

Consuelo Naranjo Orovio
Editora

SOMETIDOS A ESCLAVITUD

**LOS AFRICANOS Y SUS DESCENDIENTES
EN EL CARIBE HISPANO**



Editorial
• UNIMAGDALENA •



connected worlds
the connection between the world and you

Segunda esclavitud y dinámicas laborales en el puerto de La Habana (1790-1860)⁶⁰⁷

David Domínguez Cabrera
Universitat Jaume I

La expansión sin precedentes de la agricultura comercial en los Estados Unidos, Brasil y Cuba fue el resultado de la reutilización a gran escala del trabajo esclavo en un contexto de industrialización y crecimiento del trabajo asalariado. Fueron los “centros emergentes de producción esclava” que estuvieron “cada vez más integrados en la producción industrial”. Más que una anomalía laboral en determinadas áreas productivas, resultó ser también la naturaleza del sistema. Este fenómeno fue una consecuencia directa de la nueva división mundial del trabajo que impulsó la “hegemonía británica y la revolución industrial” (Tomich, 2019, p. 205). La integración de las economías agroexportadoras americanas y los centros manufactureros europeos durante la primera mitad del siglo XIX impulsó el desarrollo de la infraestructura portuaria

607. Este texto se realiza en el marco del contrato predoctoral con la Universidad Jaume I, con el apoyo y el financiamiento del Programa Santiago Grisolia, Generalitat Valenciana (España) y del proyecto de investigación “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, EU), y con el apoyo del programa I+D+i de “Subvenciones para estancias de contratados predoctorales en centros de investigación fuera de la Comunitat Valenciana”, cofinanciado por la Generalitat Valenciana y el Fondo Social Europeo (BEFPI/2020/036).

para gestionar un volumen comercial cada vez mayor y, a su vez, provocó un incremento en la demanda de mano de obra.

El crecimiento exponencial de la población cautiva dentro de las estructuras demográficas de las regiones de la “segunda esclavitud” aceleró los procesos de racialización laboral que se venían desarrollando en los espacios urbanos. En el ámbito portuario, fueron las actividades asociadas a la carga, descarga y transporte de mercancías en las que con mayor fuerza se manifestó dicho fenómeno, que, dada la naturaleza global de la “segunda esclavitud”, se extendió por igual desde los muelles de Nueva Orleans y Charleston, pasando por los de Río de Janeiro y San Salvador de Bahía, hasta los muelles de La Habana, Matanzas y Cárdenas.

Este texto centra su atención en analizar el impacto de la entrada masiva de africanos esclavizados y la expansión azucarera en la configuración de las dinámicas laborales del puerto de La Habana durante la primera mitad del siglo XIX. Desde 1763, las cuadrillas que laboraron en los muelles de la Aduana estuvieron formadas por negros libres, lo que sin duda favoreció su inserción en un mercado de trabajo con prohibiciones raciales para el ejercicio de determinados oficios portuarios y donde los matriculados ostentaron privilegios laborales de acuerdo con las ordenanzas de matrícula de 1802. La trata negrera y el incremento del volumen comercial de Cuba supuso el crecimiento de la actividad portuaria de La Habana y de otros enclaves vinculados a las nuevas zonas azucareras. Después de todo, este fue un factor determinante en la formación de dos geografías laborales en las que la utilización de la fuerza de trabajo esclava resultó significativa: los muelles del litoral noroccidental y los almacenes de depósito.

El sistema de transporte y de embarque de mercancías resultó insuficiente para satisfacer el volumen comercial que generó la gran manufactura azucarera. La transformación tecnológica en los ingenios y la implementación a gran escala del ferrocarril a partir de 1837 conllevó una transformación radical en la infraestructura portuaria habanera en las dos décadas siguientes. Fue la época de los almacenes de depósito y donde estos emergieron como grandes “plantaciones portuarias” para optimizar y estandarizar los regímenes de trabajo de la población sometida. Ambos espacios laborales coexistieron a partir de la década de 1840

y evidenciaron la expansión de las dinámicas laborales de la “segunda esclavitud” en el puerto de La Habana.

Comercio atlántico y mercado laboral portuario

Durante buena parte de su evolución colonial, Cuba vivió a expensas de ser un punto estratégico dentro de la Carrera de Indias. Durante casi dos siglos, La Habana constituyó el punto de recalada de la Flota de Tierra Firme en su regreso a España y se benefició del situado novohispano que facilitó las reformas dentro de su sistema defensivo. Tras la recuperación de la ciudad 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 siete 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 (Marrero, 1985, t. 12, p. 16). El experimento carolino se extendió a otras colonias con la excepción de los virreinos americanos en la medida en que evidenció una mejor eficiencia en la administración del imperio (Le Riverend, 1981, pp. 104-105).

En 1778, otra real cédula estableció el reglamento para el comercio libre, ampliando a 24 los enclaves americanos que podían intercambiar con 13 puertos españoles. El reglamento de 1778 completó y organizó “todas las disposiciones positivas sobre el comercio indiano, dictadas a partir de 1765” (Marrero, 1985, t. 12, p. 31), aunque no por esto dejó de reconocer su carácter restrictivo. El nuevo sistema comercial implementado entre 1765 y 1778 introdujo una “libertad con grandes limitaciones”, pues aún prohibía comerciar con extranjeros (Fisher, 1993, pp. 16-19). 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 de Cuba al intercambio comercial directo con las naciones extranjeras con las que la metrópoli no estaba en guerra. En este proceso de rearticulación del sistema atlántico español, la importación masiva de africanos esclavizados y el desarrollo de la agricultura comercial desempeñaron un papel fundamental.

El binomio azúcar-esclavitud estableció una nueva geografía comercial y reconfiguró la participación de la isla en el pujante comercio atlántico. En 1778, enclaves portuarios como Santiago de Cuba y Trinidad fueron habilitados en clase de menores. En 1809, fue declarado libre el puerto de Matanzas; en 1844, fueron habilitados los puertos de Cárdenas y de Sagua la Grande. Durante buena parte del siglo XVIII, los pequeños y medianos ingenios ubicados entre 30 y 60 kilómetros de La Habana trasladaron sus cajas de azúcar a partir de un sistema que se iniciaba en la plantación con carretas de bueyes que, al llegar a la ciudad por “la puerta de la muralla aleña a La Punta”, eran trasvasadas en carretones de mulas. Como mínimo se necesitaban “4 carretones para la carga de una carreta”. Las cajas de azúcar se depositaban en los almacenes ubicados en la planta baja de la casa señorial y finalmente eran transportadas al muelle, listas para su embarque (Moreno Friginals, 1978, p. 153). El tráfico marítimo se distribuyó fundamentalmente en dos zonas: al norte, los muelles destinados al comercio atlántico (Cabañería, San Francisco, Carpinetti, etc.), y al sur, cerca de los espigones del muelle de Luz, se concentró el tráfico entre las dos riberas de la bahía (Venegas, 2000, p. 58).

El crecimiento de este tráfico no tardó en provocar fricciones entre las autoridades navales y el Ayuntamiento habanero. El reclamo principal de la Comandancia General de Marina estribó en que el tráfico en la bahía habanera constituía un privilegio laboral de los matriculados según la Matrícula de Mar de 1802⁶⁰⁸. Por su parte, el Ayuntamiento respondió que el privilegio del tráfico portuario que ahora se le disputaba tenía una antigüedad de más de dos siglos. La legislación española había instituido dicha reglamentación para el control de la población laboral vinculada

608. El artículo 10 del título 5 de la citada ordenanza planteó: “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 disfrutará 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”. Véase: *Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar*. Madrid: Imprenta Real, 1802, p. 112.

a la actividad marítima: marineros, pescadores, calafates, carpinteros de ribera, cargadores y descargadores (García Domingo, 2017, p. 38).

Este enfrentamiento por el control del tráfico marítimo fue otro escenario del conflicto entre los plantadores y el Apostadero por la supresión de los privilegios de la Armada sobre los bosques del país, que impedían la expansión del azúcar por el *hinterland* habanero. En 1806, la Comandancia de Marina logró apropiarse de las rentas del tráfico marítimo que le disputaba al ayuntamiento de la ciudad (Piqueras, 2008, pp. 462-463). Entre los argumentos que esgrimió el comandante Juan María Villavicencio estuvo el estado deplorable en que se encontraban los botes con los que se realizaban regularmente las operaciones en la bahía, la situación laboral de los matriculados y cómo los bajos jornales propiciaban la utilización de cautivos:

[...] que solo matriculados navegasen en los botes de la contrata, lo cual no tuvo efecto porque el jornal regulado a arbitrio del asentista resultó ser muy limitado e inadecuado a la fatiga sin que pudiera ser otra cosa respecto a que aquel puede poner sus negros Esclavos imponiendo así la Ley al Matriculado⁶⁰⁹.

El conflicto reseñado no resultó un caso aislado y la utilización de cautivos en estas labores provocó que el Ayuntamiento de Regla estableciese una orden disponiendo “la prohibición absoluta de que haya negros esclavos en el tráfico de botes que cruzan [...] de aquel muelle al de Luz”⁶¹⁰. La negativa a emplear esclavos o la protesta por su utilización estuvo subordinada al interés de establecer una barrera racial que impidiese el acceso de trabajadores afrodescendientes a este mercado laboral copado por los operarios blancos. Los datos de los censos de 1828 y 1846 para el caso de la ciudad de La Habana, así como la estadística laboral que ofreció Jacobo de la Pezuela para el año 1859, confirmaron que los trabajadores libres

609. Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Viso del Marqués (AGMAB), leg. 41, núm. 11. *Sobre el tráfico de puerto de La Habana que tiene arrendado la ciudad y reclama el gremio de matriculados*. 1806-1807.

610. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 870, núm. 29399. *Expediente promovido por D^a Magdalena Álvarez sobre que se puedan emplear negros en el tráfico de botes al pueblo de Regla*. 1820.

alistados bajo la categoría de matriculados o gente de mar fueron casi en su totalidad blancos, así como aquellos que ejercieron oficios portuarios de mayor calificación técnica, en contraposición con otros destinos laborales en el ámbito urbano, donde la presencia de afrodescendientes fue más significativa, como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 1. Composición racial de los trabajadores urbanos en el puerto de La Habana

Oficios/destinos laborales	1828		1846		1859	
	Blancos	Libres de color	Blancos	Libres de color	Blancos	Libres 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

* En este total están también agrupados los que ejercen el oficio de veleros, pues el censo de 1828 no los ofreció desagregados.

Fuentes: *Año de 1828. Censo de la siempre fidelísima ciudad de La Habana, capital de la siempre fiel Isla de Cuba* (1829); *Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1846* (1847); Pezuela (1863, t. 3).

Todavía en la década de 1840, cuando se solicitó por parte del Apostadero de La Habana la necesidad de incorporar a sus matrículas de mar a dos mil españoles, se denunció 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”⁶¹¹. A pesar de su resistencia, la Comandancia de Marina resultó al final derrotada por las cajas de azúcar, los bocoyes de miel y mascabado, los sacos de café y los insumos que precisó el ingenio. La obtención de permisos o licencias a particulares para construir nuevos muelles, el control del tráfico portuario y del mercado laboral, así como las quejas por el empleo sistemático de trabajadores cautivos que abarataban los jornales y vulneraban los privilegios laborales establecidos por las ordenanzas de matrículas estuvieron en el centro de la pugna entre la Comandancia General de Marina y los plantadores azucareros representados por el Ayuntamiento habanero, el Real Consulado y la Junta de Fomento. Primó el interés económico por encima del ordenamiento del antiguo régimen. El uso de la fuerza de trabajo esclava resultó la respuesta lógica a la necesidad de mano de obra en las operaciones de transporte de mercancías en un mercado de brazos que se encontraba en ese momento en plena expansión por la trata ilegal y cuyo ritmo de crecimiento estaba sujeto a la constante demanda de la plantación azucarera.

Al sur, en las proximidades del Arsenal y la Real Factoría se había conformado también, desde la segunda mitad del siglo XVIII, un bolsón laboral asociado a la fabricación naval y tabacalera en la que participaron tanto operarios blancos como trabajadores cautivos, aunque estos últimos debieron ser escasos en los oficios con mayor cualificación técnica y más numerosos en el corte y transporte de las maderas (Piqueras, 2017, p. 100). En esa franja del litoral habanero se consolidó una cultura técnica que se materializó en una amplia infraestructura de grúas, molinos, sierras y pescantes (Venegas, 2000, p. 59). Cuando la industria naval habanera entró en crisis a inicios del siglo XIX, esa infraestructura se reorientó a las labores del tráfico mercantil. De esa geografía laboral surgió el barrio Jesús María, que a lo largo del siglo

611. Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Ultramar, leg. 8, núm. 25. *Expediente reservado sobre la prohibición para los europeos de las matrículas de mar de las Antillas*. 1845.

XIX y XX concentró una población afrodescendiente muy vinculada a la actividad portuaria.

El crecimiento vertiginoso del comercio también provocó cambios en el paisaje portuario habanero. En el caso del viejo muelle de Caballería, de 1824 a 1848 se realizaron sucesivas modificaciones que incluyeron pescantes, grúas, tinglados, faroles y se adoquinó el terraplén contiguo al mismo. En el de Luz se les permitió a los matriculados de Regla la construcción de un tinglado en 1828. Las ampliaciones no se detuvieron: el muelle de San Francisco, construido a principios del siglo XIX, se proyectó extender en 1838 hasta la Machina⁶¹². La ciudad se inundó entonces de carretones, carretas y carretillas. El volumen del tráfico de mercancías llegó a tal extremo, que hubo intentos por suspenderlo en determinadas horas del día, aunque los hacendados no tardaron en protestar en la junta de gobierno del Real Consulado, argumentando que de las doce hasta las dos de la tarde eran las horas más provechosas 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”⁶¹³. En el muelle de Luz, donde coincidía el comercio de cabotaje, se producía una saturación del espacio de descarga que provocaba muchas veces:

El retardo y aumento de gasto que [...] 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 cabotaje⁶¹⁴.

612. *Memoria general de las Obras Públicas de la Isla de Cuba, comprende de 1795 a 1858*. La Habana, 1859, pp. 79-82.

613. ANC, La Habana, Real Consulado y Junta de Fomento, Libro 171. *Junta de Gobierno del Consulado habida el miércoles 8 de octubre de 1817. Libro de Acuerdos*.

614. ANC, La Habana, Intendencia General de Hacienda, leg. 418, núm. 29. *Proyecto de un muelle para las embarcaciones de cabotaje en el muelle de Luz*, 24 de agosto de 1839.

El crecimiento del volumen comercial de la ciudad demandó una mayor organización del trabajo portuario. En los muelles habaneros, el transporte de mercancías estuvo a cargo de los capataces de cuadrillas. En 1822, solo en los muelles próximos a la Aduana laboraban 27 capataces (entre propietarios y agregados). Las cuadrillas se establecieron en 1763 bajo el gobierno de Funes de Villalpando, conde de Ricla, y estuvieron compuestas “exclusivamente” por pardos y morenos libres de los Batallones Leales de La Habana, lo que garantizó “la disciplina laboral, el acatamiento a las órdenes del capataz, derivado de la jerarquía militar” (Deschamps Chapeaux, 1971, p. 89). Además de las cuadrillas, trabajaban unos 200 negros jornaleros, “los unos a manos, otros con carretillas y muchos en los barcos carboneros que se hallan atracados al muelle de San Francisco”, y también 100 operarios blancos dedicados a la estiba en los buques, actividad “cuyo ejercicio está prohibido a la gente de color a menos de ser matriculados”⁶¹⁵.

La ordenanza de Ricla concedió un privilegio sociolaboral a los miembros afrodescendientes de los batallones de milicias para el ejercicio de las labores asociadas al transporte de mercancías. Pero los ordenamientos jurídicos propios del Antiguo Régimen (ordenanza de Ricla de 1763, ordenanza de matrículas de mar de 1802, etc.), cuyo destino en Cuba no fue otro que formar espacios laborales con restricciones étnicas y raciales en el ámbito portuario y a su vez con prerrogativas para armonizar el acceso al mercado de trabajo, terminaron siendo corroídos por la dinámica comercial que impuso la “segunda esclavitud”. Resultó imposible no utilizar cautivos para satisfacer una demanda de fuerza de trabajo en el transporte de mercancías que no paraba de crecer. El análisis de más de doscientos anuncios de ventas de cautivos y de esclavos prófugos relacionados con las labores portuarias publicados por el *Diario de La Habana* entre 1811 y 1845 permite visualizar con mayor claridad este fenómeno⁶¹⁶, así como la importancia relativa de los trabajadores afrodescendientes en la estructuración de un mercado laboral racializado en el puerto de La Habana:

615. *Guía mercantil de La Habana para el año de 1822*. La Habana: Impresa por Palmer é hijo, 1822, pp. 82-84.

616. 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*.

Una negra de 18 años, cocinera y lavandera, una china de 14 años, propia para el servicio de casa, un negro de buena presencia que ha sido empleado más de 3 años en la estiva de buques, sano, todos por su ajuste: en la casa de D. Martín Lamy n. 129 calle de Cuba⁶¹⁷.

Ha huido el negro Ambrosio de Armas, que hace tiempo fue capataz del muelle, de mediana estatura, envuelto en carnes, no muy prieto, carirredondo, pescuezo corto y algo cabezón con rayitas muy menudeadas en uno y otro lado de la cara, de nación lucumí, aunque habla carabalí; al que lo entregue en la calzada de S. Luis Gonzaga, frente a la de Galeano, casa sin número, se le gratificará con media onza de oro⁶¹⁸.

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 libres 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 tachas⁶¹⁹.

En 1848, la Junta de Fomento convocó a todos los capataces a inscribirse en una matrícula para validar y continuar ejerciendo dicha ocupación. El origen de esta disposición para regularizar el trabajo portuario 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 empleo⁶²⁰. Ese mismo año se publicó un reglamento en el que se exceptuaba de la matrícula a aquellos que descargasen las mercancías por otros muelles que no fuese 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”⁶²¹.

617. *Diario de La Habana*, 20 de noviembre de 1821.

618. *Diario de La Habana*, 26 de septiembre de 1830.

619. *Diario de La Habana*, 17 de marzo de 1837.

620. ANC, La Habana, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 84, núm. 3440. *Sobre regularización del servicio de los capataces de muelles*. 1848.

621. *Gaceta de La Habana*, 28 de noviembre de 1848.

Así como el empleo de trabajadores esclavizados terminó por quebrantar las prohibiciones que existían en cuanto a su utilización en el tráfico interno de la bahía habanera, también provocó el declive de la posición privilegiada de los capataces afrocubanos en los muelles habaneros. En 1848, a solo cuatro años de la Conspiración de la Escalera que incriminó a varios capataces afrodescendientes, se encontraban matriculados 29 individuos de esta condición étnico-racial. Once años después, la cifra se había reducido a solo 4 milicianos retirados (Barcia Zequeira, 2009, p. 307). Esta drástica disminución correspondió, entre otros factores, a la acelerada expansión de la “segunda esclavitud” en el puerto de La Habana, en la que resultó incompatible un sector libre de color con jerarquía social y prerrogativas laborales (Piqueras, 2017, p. 106), y a la consolidación del nuevo modelo laboral implementado en los almacenes de depósito, que restó importancia al tráfico mercantil en el litoral noroccidental de la bahía.

El sistema de embarque que se utilizó desde finales del siglo XVIII empleó a trabajadores esclavizados en las distintas fases de la transportación de mercancías hacia los muelles. A la postre, el enorme trasiego comercial de la ciudad también favoreció la racialización de un mercado de trabajo donde determinados sectores vinculados al tráfico marítimo ostentaron privilegios laborales puestos en disputa por los trabajadores afrodescendientes. La acentuación de este proceso estuvo condicionada por la “polifuncionalidad laboral” de los africanos esclavizados, 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. El trabajo portuario se caracterizó por su baja especialización laboral, lo cual facilitó que determinados trabajadores esclavizados, con un oficio ya aprendido, se desempeñasen ocasional o sistemáticamente en el puerto. La capacidad de los africanos para realizar distintas labores interconectadas en el ámbito urbano y portuario fue vital para su sustentabilidad económica y resultó ser uno de los mecanismos empleados para facilitar su tránsito hacia la libertad en el siglo XVIII y en las primeras décadas del XIX.

Aunque el empleo de cautivos en las operaciones de carga y descarga de mercancías, así como su transporte en el muelle, constituyeron las referencias más frecuentes 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 a partir de 1820. También fueron empleados con asiduidad como fogoneros y cocineros de buques negreros. Dada la poca sistematicidad de las labores y el empleo de esclavos particulares o autoalquilados, la categoría de jornalero desempeñó un papel fundamental dentro de la tipología laboral portuaria. Los anuncios de ventas de trabajadores esclavizados refieren más de una vez como estrategia de marketing los jornales devengados por los “esclavos portuarios”. Tal es el caso de un negro de nación gangá que como jornalero ganaba “con seguridad en el muelle 6 reales diarios”⁶²², o de otro negro joven “de buen cuerpo, robusto, sano y sin tachas, trabajador del muelle” que podía obtener para su dueño unos “9 rs. diarios y muy seguros”⁶²³.

La importación masiva de esclavos africanos asociada a la expansión de la plantación azucarera y al incremento exponencial del tráfico comercial condujo, en las primeras décadas del siglo XIX, a la formación de una geografía laboral afrodescendiente en los muelles del litoral noroccidental de la bahía habanera estrechamente conectada con la actividad portuaria. José María de Andueza (1841) observó cómo en 1825 las labores portuarias en el muelle de San Francisco eran realizadas al ritmo de “una sentida plegaria coreada por doscientas voces africanas, que salían de la grande ópera mercantil que se representaba debajo del *Tinglado*” (p. 6). Para los múltiples viajeros que visitaron la ciudad, la imagen de los muelles habaneros permaneció inalterable en las siguientes dos décadas. La mirada europea de la condesa de Merlin los describió “poblados de una multitud mezclada de mulatos y negros” que efectuaban la carga y descarga de mercancías con la cadencia de sus cánticos de origen africano, pues “aquellos pobres negros [...] no saben trabajar sino al compás de estrepitosos gritos” (Santa Cruz y Montalvo, 1844, p. 11).

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 como fue el caso de Río de Janeiro, donde los *escravos ganhaderos* y los trabajadores afrobrasileños emplearon la música de origen africano para coordinar

622. *Diario de La Habana*, 23 de febrero de 1835.

623. *Diario de La Habana*, 17 de agosto de 1838.

y marcar los ritmos en las labores de carga (Velasco, 2006, p. 222) y, con el mismo propósito, la usaron los *screwmen* negros en el sureño puerto de Charleston (Thompson, 2015, pp. 17-20).

No debe restarse valor al entorno laboral, aunque vale resaltar que no fue privativo de los enclaves portuarios. 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.

En 1852, los capataces de cuadrillas continuaron protestando por las irregularidades laborales en los muelles habaneros, pero la Comisión de Muelles argumentó que la presencia de trabajadores no matriculados se debía a que eran dependientes de la Compañía de Ferrocarril para “recoger y extraer los carriles, maquinarias, y demás útiles que se descargan por el muelle principal”, así como los dependientes de los almacenes de víveres, a “cuyo cargo está la conducción de los artículos que compran sobre el muelle”. Además, esta comisión consideró que no debía obligar a inscribirse a esos trabajadores en la citada matrícula de 1848, pues sus labores no estaban sujetas a dicho reglamento⁶²⁴. Había comenzado una nueva etapa en las operaciones de carga y descarga de mercancías en los muelles habaneros, donde, si bien los capataces de cuadrillas continuaron desempeñando un papel importante en la organización del trabajo, los almacenes de depósito y las compañías ferrocarrileras emergieron como nuevos actores en la configuración del sistema laboral en el puerto de La Habana.

Segunda esclavitud y *warehouse revolution*

En un contexto previo al desarrollo de la gran manufactura, 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

624. ANC, La Habana, Real Consulado y Junta de Fomento, leg. 85, núm. 3457. *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.

y Alquízar era un feudo del Real Astillero de La Habana, al poseer la más importante reserva forestal del occidente cubano. Los ingenios 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. En 1792 ya existían en la zona habanera unos 237 ingenios. 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” (Moreno Fragonal, 1978, pp. 137-139).

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 de ser el puerto final de la Flota de Tierra Firme y de regentar uno de los principales astilleros del Imperio español. Su activa condición marinera fue anterior a constituir 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. Los cientos de miles de “brazos necesarios” que hicieron posible el *boom* azucarero implicaron también la introducción de otros productos imprescindibles para su desarrollo. La entrada masiva de esclavos africanos estuvo interconectada con el aumento de la importación de los insumos fundamentales para la plantación: tasajo, bacalao, envases, esquiñaciones, 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 las plantaciones con sus respectivos puertos de embarque. La orientación hacia una economía agroexportadora no solo condicionó el camino hacia la especialización azucarera, sino que también confirmó la tendencia importadora a gran escala de la isla, a tono con la demanda que los cambios demográficos y socioeconómicos producían en la sociedad colonial.

Si antes de 1818 los principales productos importados por Cuba eran la harina, el vino y el aguardiente, un decenio después se incorporaban

el arroz, el bacalao, la carne de puerco, el tocino, la carne de vaca y el tasajo. En 1859 se importaron 1.442.781 arrobas de arroz, 383.457³/₄ barriles y 10.376¹/₂ arrobas de harina, 776.524 arrobas de bacalao, 37.695²/₃ arrobas de carne de puerco, 33.780²/₅ arrobas de tocino, 84.176³/₄ arrobas de carne de vaca y 1.642.428 arrobas de tasajo. De ese total, fueron desembarcadas por el puerto habanero 961.084 arrobas de arroz (67%), 243.807 barriles (64%) y 2.285 arrobas de harina (22%), 419.434³/₅ arrobas de bacalao (54%), 19.885¹/₂ arrobas de carne de puerco (53%), 26.564¹/₃ arrobas de tocino (79%), unas 37.621¹/₃ arrobas de carne de vaca (45%) y 1.207.261¹/₂ arrobas de tasajo (74%) (Pezuela, 1863, t. 2, p. 36; t. 3, p. 345).

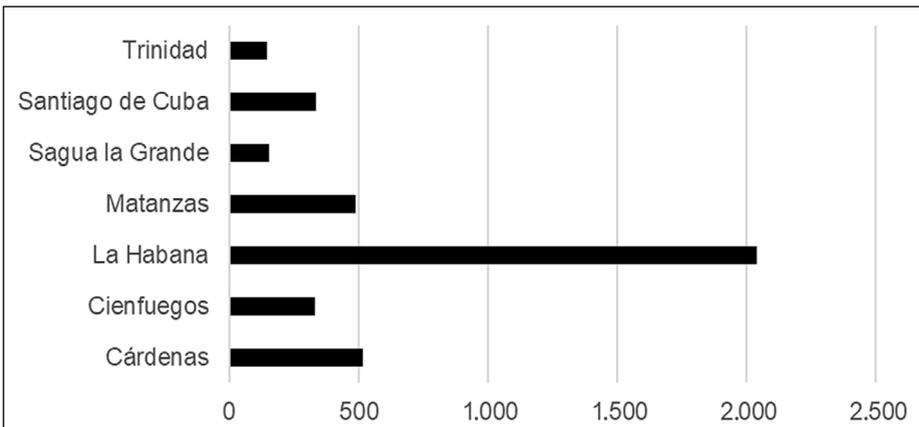
La ampliación e incremento exponencial de los productos alimenticios entre los principales renglones de importación fue una consecuencia directa de los cambios demográficos que impuso la “segunda esclavitud” y de la importancia relativa de la población sometida en esa nueva estructura demográfica. La dieta principal de los esclavos en las plantaciones cubanas recibió, en algunas regiones, el nombre de *funche*. Su composición bajo un “patrón alimentario monótono y deficiente” era una mezcla de harina, carne salada o bacalao, legumbres y viandas (Borrego Moreno, 2016, p. 181). También era muy frecuente el empleo de arroz, dado que su importación no estaba restringida por las políticas proteccionistas que afectaban a la harina.

En 1792, Cuba tenía una población total ligeramente superior al cuarto de millón de habitantes; 70 años después, era cinco veces mayor. Hay que aclarar que, desde 1826, año en que comenzaron a publicarse las balanzas mercantiles de la isla y también de La Habana, hasta la década de 1860, se desembarcaron 556.103 esclavos. En menos de 44 años, se introdujo en Cuba el 62% del total de africanos que cruzó el Atlántico en los más de tres siglos que duró el tráfico negrero⁶²⁵. A pesar de la persistente mortalidad en la plantación azucarera, las políticas de blanqueamiento y la represión de los “libres de color” tras la Conspiración de la Escalera, la población afrodescendiente constituía el 44% del total de habitantes y los esclavos superaban los 370.000 en 1862 (Instituto de Historia de Cuba, 1994, p. 468).

625. Véase: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates> [consulta: 6 de mayo de 2021].

El crecimiento comercial que vivió la mayor de las Antillas durante la primera mitad del siglo XIX estuvo conectado indisolublemente a la trata trasatlántica de africanos y a la expansión azucarera. Los datos de importación referidos confirman además la preponderancia que alcanzó La Habana como enclave pluriimportador, que mantendrá en el contexto de la “segunda esclavitud”, convirtiéndose en el principal proveedor de las áreas productivas emergentes en la región occidental de la isla. En 1859, Cuba recibió un total de 4.399 buques sin contar con las embarcaciones destinadas al comercio de cabotaje, el 46% de ellos fondeó en la bahía habanera. En solo 34 años, el tráfico marítimo de la ciudad se había duplicado. Este proceso coincidió con el periodo de mayor importación de africanos esclavizados. Si al movimiento de navegación de La Habana se le añade el de los nuevos “puertos azucareros” de Matanzas y Cárdenas, en conjunto sumaron más de 3.000 buques, el 69% del total de arribados en 1859, como se evidencia en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. Distribución de los buques arribados en los principales puertos de Cuba, 1859



Fuente: Pezuela (1863, t. 2).

El sistema de comunicaciones hacia el interior del país era muy deficiente a finales del siglo XVIII e 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

en 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”. 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” (Santamaría y García, 2004, p. 172). Para resolver esta situación, de julio de 1795 a diciembre de 1831 se invirtieron en obras de caminos aproximadamente 1.835.705 pesos fuertes⁶²⁶; no obstante, los resultados fueron poco halagüeños. 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 (Zanetti y García, 1987, pp. 31-32).

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 tránsito influían directamente en la rentabilidad de la plantación azucarera. Para la década de 1840, la ramificación de los muelles habaneros llegó a su máxima extensión, abarcando todo el litoral noroeste desde la entrada de la bahía. Las continuas reparaciones que se realizaron, así como las licencias que se concedieron a particulares para construir otros muelles, demuestran el interés por el aumento de la capacidad para gestionar el volumen mercantil que generó la “segunda esclavitud”. Sin embargo, la respuesta en esta dirección resultó insuficiente.

En 1795, un ingenio promedio producía cerca de 115 toneladas de azúcar y 3.000 barriles de miel. Para su transportación, como ya se explicó previamente, primero se envasaban en sacos para sacarlos en arrias

626. *Memoria general de las Obras Públicas de la Isla de Cuba, comprende de 1795 a 1858*. La Habana, 1859, p. 15.

de mulas y después se empaquetaban en cajas en La Habana. A esto debe añadirse los viajes de retorno, con los “suministros, tasajo y esquiñaciones”, sin “tener en cuenta el pesado transporte de pailas, tambores, y otros voluminosos implementos”. De acuerdo con un estudio de Nicolás O’Farri, cada ingenio invertía en este tráfico unos 2.500 pesos. A medida que la plantación culmina su conquista del *hinterland* habanero, el transporte de cajas de azúcar se transformó en uno de los principales problemas a los que se tuvieron que enfrentar los hacendados, donde lo que parecía rentable en 1760, dejó de serlo en las primeras décadas del siglo XIX. Moreno Friginals llamó la atención sobre cómo el coste de mover las cajas de azúcar en la ciudad se igualó al de traerlas desde el ingenio, en el caso de los propietarios de ingenios cuya producción superaba las 460 toneladas de azúcar y los 15.000 barriles de miel, que debían alimentar dotaciones de 350 esclavos (Moreno Friginals, 1978, pp. 149-154). El sistema para el embarque del azúcar y sus derivados se volvió rápidamente ineficiente para la gran manufactura. El crecimiento productivo de la plantación y la expansión de la “segunda esclavitud” lo habían trastocado todo. Era un coste excesivo para la rentabilidad del modelo agroexportador y para el sistema laboral que este había configurado, pero la solución definitiva no tardaría en llegar.

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 para establecer una alianza duradera con el Antiguo Régimen metropolitano, con el objetivo final de promover el salto económico de la colonia. El desarrollo azucarero no puede explicarse por sí solo, obviando la interconexión entre las plantaciones y los enclaves portuarios. Al ser el puerto el destino final de las mercancías fabricadas en el ingenio, generalmente se ha visto como un aspecto externo y conectado únicamente a la plantación por su función exportadora. Sin embargo, este desempeñó un papel de primer orden en la formación de una nueva geografía comercial. La conversión de Cuba en la principal productora del dulce a nivel mundial exigió una transformación profunda en el sistema de comunicaciones marítimas y terrestres. El ciclo expansivo del azúcar impuso su ritmo en la rapidez con la que se conectaron las distintas regiones productivas del país con sus respectivos enclaves portuarios (Matanzas, Cárdenas, Sagua la Grande, Cienfuegos, etc.),

por tanto, condujo a una revolución sin precedentes en la infraestructura portuaria habanera en las décadas de 1840 y 1850. La “segunda esclavitud” lo conectó todo: más esclavos para más ingenios, más barcos para sacar más azúcar, más muelles para gestionar mayor movimiento marítimo y más almacenes para conservar mayor volumen de mercancías.

Las casonas señoriales de los plantadores azucareros, cuya primera planta generalmente fue utilizada como almacén desde la segunda mitad del siglo XVIII, perdieron todo sentido. Bajo el impulso del superintendente de Hacienda Claudio Martínez de Pinillos, conde de Villanueva, se estableció un depósito mercantil para facilitar las operaciones comerciales del principal puerto de la isla en 1822. En 1842, se promovió el proyecto de construir unos almacenes en el pueblo pesquero de Regla. Este estuvo encaminado a solucionar varios problemas vinculados con el tráfico comercial. En primer lugar, eliminar la multitud de carretones que eran empleados para transportar las cajas de azúcar a los muelles, que provocaban “un ruido y confusión insufribles”; en segundo lugar, disminuir la pérdida de tiempo que conllevaba revisar las partidas de azúcar, al encontrarse “estas frecuentemente a gran distancia unas de otras”; y, no menos importante, evitar el daño o deterioro que sufrían 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”⁶²⁷. La sociedad anónima de los Almacenes de Regla, que había comenzado con un capital inicial de 150.000 pesos, rápidamente cuadruplicó ese capital. En 1850, surgió una segunda compañía, que también construyó almacenes en el litoral de Regla. Ambas se unieron en enero de 1854 y se creó la compañía de Almacenes de Regla y Banco de Comercio.

Al otro lado de la bahía y en las cercanías del antiguo Arsenal, Antonio Parejo y Manuel Pastor proyectaron construir otros almacenes de depósito con la idea de emular el éxito comercial de los Almacenes de Regla. El 10 de diciembre de 1853, el Real Tribunal de Comercio sancionó la formación de la sociedad anónima titulada “Almacenes de San José”, que inició los trabajos para erigir su primer edificio de dos pisos,

627. *Proyecto de la una empresa para construir almacenes extensos en Regla, con Muelles amplios a los cuales puedan atracar las goletas costeras á descargar y los buques de travesía a cargar, los azúcares y otros efectos de esta isla*. La Habana: Imprenta de Soler y C^a, 1842, pp. 3-4.

pero no entraría en funcionamiento hasta 1855. Ese mismo año, con un capital superior a los 600.000 pesos, se conformó la compañía Almacenes de Depósito de Hacendados, que ubicaron sus edificios en la entrada de la ensenada de Atarés, próxima a la fortificación de igual nombre. En 1857, se establecieron otras dos sociedades anónimas con iguales fines: los Almacenes de Santa Catalina y los Almacenes de Marimelena (Pezuela, 1863, t. 3, pp. 315-318). El vertiginoso crecimiento de este tipo de sociedades por acciones y la rápida construcción de su infraestructura portuaria (almacenes, muelles, terraplenes, líneas ferroviarias, etc.) evidenciaron el ritmo comercial trepidante que impuso la “segunda esclavitud” a partir de la década de 1840. En menos de 20 años, el litoral suroriental del puerto de La Habana se pobló de gigantes estructuras de hierro interconectadas por líneas de vapores con la otra franja de la bahía y por líneas férreas con los ingenios del *hinterland* habanero y de la jurisdicción de Matanzas.

Daniel Rood (2017) acertó en definir como *warehouse revolution* al nuevo sistema de almacenaje, transporte y comercialización del azúcar que establecieron los almacenes de depósito. Una transformación radical de la infraestructura portuaria para satisfacer el crecimiento productivo de las plantaciones azucareras. Rood llamó la atención sobre otro aspecto que también debe ser tomado en consideración: la *warehouse revolution* y la Conspiración de la Escalera estuvieron íntimamente relacionadas. Los nuevos almacenes de depósito reorientaron el tráfico comercial hacia la zona suroriental de la bahía y aislaron a sus dotaciones de las áreas laborales donde los capataces afrocubanos a la altura de 1840 poseían un control efectivo sobre la fuerza de trabajo afrodescendiente libre y esclava (pp. 64-65).

De 1845 a 1857, solo los Almacenes de Regla recibieron más de cuatro millones de cajas de azúcar. En 1856 surgió un proyecto para enlazar las dos principales áreas azucareras del occidente cubano a través de un “camino de hierro desde los Almacenes de Regla hasta Matanzas” que no tardaría en concretarse⁶²⁸. Un informe de la junta de accionistas reportó los dividendos y a su vez los volúmenes de mercancías que gestionó la

628. *Proyecto de Reglamento de la compañía del Ferrocarril de la Bahía de La Habana a Matanzas*, La Habana: Imprenta del Tiempo, 1856, p. 3.

empresa. Solo en 1865 se recibieron de la línea de Matanzas 114.794 cajas de azúcar y de Coliseo otras 53.564, aproximadamente el 82% del total de azúcar que movió la compañía⁶²⁹.

Todo este volumen de mercancías a transportar redujo el tráfico de carretones hacia la ciudad y, con este, la mano de obra que tradicionalmente se había vinculado a esta actividad, pues, como se ha explicado, las cajas de azúcar y los otros bienes mercantiles eran trasladados ahora por ferrocarril. Sin embargo, dicha situación condujo necesariamente al traslado de la fuerza de trabajo destinada a las labores de carga y descarga al punto final del nuevo sistema de transporte: los almacenes de depósito. Todos sin excepción contaron con edificios reservados únicamente para sus dotaciones de braceros y jornaleros.

En la década de 1850, los cinco edificios de la compañía Almacenes de Regla ocuparon un área de 140 km², incluyendo una enfermería, oficinas y habitaciones para empleados y cinco barracones para 500 trabajadores “blancos, asiáticos y negros”⁶³⁰. Un informe sobre el estado de cuentas y las operaciones realizadas en 1856 precisó que los Almacenes de Regla disponían en su dotación 85 trabajadores esclavizados, de los cuales habían fallecido dos a principios de año, dos se coartaron y uno “fue vendido porque así se creyó conveniente, quedando ahora 80 esclavos”⁶³¹. El control del trabajo y la gobernanza de una población laboral heterogénea, similar a las existentes en las plantaciones azucareras, requirieron un ordenamiento que delimitase las funciones y actividades que debían realizar cada uno de los miembros de la dotación.

Un reglamento de 1847 da una idea de la complejidad de su funcionamiento y de las nuevas dinámicas laborales que se impusieron en el interior de estos. 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 guardalmacén y el capataz. Aunque

629. *Informe con que la junta directiva de la Compañía de la Bahía de La Habana da cuenta a la General de Accionistas de la administración económica de la empresa durante el año de 1865*. La Habana: Imprenta “La Antilla”, 1866.

630. *Directorio de Artes, Comercio e Industrias de La Habana*. La Habana: Imprenta de A. Graupera, 1859, p. 18.

631. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 1571, núm. 81322. *Sobre aumento del capital de la empresa de Almacenes de Regla*.

no se planteó específicamente estos cargos, en su mayoría debieron ser detentados por trabajadores blancos. 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. Igualmente, era el encargado de establecer el horario para las labores de carga y descarga, que debía supervisar personalmente “haciendo que todas las operaciones lleven la marcha de buen gobierno y administración”.

La dirección interior de los almacenes estuvo sujeta a la autoridad del guardalmacén, 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 capataz celador debía organizar, junto al resto de los capataces y trabajadores, la limpieza de los muelles y terraplenes de los almacenes después de la puesta de sol y realizar de manera alterna con los operarios blancos la guardia en los días festivos que los almacenes no estaban abiertos al público y “rondas todas las noches desde la oración hasta el ave-maría”⁶³².

Un aspecto central para garantizar el funcionamiento de las operaciones de carga y descarga en los nuevos almacenes de depósito estuvo en el control del tiempo de trabajo, así como de las prebendas y ocio que podía disfrutar la población sometida. Todo esto encaminado a evitar cualquier conato de transgresión que alterase la lógica de un sistema laboral diseñado para optimizar el trabajo esclavo. El reglamento de 1847 no fue la excepción:

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.

632. *Reglamento para el régimen interior de la Compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana para frutos del país y efectos comerciales*, La Habana: Imprenta del Faro Industrial, 1847, pp. 6-7.

39ª 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 anochecer⁶³³.

La movilidad laboral de la población esclava que existió entre plantaciones de un mismo propietario no debió ser menor que la que existió en los almacenes. Las dinámicas laborales que impusieron a su fuerza de trabajo y los mecanismos coercitivos que utilizaron para mantenerla controlada no fueron tan distintas a las empleadas en los ingenios cubanos, lo que resulta menos extraño si se observa que entre los principales accionistas se encontraban los grandes plantadores y comerciantes del país, casi todos con una activa participación en el tráfico trasatlántico de esclavos. Apellidos y títulos nobiliarios como Fesser, Diago, Zulueta, Pastor, Pedroso, Herrera, entre otros, aparecieron con frecuencia en las juntas directivas de estas sociedades o como facilitadores de capital (Rood, 2017, p. 76). Fueron los mismos que auparon el desarrollo ferroviario 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 Almacenes de Regla, San José, Marimelena, etc., constituyeron un ámbito laboral en el que los plantadores pudieron aplicar casi medio siglo de experiencia en el manejo de las dotaciones de esclavos. El *know how* empresarial que se observa a la altura de las décadas de 1840 y 1850 tuvo resultados palpables en los informes que emitieron las compañías a sus accionistas y que se tradujo casi siempre en un mayor volumen de mercancías en depósito, así como mayores dividendos y una continua inversión en su infraestructura portuaria.

La utilización de trabajadores cautivos, que constituyó una práctica habitual en los muelles habaneros 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

633. *Reglamento para el régimen interior de la Compañía de Almacenes de Depósito del puerto de La Habana para frutos del país y efectos comerciales*. La Habana: Imprenta del Faro Industrial, 1847, p. 8.

política represiva sobre el tráfico ilegal de africanos esclavizados, 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 las de los cautivos de África. En el breve lapso de 27 años, fueron desembarcados en Cuba 125.000 culíes chinos sin contar los que entraron por contrabando (Pérez de la Riva, 1975, p. 470). Esta fuerza laboral estuvo destinada fundamentalmente a suplir la continua demanda de mano de obra en la plantación azucarera. Sin embargo, su empleo no se restringió a las labores agrícolas del ingenio, sino que también formaron parte de las dotaciones de los nuevos almacenes de depósito.

A la altura de 1856 los Almacenes de Regla contaban con 132 asiáticos contratados, pues previamente uno había fallecido y otro había rescindido su contrato⁶³⁴. Pero esta empresa no fue un caso aislado. Ese mismo año, los Almacenes de Depósito de Hacendados tenían contratados 66 colonos asiáticos y otros 186 braceros dedicados a diversas tareas, entre las que se encontraba la conducción de 103 carretillas, 17 carros y 2 chalanas⁶³⁵. En 1862, un informe de la compañía planteó la existencia de “dos barracones y enfermería [...] para el alojamiento y el servicio de 250 peones de dotación”, además de “64 colonos asiáticos maestros en toda clase de trabajos”⁶³⁶.

El aumento de los impuestos de capitación sobre esclavos urbanos, el fin de la trata trasatlántica y el consecuente encarecimiento del mercado de brazos esclavizados provocaron cambios importantes en la ciudad que se reflejó también en la actividad portuaria. La década de 1860 evidenció cómo en las dotaciones de las compañías de almacenes de depósito existió una mayor presencia de asiáticos contratados en detrimento de trabajadores esclavizados. El reglamento interior de los almacenes de depósito fechado en 1847, que se ha analizado previamente, no hizo ninguna alusión a la función de los trabajadores culíes en las dotaciones de los

634. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 1571, núm. 81322. *Sobre aumento del capital de la empresa de Almacenes de Regla*.

635. ANC, La Habana, Gobierno General, leg. 316, núm. 15320. *Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados*. 1856.

636. ANC, La Habana, Gobierno Superior Civil, leg. 1581, núm. 81449. *Informe presentado por la Administración y Dirección de la Empresa a la Junta General Ordinaria celebrada en 16 de julio de 1862*.

almacenes y esto lógicamente guarda relación con que su importación masiva comenzó a desarrollarse a partir de ese mismo año; pero, a su vez, evidencia un hecho sumamente esclarecedor: los almacenes de depósito estuvieron prediseñados para emplear de manera intensiva a trabajadores esclavizados tanto propios como alquilados a particulares, sin descontar, por supuesto, a los operarios blancos.

La acentuación del carácter heterogéneo del mercado laboral portuario en los almacenes respondió a las lógicas de reposición de braceros que debieron enfrentar los plantadores a partir de la década de 1840 y que se agudizó en el decenio siguiente, justo cuando la presencia de trabajadores asiáticos sobrepasó a los esclavos en todos los almacenes de depósito, con la rara excepción del creado por los hacendados. Esto último seguramente se debió a que contaron con una mayor reserva de braceros y la capacidad para mover su fuerza de trabajo cautiva de un espacio laboral a otro. Este proceso supuso una profunda reconfiguración racial y de manera progresiva eliminó el carácter heterogéneo que había ostentado hasta la fecha el mercado de trabajo de estos espacios laborales. Quizás el caso más ilustrativo, pero no el único, resultó ser el de la compañía de San José, que en 1866 solo poseía en su dotación cinco esclavos, en contraposición con los 96 asiáticos contratados⁶³⁷. En 1880, en el proceso de liquidación para su posterior venta, entre los bienes de valor de la empresa se encontraba el esclavo Justo criollo, último sobreviviente laboral de un fenómeno que había comenzado dos décadas antes⁶³⁸.

El progresivo encarecimiento de los trabajadores esclavizados con ocupaciones asociadas al transporte de mercancías desempeñó un papel de primer orden para explicar también este fenómeno. En 1814, la compraventa de un esclavo carretillero podía oscilar en los 318 pesos. En 1849, el coste había subido ligeramente como promedio en torno a los 350 pesos, pero ya en 1864 la cifra se había elevado a los 800 pesos. En medio siglo, el coste promedio estaba cerca de triplicarse. Un proceso similar debió acontecer con los esclavos de las dotaciones de los

637. *Memoria de las tareas de la empresa de S. José en el año de 1866*. La Habana: Imprenta del Tiempo, 1867, p. 6.

638. ANC, La Habana, Gobierno General, leg. 484, núm. 23.875. *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.

almacenes, pues el valor de un peón de almacén en 1862 rondaba la respetable suma de 825 pesos (Bergard *et al.*, 1995, pp. 208-212). Esto decantó a las compañías de almacenes por el empleo de colonos asiáticos, en condiciones de trabajo muy similares a la población sometida. El proceso de “contratación” de los nuevos trabajadores culíes para los Almacenes de Depósito de Hacendados ilustra las ventajas económicas de su empleo, si se compara con los precios que habían alcanzado los “esclavos portuarios” a partir de 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 manifestados⁶³⁹.

Este análisis no puede obviar la formación de un sistema laboral heterogéneo y racializado en el puerto de La Habana en el que los esclavos desempeñaron un papel activo en los muelles del litoral noroccidental de la bahía. La extensión de este sistema laboral a los almacenes de depósito complejizó aún más el fenómeno, pues en estos cohabitaron trabajadores con distintas categorías laborales (esclavos, libres y contratados) y raciales (negros, blancos y asiáticos). La frontera laboral que dividió el ámbito urbano y el agrario en cuanto a la explotación y violencia sobre la población sometida se tornó cada vez más difusa. Los nuevos almacenes, al concentrar el tráfico comercial del puerto de La Habana, soportaron una mayor optimización y estandarización de los regímenes de trabajo cautivo.

Los Almacenes de Regla, San José, Marimelena, Santa Catalina, etc., con sus barracones y sus dotaciones de esclavos, se transformaron en una especie de “plantaciones portuarias”. Contrario a lo que aconteció en el ingenio, donde los hacendados evitaron conformar sus dotaciones con esclavos de un mismo origen tribal como una clara estrategia para evitar la articulación de lazos de solidaridad étnica proclive al estallido de revueltas, los plantadores-comerciantes no tuvieron más remedio que aceptar el

639. ANC, La Habana, Gobierno General, leg. 316, núm. 15.320. *Empresa de Almacenes de Depósito creada por Hacendados*. 1856.

carácter heterogéneo del mercado laboral portuario. De hecho, la sustitución de la mano de obra cautiva por los trabajadores asiáticos, además de estar supeditada a las lógicas laborales del mercado de brazos, respondió al esfuerzo por homogenizar su fuerza de trabajo. Así se evitaban los conflictos interétnicos entre asiáticos y negros esclavos, que fueron tan frecuentes en los ingenios cubanos, y se reducía al máximo la comunicación de los esclavos con la población libre de color, cuyas redes resultaron sumamente eficaces en el tránsito hacia la libertad y también en la articulación de fuertes movimientos de resistencia y conspiraciones en las ciudades.

Aunque la información estadística que se posee resulta dispersa e impide analizar la globalidad del fenómeno, la disminución en el empleo de la fuerza de trabajo cautiva que se observa en las dotaciones de los almacenes de depósito guardó estrecha relación con el repliegue general de la esclavitud urbana. El incremento de los trabajadores asiáticos y el trasvase de los esclavos hacia las labores agrícolas de la plantación, donde su necesidad era mayor y, por ende, más rentable para el sistema laboral de la “segunda esclavitud”, demostraron ser también otro mecanismo de optimización de las dinámicas laborales que se implementaron en las décadas de 1850 y 1860. Eran señales inequívocas del agotamiento de la “segunda esclavitud” en el enclave portuario habanero.

Conclusiones

La expansión de la agricultura comercial a finales del siglo XVIII impulsó el desarrollo de nuevas dinámicas laborales en los enclaves portuarios de Cuba. La importación y utilización intensiva de fuerza de trabajo esclavizada para satisfacer la demanda mundial de *commodities* tropicales disparó a su vez las importaciones de la isla. Bajo estas condicionantes, la vorágine mercantil que vivió el enclave habanero se tradujo en una completa transformación de su infraestructura portuaria, así como en una creciente demanda de brazos para la construcción y reparación de muelles, labores de estiba, de limpieza del puerto, etc. La Habana constituyó el principal enclave exportador e importador de Cuba, con un volumen creciente de mercancías que provenía de su *hinterland* y de la llanura matancera plenamente acoplada a partir de la implementación del ferrocarril.

En el puerto de La Habana, los trabajadores cautivos durante la primera mitad del siglo XIX fueron empleados preferentemente como cargadores, lancheros, fogoneros, carretoneros, estibadores, carretilleros y peones de almacén. 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 periodo. 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 1840-1850, 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 que también impuso otros regímenes de trabajo al sumarse como nuevos escenarios del espacio laboral portuario. Los Almacenes de Regla, Marimelena, San José, etc., con sus dotaciones híbridas de operarios libres y cautivos, 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. El impacto de la “segunda esclavitud” en las dinámicas laborales terminó por enquistarse también en el plano simbólico. En 1849, Esteban Pichardo definía el término “estibador” como el “negro enseñado y práctico en manejar cajas de azúcar para pesarlas, *entongarlas* y guardarlas en los almacenes o embarcarlas (Pichardo, 1849, p. 95)”⁶⁴⁰.

640. Durante casi 150 años la semantización de la “segunda esclavitud” mantenía toda su vigencia, pues, en 1995, la *Enciclopedia universal ilustrada europeo-americana* asumía el término “estibador” de la siguiente manera: “(Etim. - De *estibar*.) adj. Que estiba. U. t. c. s. // m. El que en los esquileos aprieta la lana en las sacas. // Arg. El que estiba, coloca ó distribuye en las embarcaciones la estiba ó carga. // Cuba. El negro práctico en manejar las cajas de azúcar, para pesarlas, *entongarlas*, ó embarcarlas, llevándolas como un trompo bailando con la mayor destreza y maestría”.

Referencias bibliográficas

- Andueza, J. (1841). *Isla de Cuba pintoresca, histórica, política, literaria, mercantil e industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*. Boix.
- Barcia Zequeira, M. C. (2009). Negros en sus espacios: vidas y trabajos en la Habana colonial (Espacios físicos, espacios sociales, espacios laborales). En J. A. Piqueras (Ed.), *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación* (pp. 283-310). Siglo XXI.
- Bergad, L., Iglesias, F. y Barcia Zequeira, M. C. (1995). *The Cuban slave market, 1790-1880*. Cambridge University Press.
- Borrego Moreno, R. (2016). La temible trinidad. Esclavitud, malnutrición y beriberi en Cuba. En J. A. Piqueras (Ed.), *Orden político y gobierno de esclavos. Cuba en la época de la segunda esclavitud y su legado* (pp. 177-204.), Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia; Fundación Instituto de Historia Social.
- Deschamps Chapeaux, P. (1971). *El negro en la economía habanera del siglo XIX*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Fisher, J. (1993). *El Comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*. Banco de España, Servicio de Estudios.
- García Domingo, E. (2017). *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. Icaria.
- Instituto de Historia de Cuba (1994). *Historia de Cuba. La colonia. Evolución socioeconómica y formación nacional. De los orígenes hasta 1867*. Editora Política.
- Le Riverend, J. (1981). *Historia económica de Cuba*. Pueblo y Educación.
- Marrero, L. (1985). *Cuba: economía y sociedad* (t. 12). Playor.
- Moreno Fragnals, M. (1978). *El Ingenio* (3 ts.). Editorial de Ciencias Sociales.
- Pérez de la Riva, J. (1975). *El barracón y otros ensayos*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Pezuela, J. (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba* (ts. 2 y 3). Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- Pichardo, E. (1849). *Diccionario provincial casi-razonado de voces cubanas*. Imprenta de M. Soler.
- Piqueras, A. (2008). La siempre fiel isla de Cuba, o la lealtad interesada. *Historia Mexicana*, 58(1), 427-486.

- (2017). Esclavos, trabajo racializado y jerarquía laboral en Cuba. En C. Naranjo Orovio (Ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe Hispano* (pp. 89-110). Doce Calles.
- Rood, D. (2017). *The reinvention of Atlantic Slavery. Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*. Oxford University Press.
- Santa Cruz y Montalvo, M. (1844). *Viaje a La Habana*. Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica.
- Santamaría, A. y García, A. (2004). *Economía y colonia. La economía cubana y la relación con España, 1765-1902*. CSIC.
- Thompson, M. (2015). *Working on the Dock of the Bay. Labor and Enterprise in Antebellum Southern Port*. The University of South Carolina.
- Tomich, D. (2019). *Espacios de esclavitud: tiempo/tiempos del capital*. Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia; Fundación Instituto de Historia Social.
- Velasco e Cruz, M. (2006). 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), 205-246.
- Venegas, C. (2000). La Habana, puerto colonial. Reflexiones sobre su historia urbana. En A. Guimerá, A. y F. Monge (Eds.), *La Habana, puerto colonial. Siglo XVIII-XIX* (pp. 58-69). Fundación portuaria.
- Zanetti, O. y García, A. (1987). *Caminos para el azúcar*. Editorial de Ciencias Sociales.