.

Memoria presentada por la junta directiva a la General de Accionistas del 14 de abril de 1893 referente al tercer año social (1892), La Propaganda Literaria, La Habana, 1893.

MESS, Henry Adolphus, *Casual Labour at the docks*, G. Bell & Sons, Ltd, 1916.

Noticias estadísticas de la isla de Cuba en 1862 dispuestas y publicadas por el Centro de Estadística conforme a órdenes e instrucciones del Excmo. Sr. Intendente de Hacienda Conde Armíldez de Toledo, Imprenta del Gobierno, Capitanía General y Real Hacienda, La Habana, 1864.

Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar, Imprenta Real, Madrid, 1802.

ORTIZ, Fernando, *Los negros esclavos*, Ciencias Sociales, La Habana, [1916], 2017.

PEZUELA, Jacobo de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, Imprenta del Establecimiento de Mellado, Madrid, 1863-1866, 4 vols.

_____, *Historia de la Isla de Cuba*, Paris, J. B. Baillere é hijo, Madrid, 1878, vol. 3.

PICHARDO, Esteban, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta de M. Soler, La Habana, 1849.

_____, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta La Antilla, La Habana, 1862.

_____, *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*, Imprenta El Trabajo, La Habana, 1875.

PICHARDO, Esteban Tranquilino, *Nociones de Agrimensura Legal de la Isla de Cuba*, Imprenta y Librería Militar, La Habana, 1863.

La Providencia, Compañía General Cubana de Seguros Mutuos sobre la vida y los valores de los esclavos empleados en las ciudades de la Isla y en su agricultura, para indemnizar los que fallezcan o sufran menosprecio por causas involuntarias, Imprenta de Spencer y Compañía, La Habana, 1855.

Proyecto de la una empresa para construir almacenes extensos en Regla, con Muelles amplios á los cuales puedan atracar las goletas costeras á descargar y los buques de travesía á cargar, los azúcares y otros efectos de esta isla, Imprenta de Soler y C^a, La Habana, 1842.

PUIG Y VALLS, Rafael, *Viaje á América. Estados Unidos, Exposición de Chicago, México, Cuba y Puerto Rico*, Tipolitografía de Luis de Tasso, Barcelona, 1895, 2 vols.

REBELLO, Carlos, *Estados relativos a la producción azucarera de la Isla de Cuba, formados competentemente y con autorización de la Intendencia de Ejército y Hacienda*, [La Habana], 1860.

Reglamento para las milicias de infantería y caballería de la Isla de Cuba, aprobado por S. M. y mandado que se observen inviolablemente todos sus artículos, por real Cédula expedida en el Palacio del Pardo a 19 de enero de 1769, Madrid, 1769.

Reglamento para el régimen interior de la Compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana para frutos del país y efectos comerciales, Imprenta del Faro Industrial, La Habana, 1847.

Reglamento del Gremio de Estivadores y Jornaleros de la bahía de La Habana, Victoriano Álvarez Impresor, La Habana, 1902.

Reunión de todas las Actas y Estatutos formados para el gobierno de los Gremios de Mareantes y Pescadores que se hallan establecidos en la Isla de Cuba, Oficina de D. José Boloña, La Habana, 1830.

ROCHE Y MONTEAGUDO, Rafael, *La policía y sus misterios en Cuba*, Imprenta La Prueba, 1908.

SAGRA, Ramón de la, *Historia económica-política y estadística de la Isla de Cuba ó sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, Imprenta de las viudas de Arazoza y Soler, La Habana, 1831.

_____, *Historia física, económica-política, intelectual y moral de la Isla de Cuba*, Librería de L. Hachette y C^a, París, 1861.

_____, *Cuba en 1860 o sea cuadro de sus adelantos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas públicas. Suplemento a la primera parte de la Historia política y natural de la Isla de Cuba*, Librería de L. Hachette y C^a, París, 1863.

SALAS Y QUIROGA, Jacinto de, *Viajes de D. Jacinto Salas y Quiroga. Isla de Cuba*, Boix Editor, Madrid, 1840.

SANTA CRUZ Y MONTALVO, María de las Mercedes (Condesa de Merlin), *Viaje a la Habana*, Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica, La Habana, 1844.

SANTA CRUZ Y MALLÉN, Francisco Xavier de, *Historia de Familias Cubanas*, Hércules, La Habana, 1940, vol. 1.

VALLE HERNÁNDEZ, Antonio del, *Sucinta noticia de la situación presente de esta colonia. 1800*, Ciencias Sociales, La Habana, 1977.

VALOIS, Alfred de, *Mexique, Havane et Guatemala. Notes de voyage par Alfred de Valois*, Collection Hetzel, París, 1861 y Maturin Murray Ballou, *Due south; or Cuba past and present*, Houghton, Mifflin and Company, Boston y Nueva York, 1885.

WURDEMANN, John George F., *Notes on Cuba, containing an account of its discovery and early history; a description of the face of the country, its population, resources, and wealth; its institutions, and the manners and customs of its inhabitants*, James Munroe and Company, Boston, 1844.

ZAMORA Y CORONADO, José María, *Biblioteca de Legislación Ultramarina*, Imprenta de Alegría y Charlain, Madrid, 1844-1849, 7 vols.

BIBLIOGRAFÍA

ALFONSO MOLA, Marina y Carlos Martínez Shaw, “La introducción de la Matrícula de Mar en Indias”, en Carlos Martínez Shaw y José María Olivia Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglo XVII-XIX)*, Marcial Pons, Madrid.

AMORES CARREDANO, Juan Bosco y José Manuel Serrano Álvarez, “El conde de Ricla y las reformas fiscales en Cuba (1763-1765), ¿negociación o imposición?”, en Fernando Navarro Antolín y Luis Navarro García, *Orbis incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo*, vol. 1, s. l., 2007, pp. 385-404.

ANDREWS, Gregg, “Black Working-Class Political Activism and Biracial Unionism: Galveston Longshoremen in Jim Crow Texas, 1919-1921”, *The Journal of Southern History*, 74: 3, 2008, pp. 627-668.

ANGEL, William D., “Controlling the Worker: The Galveston Dock Workers’ Strike of 1920 and its Impact on Labor Relation Texas”, *East Texas Historical Journal*, 23: 2, 1985, pp. 14-27.

APAOLAZA LLORENTE, Dorleta, *Los bandos de buen gobierno en Cuba. La norma y la práctica (1730-1830)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2016.

ARNESEN, Eric, *Waterfront workers of New Orleans. Race, Class and Politics, 1863-1923*, Oxford University Press, New York, 1991.

ASOCIACIÓN CUBANA DE TÉCNICOS AGRÍCOLAS Y FORESTALES (ACTAF), *Tablas de equivalencias*, La Habana, 2007.

BACHERO, Juan Luis, “La represión en la conspiración de la Escalera (1844). Libres de color y esclavos”, en José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa, *Gente de color entre esclavos. Calidades raciales, esclavitud y ciudadanía en el Gran Caribe*, Comares, Granada, 2019, pp. 179-194

BADARÓ MATTOS, Marcelo, *Laborers and Enslaved Workers: Experience in Common in the Making of Rio de Janeiro’s Working Class, 1850-1920*, Berghahn Books, Nueva York, 2017.

BALBOA NAVARRO, Imilcy, *Los brazos necesarios. Inmigración, colonización y trabajo libre en Cuba, 1878-1898*, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2000.

_____, “Esclavitud temporal con los inconvenientes de la esclavitud perpetua. Las recontratas de asiáticos (Cuba, 1860)”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y de su legado*, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, 2016, Valencia, pp. 253-273.

_____, “La «raza» como condición de sujeción. Los asiáticos recontratados”, en: José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa, *Gente de color entre esclavos. Calidades raciales, esclavitud y ciudadanía en el Gran Caribe*, Comares, Granada, 2019, pp. 73-88.

_____, “Renuncio a todo pabellón extranjero. Los asiáticos cumplidos, el largo camino a la ciudadanía (1847-1874)”, en José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa (eds), *Esclavitud y*

legado afrodescendiente en el trópico, Fundación Historia Social, Valencia, 2020, pp. 199- 221.

_____, “Las recontratas de coolies. A medio camino entre la esclavitud y la libertad formal (Cuba, década de 1860)”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 74, 2021, pp. 127-160.

BARCIA, Manuel, *Seed of Insurrection. Domination and Resistance on Western Cuban Plantations, 1808-1848*, Louisiana State University Press, Baton Rouge, 2008.

_____, *The Great African Revolt of 1825. Cuba and the Fight for Freedom in Matanzas*, Louisiana State University Press, Baton Rouge, 2012.

_____, *West African Warfare in Bahia and Cuba. Soldier Slaves in the Atlantic World, 1807-1844*, Oxford University Press, Oxford, 2014.

BARCIA, María del Carmen, *La otra familia. Parientes, redes y descendientes en Cuba*, Casa de las América, La Habana, 2003.

_____, *Los ilustres apellidos: Negros en La Habana colonial*, Boloña, La Habana, 2009.

_____, “Negros en sus espacios: vidas y trabajos en la Habana colonial (Espacios físicos, espacios sociales, espacios laborales)”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, Siglo XXI, Madrid, 2009, pp. 283-310.

_____, “Formas de sociabilidad de los negros libres y esclavos”, Denia García Ronda (ed.), *Presencia negra en la cultura cubana*, Sensemayá, La Habana, 2015, pp. 79-88.

_____, *Oficios de mujer. Parteras, nodrizas y “amigas”: Servicios públicos en espacios privados (siglos XVII-XIX)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2015.

_____, Miriam Herrera Jerez, Adriam Camacho Domínguez y Oilda Hevia Lanier, *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, UH, La Habana, 2017.

BAUDOT MONROY, María, *La defensa del imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Ministerio de Defensa y Universidad de Murcia, 2013.

BEAN, R., “The Liverpool Dock Strike of 1890”, consultado en <https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/9DC40C7F0281C88BAE3597FB004EB599/S0020859000004181a.pdf/liverpool-dock-strike-of-1890.pdf>.

BELMONTE, José Luis, *Ser esclavo en Santiago de Cuba. Espacios de poder y negociación en un contexto de expansión y crisis 1780-1803*, Doce Calles, Madrid, 2011.

BERGAD, Laird W., Fe Iglesias y María del Carmen Barcia, *The Cuban slave market, 1790-1880*, Cambridge University Press, Cambridge, 1995.

_____, *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century. The Social and Economic History of Monoculture in Matanzas*, Princeton University Press, Princeton, 1990.

BORREGO MORENO, Reinier, “Lo importante aquí es no morir. Azúcar, esclavitud y mortalidad en Cuba (1841-1886)”, en: José Opatrný (Coord.), *Proyectos políticos y culturales en las realidades caribeñas de los siglos XIX y XX*, Universidad Carolina de Praga, Editorial Karolinum, Praga, 2016, pp. 147-155.

_____, “La temible trinidad. Esclavitud, malnutrición y beriberi en Cuba”, José Antonio Piqueras (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la “segunda esclavitud» y su legado*, pp. 177-204.

- BLASSINGAME, John W., *Black New Orlean 1860-1880*, University Chicago Press, Chicago, 1973.
- CABRERA, Olga, *Los que viven por sus manos*, Ciencias Sociales, La Habana, 1985.
- CAIRA GITAHY, María Lucía, *Ventos do mar. Trabalhadores do Porto. Movimento Operário e Cultura operária e cultura urbana em Santos (1889-1914)*, Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 1992.
- CASANOVAS CODINA, Joan, *¡O pan, o plomo! Los trabajadores urbanos y el colonialismo español en Cuba, 1850-1898*, Siglo XXI, Madrid, 2000.
- CASTELLANOS, Jorge e Isabel Castellanos, *Cultura Afrocubana*, Universal, Miami, 1988.
- CASTILLO HIDALGO, Daniel, “Los trabajadores se rebelan”: Contestacion y movimiento obrero en la ciudad-puerto de Dakar 1914-1939, consultado en https://www.researchgate.net/publication/277273630_Los_trabajadores_se_rebelan_Contestacion_y_movimiento_obrero_en_la_ciudad-puerto_de_Dakar_1914-1939.
- CHILD, Matt D., *The 1812 Aponte Rebellion in Cuba and the Struggle against Atlantic Slavery*, The University of North Carolina Press, Chappel Hill, 2006.
- CHISHOLM, Jessie, ““To utilize the organized strenght of all for the welfare of each””: Dock labour in St John’s, Newfounland, 1880-1921”, Sam Davies, Colin J. Davis, David de Vries, Lex Heerma van Voss, Lidewij Hesselink y Klauss Weinhauer, *Dock worker. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Routledge, New York, [2001], 2017, pp. 141-159.
- CONERMANN, Stephan y Michael, “The Slavery/Capitalism Debate Global. From “Capitalism and Slavery” to Slavery as Capitalism”, *Comparativ*, 5/6, 2020.
- CONNOLLY, Michael C., *Seated by The Sea. The Maritime History of Portland, Maine, and Its Irish Longshoremen*, The University Press of Florida, Florida, 2011.
- CONTRERAS CRUCES, Hugo, “Las milicias de pardos y morenos libres de Santiago de Chile en el siglo XVIII, 1760-1800”, *Cuadernos de Historia*, 25, 2006, pp. 93-117.
- _____, “Oficios, milicias y cofradías. Éxito económico, prestigio y redes sociales afro-mestizas en Santiago de Chile, 1780-1820”, *Revista de Historia Social y las Mentalidades*, 17, 2, 2013, pp. 43-74.
- _____, “Ser leales y parecer “decentes”. Milicias de castas e inserción social de los afrodescendientes. Chile, 1675-1760”, *Revista Tiempo Histórico*, 8, 14, 2017, pp.129-155.
- COOPER, Frederick, *On the African Waterfront: Urban Disorder and the Transformation of Work in Colonial Mombasa*, Yale University Press, Nueva Haven, 1987.
- COSTA, Valdecir, et. al., “Saúde e Trabalho na visão de trabalhadores da estiva do Porto Ferroviário, Rio Grande do Sul, Brasil”, pp. 1207-1216, consultado en: http://www.scielo.br/pdf/csc/v20n4/pt_1413-8123-csc-20-04-01207.pdf.
- COSTA GOMES, Luciano, “Livres, libertos e escravos na história da população de Santa Catarina, 1787-1836”, pp. 593-615, consultado <http://www.scielo.br/pdf/rbepop/v34n3/0102-3098-rbepop-34-03-00593.pdf>.
- COWLING, Camilia, “Esclavitud, espacio físico y movilidad en Cuba, siglo XIX”, en José Antonio Piqueras, *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la*

“segunda esclavitud» y su legado, Centro Francisco Tomás Valiente y UNED Alzira-Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2016.

CURRY-MACHADO, Jonathan, *Cuban Sugar Industry. Transnational Networks and Engineering Migrants in Mid-Nineteenth Century Cuba*, Palgrave Macmillan, New York, 2011.

DANTAS, Mariana R. L., *Black Townsmen. Urban Slavery and Freedom in the Eighteenth-Century of Americas*, Palgrave Macmillan, Nueva York, 2008.

DAVIES, Sam, Colin J. Davis, David de Vries, Lex Heerma van Voss, Lidewij Hesselink y Klaus Weinhauer (eds.), *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Routledge, Nueva York, [2001], 2017.

DAVIS, Colin J., *Waterfront Revolt: New York and London Dockworker*, University of Illinois Press, Urbana, 2003.

DELGADO, Jaime, “El Conde de Ricla, Capitán General de Cuba”, *Revista de Historia de América*, 55-56, 1963, pp. 107-134.

DESCHAMPS CHAPEAUX, Pedro, “El negro en la economía habanera del siglo XIX: Agustín Ceballos, capataz de muelles”, *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, año 59, no. 1, enero-abril 1968, pp. 53-59.

_____, *El negro en la economía habanera del siglo XIX*, Ciencias Sociales, La Habana, 1971.

_____, y Juan Pérez de la Riva, *Contribución a la historia de la gente sin historia*, Ciencias Sociales, La Habana, 1974.

_____, *Los Batallones de Pardos y Morenos Libres*, Arte y Literatura, La Habana, 1976.

Diccionario enciclopédico de Historia militar de Cuba, Verde Olivo, La Habana, 2004, vol. 1, primera parte.

DONOVAN, P. F., “Australia and the Great London Strike: 1889”, *Labour History*, 23, noviembre 1972, pp. 17-26.

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

ESTRADE, Paul, “Las huelgas de 1890 en Cuba”, en *Estudios de Historia de Cuba, siglo XIX*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2017, pp. 276-300.

FERNÁNDEZ DE PINEDO, Nadia, *Comercio exterior y fiscalidad: Cuba (1794-1860)*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 2002.

FISHER, John Robert, *El Comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*, Banco de España, Servicio de Estudios, Madrid, 1993.

FINCH, Aisha K., *Rethinking Slave Rebellion in Cuba. La Escalera and the insurgencies of 1841-1844*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2015.

FUENTE, Alejandro de la, *Havana and the Atlantic in the Sixteenth Century*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2008.

_____, Alejandro de la, *Una nación para todos. Raza, desigualdad y política en Cuba 1900-2000*, Colibrí, Madrid, 2001.

FUNES MONZOTE, Reinaldo, *De bosque a sabana. Azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba: 1492-1926*, Siglo XXI, México, 2004.

___ y Dale Tomich, “Naturaleza, tecnología y esclavitud en Cuba. Frontera azucarera y revolución industrial, 1815-1870”, en José Antonio Piqueras (ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*, Siglo XXI, Madrid, 2009, pp. 75-117.

GADELHA CAVALCANTE, Francisco Fábio *et. al.*, “Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto do Macuripe em Fortaleza”, pp. 101-109, consultado en <http://www.scielo.br/pdf/csc/v10s0/a13v10s0.pdf>.

GALOTTI MAMIGONIAN, Beatriz, *Africanos Livres. A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, Companhia das Letras, São Paulo, 2017.

GARCÍA DOMINGO, Eric, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Icaria, Barcelona, 2017.

GARCÍA RODRÍGUEZ, Gloria, “Papel de la crisis económica de 1857 en la economía cubana”, *Universidad de La Habana*, 191, 1968, pp. 25-37.

___, *La esclavitud desde la esclavitud. La visión de los siervos*, Centro de Investigación Científica Jorge L. Tamayo, México, 1996.

___, “Trabajadores urbanos: comportamientos político y conciencia de clase”, María del Carmen Barcia (ed.), *La turbulencia del reposo. Cuba 1878-1895*, Ciencias Sociales, La Habana, 1998, pp.134-199.

___, “Negros y mulatos en una ciudad portuaria. La Habana 1760-1800”, en Bernardo García Díaz y Sergio Guerra Vilaboy, *La Habana/Veracruz. Veracruz/La Habana*, Universidad Veracruzana, México, 2002, pp. 165-173.

___, *Conspiraciones y revueltas. La actividad política de los negros en Cuba (1790-1845)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2003.

___, “Tradición y modernidad en Arango y Parreño”, en Francisco de Arango y Parreño, *Obras*, Imagen Contemporánea, La Habana, 2005, pp. 1-113.

GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes, Yolanda Díaz Martínez, Gustavo Placer Cervera y Marilyn Fernández Pérez (comp.), *Cuba y sus puertos (siglos XV al XXI). Memorias del I Coloquio Internacional «Ciudades portuarias de Iberoamérica y el Caribe»*, Historia, La Habana, 2005.

GREENHALGH ALBION, Robert, *The Rise of New York Port (1815-1860)*, David & Charles, Newton Abbot, 1970.

GRIFFIN, Larry J. y Marcel van der Linden, “New Methods for Social History”, *International Review of Social History*, Supplement 6, Cambridge University Press, 1999.

GUERRA, Ramiro, *Manual de Historia de Cuba*, Ciencias Sociales, 1971, La Habana, pp. 177-198.

GUIMERÁ, Agustín y Fernando Monge (coords.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Fundación Portuaria, Madrid, 2000.

HEERMA VAN VOSS, Lex y Marcel van der Linden, “Estibadores: Configuraciones 1790-1970”, *Historia Social*, 45, 2003, pp. 35-52.

HELLBERG, Carlos, *Historia Estadística de Cárdenas 1893*, Comité Pro-Calles, Cárdenas, 1957.

HELLY, Denise, *The Cuba Commission Report. A Hidden History of the Chinese in Cuba*, John Hopkins University Press, Baltimore y Londres, 1993.

HENSOM, David, "Dock worker, labor circulation, and class struggles in Durban, 1940-59", *Journal of Southern African Studies*, 4, 1, 1977, pp. 88-124.

HERRERA JEREZ, Miriam, "Fondeados en Sagua: el paisaje del tráfico ilegal de esclavos (1852-1858)", en María del Carmen Barcia Zequeira (coord.), *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)*, UH, La Habana, 2017, pp. 187-248.

HEVIA, Oilda, "Mujeres negras y mulatas en la economía de servicios de La Habana colonial (siglos XVI-XVII)", en José Antonio Piqueras (ed.), *Plantación, espacios agrarios y esclavitud en la Cuba colonial*, Publicacions de la Universitat Jaume I. Servei de Comunicació i Publicacions, Castelló de la Plana, 2017, pp. 439-461.

HILL, Stephen, *The Dockers. Class and tradition in London*, Heinemann Educational Books, London, 1976.

HOBBSWAM, Eric, *Trabajadores. Estudios sobre la clase obrera*, Crítica, Barcelona, 1979.

_____, *Marxismo e historia social*, Instituto de Ciencias de la Universidad Autónoma de Puebla, México, 1983.

HOWARD, Philip A., *Changing history. Afro-Cuban Cabildos and Societes of Color in the Nineteenth Century*, Louisiana State University Press, Baton Rouge, 1998.

IBARZ GELABERT, Jordi, "Oficios y cualificaciones en el trabajo portuario. El caso de Barcelona en la primera mitad del siglo XX", *Historia Social*, 45, 2003, pp. 119-137.

_____, "Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1874", *Ayer*, 120, 4, 2020, pp. 143-169.

INSTITUTO DE HISTORIA DEL MOVIMIENTO COMUNISTA Y DE LA REVOLUCIÓN SOCIALISTA DE CUBA, *El movimiento obrero cubano. Documentos y artículos*, Política, La Habana, 1981, 2 vols.

_____, *Historia del movimiento obrero cubano 1865-1958*, Política, La Habana, 1985, 2 vols.

INSTITUTO DE HISTORIA DE CUBA, *Historia de Cuba. La Colonia, evolución socioeconómica y formación nacional*, Política, La Habana, 1994.

JACKSON, Michael P., *Labour Relations on the Docks*, Saxon House Lexington/Lexington Books, Farnborough, 1973.

JENNINGS, Evelyn P., "State Slavery in the Atlantic Economy: The Case of Cuba in the late Eighteenth Century", pp. 1-30, consultado en <http://librarycompany.org/Economics/2003conference/papers/Jennings.pdf>,

_____, "The Sinews of Spain's American Empire: Forced labor in Cuba from the Sixteenth to the Nineteenth Centuries", en *Building the Atlantic Empires. Unfree labor and Imperial States in the Political Economy of Capitalism, ca. 1500-1914*, Brill, Boston, 2015, pp. 25-53.

JIMÉNEZ SOTERO, Jairo Eduardo, "Milicias coloniales durante el Siglo XVIII novohispano. El papel de la población negra en la defensa de la Costa del Golfo de México. Una

- perspectiva decolonial”, *Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 2, 5, 2017, pp. 84-98.
- JODA, Beatriz, *Mujer y esclavitud doméstica: La Habana (1790-1840)*, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, España, 2014, Tesis doctoral (inédita).
- KNIGHT, Franklin W., “Origins of Wealth and the Sugar Revolution in Cuba 1750-1850”, *The Hispanic American Historical Review*, 57, 2, 1977, pp. 231-253.
- KIPLE, Kenneth F., “Cholera and Race in the Caribbean”, *Journal of Latin American Studies*, 17, 1, 1985, pp. 157-177.
- KLEIN, Herbert S., “The Colored Militia of Cuba: 1568-1868”, *Caribbean Studies*, 6, 2, 1966, pp. 16-27.
- KUETHE, Allan, *Cuba, 1753-1815 Crown, Military, and Society*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1986.
- LANDERS, Jane G., *Atlantic Creoles in the Age of Revolutions*, Harvard University Press, Cambridge, 2010.
- LASCELLES, E. C. P. y S. S. Bullock, *Dock Labour and Decasualisation*, P. S. King & Son Ltd, Londres, 1924.
- LAVIÑA, Javier y Michael Zeuske (Eds.), *The Second Slavery. Mass Slaveries and Modernity in the Americas and the Atlantic Basin*, Lit, Berlín 2014.
- LE RIVEREND, Julio, *Historia económica de Cuba*, Ciencias Sociales, La Habana, 1985.
- LOPES DO SANTOS, Ynaê, *Irmãs do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844)*, USP, São Paulo, 2012, Tesis de Doctorado (inédita).
- LÓPEZ VALDÉS, Rafael Leovigildo, *Componentes africanos en el etnos cubano*, Ciencias Sociales, La Habana, 1985.
- _____, *Pardos y morenos esclavos y libres en Cuba y sus instituciones en el Caribe Hispano*, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, San Juan, 2007.
- LOVELL, John C., *Stevedores and Dockers. A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*, Palgrave Macmillan, Londres, 1969.
- LUZÓN, José L., José Baila y Francisco Sardaña, “Sociedad y espacio en La Habana de 1877. Un ensayo de geografía urbana histórica”, *Revista de Geografía*, XXIV, 1990, pp. 64-84.
- _____, “Estado, etnias y espacio urbano. La Habana, 1878”, pp. 137-150, consultado en <http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/107472/1/072536.pdf>.
- MCALISTER, Lyle N., *The “Fuero Militar” in New Spain, 1764-1800*, University of Florida Press, Gainesville, 1957.
- MAIA DE MORAIS, Nágila, “El vaivén de las mareas: el día a día de los trabajadores catraieiros en el puerto Fortaleza (Brasil), 1903-1904”, *El Taller de la Historia*, IV, 4, 2012, Universidad de Cartagena Indias, Colombia, pp. 67-82.
- MANN, Tom, *The position of dockers and sailor in 1897 and the International Federation of Ship, Dock and River Workers*, Clarion Newspaper, Londres, 1897.
- MARRERO, Leví, *Cuba: economía y sociedad*, Playor, Madrid, 1972-1992, 15 vols.

- MARICHAL, Carlos, *Bankruptcy of Empire. Mexican siver and the wars between Spain, Britain and France, 1760-1810*, Cambridge University Press, Nueva York, 2008.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos y José María Oliva Melgar (Eds.). *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons, Ediciones de Historia, Madrid, 2005.
- MERIÑO, María de los Ángeles y Aisnara Perera, “La utopía de la reproducción natural de la mano de obra y el cuidado de los esclavos criollos en los ingenios cubanos en el siglo XIX”, *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, 107, 2, 2016, pp. 71-83.
- MOLINER CASTAÑEDA, Israel, *Los Cabildos Afrocubanos en Matanzas*, Matanzas, Matanzas, 2002.
- MORENO FRAGINALS, Manuel, Frank Moya Pons y Stanley L. Engerman (eds.), *Between Slavery and free Labor*, The John Hopkins University Press, Baltimore, 1985.
- _____, “Negros y mulatos: vida y sobrevivencia”, *Cuba/España España/Cuba. Historia común*, Crítica, Barcelona, 1995, pp. 85-94.
- _____, *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, Crítica, Barcelona, 2001.
- _____, “Peculiaridades de la esclavitud en Cuba”, en *Órbita de Manuel Moreno Friginals*, Unión, La Habana, 2009, pp. 154-167.
- MOYANO BAZZANI, Eduardo L., *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, CSIC, Madrid, 1991.
- MUAZE, Mariana y Ricardo H. Salles (eds.), *A segunda escravidão e o império do Brasil em perspectiva histórica*, Casa Leiria, São Paulo, 2020.
- NELSON, Bruce, *Workers on the Waterfront: Seamen, Longshoremen in the 1930's*, University of Illinois Press, Urbana, 1988.
- NORTHRUP, David, *Indentured labor in the age of imperialism, 1834-1922*, Cambridge University Press, New York, 1995.
- OOSTINDIE, Gert J., “La burguesía cubana y sus caminos de hierro, 1830-1868”, *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 37, 1984, pp. 99-115.
- ORTEGA PEREYRA, Ovidio, *El Real Arsenal de La Habana. La construcción naval bajo la dominación española*, Letras Cubanas, La Habana, Cuba, 1998.
- PARRADO FALCO, Marcelo y José Lino Pérez González, “Breve relato histórico del surgimiento, fundación y desarrollo de los gremios, uniones y federación del sector marítimo portuario de Caibarién”, *Los obreros hacen y escriben su historia*, Ciencias Sociales, La Habana, 1975, pp. 148-166.
- PAQUETTE, Robert L., *Sugar Is Made with Blood. The Conspiracy of La Escalera and the Conflict between Empires over Slavery in Cuba*, Wesleyan University Press, Middletown, 1988.
- PERERA DÍAZ, Aisnara y María de los Ángeles Meriño Fuentes, *Para librarse de lazos, antes buena familia que buenos brazos. Apuntes sobre la manumisión en Cuba (1800-1881)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2009.
- _____, *El cabildo carabalí vivió de Santiago de Cuba: familia, cultura y sociedad (1797-1909)*, Oriente, Santiago de Cuba, 2013.

_____, “Trabajo vs. azúcar: la importancia de los oficios calificados en las plantaciones de La Habana (1798-1836)”, *Boletín del Archivo Nacional*, 22, La Habana, 2014, pp. 93-103.

_____, *Estrategias de Libertad, un acercamiento a las acciones legales de los esclavos en Cuba (1762-1872)*, Ciencias Sociales, La Habana, 2015, 2 vols.

PÉREZ GUZMÁN, Francisco, *La Habana, clave de un imperio*, Ciencias Sociales, La Habana, 1997.

PÉREZ, Louis A., *Slaves, Sugar and Colonial Society. Travel account of Cuba, 1801-1899*, Scholarly Resources, Wilmington, 1992.

PÉREZ DE LA RIVA, Juan, *Correspondencia reservada del capitán general don Miguel de Tacón 1834-1836*, Biblioteca Nacional “José Martí”, La Habana, 1963.

_____, *¿Cuántos africanos fueron traídos a Cuba?*, Ciencias Sociales, La Habana, 1977.

_____, *El barracón y otros ensayos*, Ciencias Sociales, La Habana, 1975.

_____, *La Isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros*, Ciencias Sociales, La Habana, 1981.

_____, *Los culíes chinos en Cuba (1847-1880). Contribución al estudio de la inmigración contratada en el Caribe*, Ciencias Sociales, La Habana, 2000.

PHILIPS, Gordon y Noel Whiteside, *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry (1880-1970)*, Clarendon Press, Oxford, 1985.

PIGENET, Michel, “Labour and trade union cultures: the idiosyncratic experience of the European dockworkers in the 19th to the 21st centuries”, *Transfer: European Review of Labour and Research*, 18, 2, 2012, pp. 143-155.

PIQUERAS, José Antonio y Enric Sebastià, *Agiotistas, negreros y partisanos. Dialéctica social en vísperas de la Revolución Gloriosa*, Alfons el Magnànim, Institución Valenciana de Estudios de Investigación, Valencia, 1991.

_____, (ed.), *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 2002.

_____, “La siempre fiel isla de Cuba, o la lealtad interesada”, *Historia Mexicana*, LVIII, 1, 2008, pp. 427-486.

_____, y Rafael Marquese, “Los últimos imperios esclavistas: España y Brasil en el siglo XIX”, *Revista de Indias*, 71, 251, 2011, pp. 1-320.

_____, *La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico*, Catarata, Madrid, 2011.

_____, “Censos lato sensu. La abolición de la esclavitud y el número de esclavos en Cuba”, en *Revista de Indias*, LXXI, 251, 2011, pp. 193-230.

_____, “Esclavitud histórica y capitalismo en la historiografía cubana”, en *Esclavitud y capitalismo histórico en el siglo XIX. Brasil, Cuba y Estados Unidos*, Del Caribe, Santiago de Cuba, 2016, pp. 163-254.

_____ (ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la “segunda esclavitud» y su legado*, Centro Francisco Tomás Valiente y UNED Alzira-Valencia, Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2016.

_____, “Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba”, en Consuelo Naranjo Orovio (ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe Hispano*, Doce Calles, Aranjuez, 2017, p. 107.

_____, José Antonio Piqueras, “Nación racial, *gente de color* y segunda esclavitud. Las intrigas habaneras de 1810”, en José Antonio Piqueras e Imilcy Balboa, *Gente de color entre esclavos. Calidades raciales, esclavitud y ciudadanía en el Gran Caribe*, Comares, Granada, 2019, pp. 47-72.

PLACER CERVERA, Gustavo, *Ejército y milicias en la Cuba colonial, 1763-1783*, Embajada de España en Cuba, La Habana, 2009.

PORTUONDO ZÚÑIGA, Olga, *Entre esclavos y libres de Cuba colonial*, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 2003.

PUIG-SAMPER, Miguel Ángel, Consuelo Naranjo Orovio y Armando García González (comps.), Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*, Doce Calles, Madrid, 1998.

QUIZA, Ricardo, “¿Dónde están los que pinchan? Trabajadores, historiografía o revolución”, *Gaceta de Cuba*, 5, septiembre-octubre 2009, pp. 11-17.

RECIO MORALES, Óscar, *Alejandro O’Reilly, inspector general. Poder militar, familia y territorio en el reinado de Carlos III*, Sílex, Madrid, 2020.

REID ANDREWS, George, *Afro-Latinoamérica 1800-2000*, Iberoamericana, Madrid, 2007.

REIS, João José, *Rebelião escrava no Brasil. A história do levante dos malês 1835*, Brasiliense, São Paulo, 1986.

_____, “De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da abolição”, *AfroÁsia*, 24, 2000, pp. 199-242.

_____, “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”, *Revista História*, 174, São Paulo, 2016, pp. 15-68.

_____, *Ganhadores. A greve negra de 1857 na Bahia*, Companhia das Letras, São Paulo, 2019.

RIBEIRO DA COSTA, Ana de Lourdes, “Espaços negros ‘cantos’ e ‘lojas’ em Salvador no século XIX”, *Caderno CRH, Suplemento*, 1991, pp. 18-34.

ROJAS GALVÁN, José, “Milicias de pardos en la región de Nueva Galicia (Virreinato de Nueva España). Un análisis de sus prácticas sociales durante la segunda mitad del siglo XVIII”, *HisTOrELo. Revista de Historia Regional y Local*, 8, 15, 2016, pp. 131-162.

ROLDÁN DE MONTAUD, Inés, “En los borrosos confines de la libertad: el caso de los negros emancipados en Cuba, 1817-1870”, *Revista de Indias*, LXXI, 251, 2011, pp. 159-192.

_____, *La banca de emisión en Cuba (1856-1898)*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 2004.

ROOD, Daniel B., *The reinvention of Atlantic Slavery. Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*, Oxford University Press, Nueva York, 2017.

ROSENBERG, Daniel, *New Orleans Dockworker. Race, Labor and Unionism 1892-1923*, State University of New York Press, Albany, 1988.

SALVUCCI, Linda K., "Supply, Demand, and the Making of a Market: Philadelphia and Havana at the Beginning of the Nineteenth Century", en Franklin W. Knight y Peggy K. Liss, *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, pp. 40-57.

SÁNCHEZ COBOS, Amparo, *Sembrando ideales. Anarquistas españoles en Cuba (1902-1925)*, CSIC, Sevilla, 2008.

SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio y Alejandro García Álvarez, *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*, CSIC, Madrid, 2004.

SANTIBÁÑEZ REBOLLEDO, Camilo A., "Posiciones estratégicas y fuerza obrera: Apuntes en torno a un ciclo huelguístico de los estibadores del salitre (Chile 1916-1923)", *Izquierdas*, 30, 2016, pp. 188-214.

_____, "La IWW y el movimiento obrero en Chile: el caso de los obreros portuarios nortinos (1919-1923)", *Dílogo Andino*, 55, 2018, pp. 19-28.

SANTOVENIA, Emeterio, "Política particular a colonial", en Ramiro Guerra (ed.), *Historia de la Nación Cubana*, Historia de la Nación Cubana, S. A., La Habana, 1952, vol. 2, pp. 51-69.

SAUPIN, Guy, "Mondialisation et modification des hiérarchies des grands ports de commerce, mi XVIIe- mi XIXe siècle: une comparaison entre l' Espagne, la France et la Grande Bretagne", *Nuevo Mundo. Mundos Nuevos*, consultado en <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69920>.

SCHMIDT-NOWARA, Christopher, *Empire and antislavery: Spain, Cuba, and Puerto Rico, 1833-1874*, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh, 1999.

SCHNEIDER, Elena A., *The occupation of Havana. War, trade and Slavery in the Atlantic World*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2018.

SHAZO, Peter de, "The Valparaiso Maritime Strike of 1903 and the Development of a Revolutionary Labor Movement in Chile", *Journal of Latin American Studies*, 11, 1, 1979, pp. 145-168.

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, "El poder y la gloria: Élités y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII", *Studia histórica*, 35, 2013, pp. 99-125.

SEWELL, William H., "Uneven Development, the Autonomy of Politics, and the Dockworker of Nineteenth-Century Marseille", *The American Historical Review*, 93: 3, 1988, pp. 604-637.

SHARPE, Jim, "La historia desde abajo", en Peter Burke, *Formas de hacer Historia*, Alianza Editorial, Madrid, 1996, pp. 38-58.

SOLANO, Sergio Paolo, "Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los trabajadores de los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930", *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 88, 2010, pp. 39-60.

SORHEGUI D' MARES, Arturo, *La Habana en el Mediterráneo americano*, Imagen Contemporánea, La Habana, 2007.

_____, "El puerto de La Habana. De principal enclave de comercio indiano, a cabecera de una economía de plantación", en José Enrique Elías Caro y Antonio Vidal Ortega (ed.), *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Historia, Cultura, Economía y Sociedad*, Uninorte, Baranquilla, 2010, pp. 79-106.

- SOSA, Enrique, *Los ñáñigos*, Casa de las Américas, La Habana, 1982.
- SUÁREZ BOSA, Miguel, “La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891-1980)”, consultado en <https://bibacceda01.ulpgc.es:8443/bitstream/10553/1276/1/564.pdf>.
- SUÁREZ SÁNCHEZ, Fernando, “La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII”, *HisTO-ReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 21, 2019, pp. 319-349.
- SUÁREZ VIERA, Francisco, “Port of Habana: The Gateway of Cuba, 1850-1920”, en Miguel Suárez Bosa (ed.), *Atlantic Ports and the First Globalisation c.1850-1930*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, Hampshire, 2014, pp. 130-153.
- TEIXEIRA DA SILVA, Fernando y María Lucía Caira Gitahy, “Trabalho e Cultura na Cidade Portuária de Santos (Brasil), 1890-1920”, *El Taller de la Historia*, IV, 4, 2012, Universidad de Cartagena Indias, Colombia, pp. 15-36.
- TERRY, María T. Paula, *El movimiento obrero en Matanzas (1850-1925)*, Matanzas, Matanzas, 2012.
- THOMPSON, Michael D., *Working on the Dock of the Bay. Labor and Enterprise in Antebellum Southern Port*, The University of South Carolina, Columbia, 2015.
- TOMIC, Dale W., “The Second Slavery: Bonded Labor and the Transformation of the Nineteenth Century World Economy”, en Francisco O. Ramirez (ed.), *Rethinking the Nineteenth Century: Movements and Contradiction*, Greenwood Press, Westport CT, 1988, pp. 104-117.
- _____, *Slavery in the circuit of sugar: Martinique and the world economy, 1830-1848*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1990.
- _____, “World slavery and Caribbean capitalism. The Cuban sugar industry”, *Theory and Society*, 20, 1991, pp. 297-319.
- _____, “The Wealth of Empire: Francisco de Arango y Parreño, Political Economy, and the Second Slavery in Cuba”, *Comparative Studies in Society and History*, 45, 1, 2003, pp. 4-28.
- _____, *Through the prism of slavery: labor, capital, and world economy*, Rowman & Littlefield, Lanham, Md., 2004.
- _____, *New frontiers of Slavery*, State University of New York Press, Albany, 2016.
- _____, “La segunda esclavitud y el capitalismo mundial: una perspectiva para la investigación histórica”, *Historia Social*, 90, 2018, pp. 149-164.
- _____, *Espacios de esclavitud: tiempo/tiempos del capital*, Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia/Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2019.
- _____, *Atlantic Transformations. Empire, Politics, and Slavery during the Nineteenth Century*, Sunny Press, New York, 2020.
- TORO GONZÁLES, Carlos del, “El movimiento obrero en Cuba: dos décadas de su historiografía (1973-1995)”, *Temas*, 12-13, octubre 1997-marzo 1998, pp. 216-225.
- TURNBULL, Peter, “Dock strikes and the demise of dockers’ `occupational culture’”, *The Sociological Review*, 40: 2, 1992, pp. 294-318.

VALDEZ-BUBNOV, Iván, “Navíos para un imperio global: La construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia Moderna, 32, 2019, pp. 123-160.

VAN DER LINDEN, Marcel, “The Promise of Challenge of the Global History”, *International Labor and Working-class History*, 82, 2012, pp. 57-76.

VARELLA, Claudia, *Esclavos a sueldo. La coartación cubana en el siglo XIX*, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2010, Tesis doctoral.

_____, y Manuel Barcia, *Wage-earning slaves: coartación in nineteenth-century Cuba*, University of Florida Press, Gainesville, 2020.

VELASCO E CRUZ, Maria Cecília, *Virando o jogo: estibadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*, USP, São Paulo, 1998, Tesis de Doctorado (inédita).

_____, “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, Rio de Janeiro, 1905-1930”, *Afro-Ásia*, 24, 2000, p. 243-290.

_____, “Puzzling Out Slave Origins in Rio de Janeiro Port Unionism: The 1906 Strike and the Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café”, *Hispanic American Historical Review*, 81: 2, 2006, pp. 205-245.

_____, “Da tutela ao contrato: “homens de cor” brasileiros e o movimento operário carioca no pós-abolição”, *Topoi*, 11, 20, 2010, pp. 114-135.

_____, “A morte de João de Adão e a memória operária”, pp. 1-21, consultado en: <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos5/cruz%20maria%20cecilia%20velasco%20e.pdf>.

VENEGAS, Carlos, “La Habana, Puerto Colonial. Reflexiones sobre su historia urbana”, en Agustín Guimerá y Fernando Monge (coords.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Fundación Portuaria, Madrid, 2000.

_____, “Los almacenes de depósitos habaneros y sus estructuras de hierro”, *Perfiles de la Cultura Cubana*, 23, 2018, pp. 222-236.

_____, “Los almacenes de depósitos habaneros y sus estructuras de hierro”, *Espacio Laical*, 14, 3, 2018, pp. 87-92.

VINSON III, Ben, *Bearing Arms for His Majestic. The Free-Colored Militia in Colonial Mexico*, Stanford University Press, California, 2001.

WALLERSTEIN, Immanuel, *El moderno sistema mundial III. La segunda era de la gran expansión de la economía mundo capitalista, 1730-1850*, Siglo XXI, Madrid, 1999.

WASP, David y Alan Davis, *The great dock strike: 1889*, Longman, London, 1974.

WILSON, David F., *Dockers. The impact of industrial change*, Fontana/Collins, Suffolk, 1972.

WINSLOW, Calvin, *Waterfront Workers: New Perspectives on Race and Class*, University of Illinois Press, Urbana, 1998.

WHITNEY, Robert, “Nation, State, and the Making of the Cuban Working Class, 1920-1940”, Steve Palmer, José Antonio Piqueras y Amparo Sánchez Cobos (ed.), *State of Ambiguity. Civic Life and Culture in Cuba's First Republic*, Duke University Press, Durham, 2014.

YUN, Lisa, *The Coolie Speaks. Chinese indentured laborers and African slaves of Cuba*, Temple University Press, Filadelfia, 2008.

ZAMORA RIELO, Rodolfo, “La historia cubana de Jules Sagebien”, *Opus Habana*, 2009, consultado en http://www.opushabana.cu/index.php?option=com_content&view=article&id=1743&catid=58.

ZANETTI LECUONA, Oscar y Alejandro García Álvarez, *Caminos para el azúcar*, Ciencias Sociales, La Habana, 1987.

ZEMON DAVIES, Natalie, “Las formas de la historia social”, *Historia Social*, 10, primavera-verano 1991, pp. 177-182.