

---

DAVID DOMÍNGUEZ CABRERA

TRABAJO PORTUARIO Y SEGUNDA  
ESCLAVITUD EN CUBA  
(1763-1886)

GRANADA, 2023

---

## SUMARIO

TABLAS, GRÁFICOS Y FIGURAS .....	1
ABREVIATURAS .....	3
AGRADECIMIENTOS .....	5
PRÓLOGO .....	9
INTRODUCCIÓN .....	15
CAPÍTULO 1. AZÚCAR, PLANTACIONES Y ENCLAVES PORTUARIOS .....	25
1. SEGUNDA ESCLAVITUD Y COMERCIO ATLÁNTICO .....	25
2. UN GATEWAY AZUCARERO .....	32
3. LOS ENCLAVES PORTUARIOS DEL OCCIDENTE .....	38
CAPÍTULO 2. LA GEOGRAFÍA COMERCIAL DEL AZÚCAR .....	49
1. LA RUTA DE LAS MERCANCÍAS .....	49
2. LOS ALMACENES DE DEPÓSITO .....	58
3. EL AGOTAMIENTO DEL MODELO EMPRESARIAL DE EDUARDO FESSER .....	70
CAPÍTULO 3. LOS PRIVILEGIOS SOCIOLABORALES DEL TRABAJO LIBRE .....	81
1. CAPATACES, MATRICULADOS Y CUADRILLEROS .....	81
2. MATRÍCULA DE MAR Y CONFLICTOS PORTUARIOS .....	92
3. LA CRISIS DEL ORDEN LABORAL DEL ANTIGUO RÉGIMEN .....	103
4. EL FIN DE LOS PRIVILEGIOS SOCIOLABORALES .....	114
CAPÍTULO 4. LOS ESCLAVOS PORTUARIOS .....	127
1. LA ESTRUCTURA SOCIOLABORAL DE LA SEGUNDA ESCLAVITUD .....	127
2. TRABAJO A JORNAL Y POLIFUNCIONALIDAD LABORAL .....	139
3. LOS MUELLES «AFRODESCENDIENTES» .....	148
CAPÍTULO 5. SEGUNDA ESCLAVITUD Y <i>WAREHOUSE REVOLUTION</i> .....	159
1. LA NUEVA GEOGRAFÍA LABORAL .....	159
2. CULÍES EN LOS ALMACENES «AZUCAREROS» .....	167
3. ¿PLANTACIONES PORTUARIAS? .....	175
4. LA DISOLUCIÓN DE LA SEGUNDA ESCLAVITUD .....	184
CONCLUSIONES .....	193
FUENTES .....	201

---

## PRÓLOGO

Una de las mayores economías exportadoras del siglo XIX, y durante los siglos XVI y XVII la ciudad que fue uno de los mayores puertos de escala del mundo, donde se reunían las embarcaciones que formarían la flota de Indias que se aprestaban a realizar la travesía de tornaviaje, amarre obligado de la Armada en las sucesivas guerras del Caribe y el Atlántico del Setecientos, estuvo generosamente servida en toda época por un extenso contingente de brazos. Las labores de carga y descarga de los barcos, la estiba y desestiba en su interior, el trasiego en las calles y los muelles donde se apilaban las mercancías desembarcadas, las cajas y luego sacos de azúcar y de otros frutos con destino al extranjero, las diversas ocupaciones en los modernos almacenes popularizados internacionalmente con el nombre de *docks*, se complementaban con los trabajos de expansión de las secciones portuarias, las actividades relacionadas con el mantenimiento y carenado de los buques y, durante un largo periodo, con el astillero, el mayor de América y el segundo de la monarquía. En gran medida, La Habana, como urbe eminentemente mercantil, era puerto y almacén, volcada su población mayoritariamente a estos ámbitos en los que hallaban su razón de ser casi todos los demás localizados en sus populosas calles.

Las estampas decimonónicas del puerto de La Habana y algunas de Matanzas han convertido en pintoresco un trasiego intenso y cotidiano de navíos fondeados en sus bahías o realizando las maniobras de atraque y desatraque, con lanchones faenando y algún público observando las operaciones. El puerto se ofrece como imagen idónea de la frenética actividad que caracteriza a la ciudad mercantil en el mundo moderno, es un termómetro de los negocios y un expositor de los adelantos técnicos y logísticos de una época en la que los veleros y los barcos a vapor compiten y comparten escenario. El trabajo portuario está hecho de ocupaciones tan variadas como corresponde a la complejidad del tránsito y la diversidad de mercancías que circulan en ese espacio privilegiado. La Habana se aproxima a los cien mil habitantes en las primeras décadas

del siglo XIX; hacia 1800 recibe unos 600 barcos al año y cuatro décadas después supera los 3.000 navíos, cuando está convirtiéndose en «almacén de las Américas». El auge de Matanzas, a la par que su desarrollo azucarero y exportador, permite hablar de un *hub* naval y mercantil compartido por ambas ciudades. En el extremo oriental se hallaba Santiago, después llegarían otros puertos habilitados para la exportación, y en todo tiempo hubo pequeños embarcaderos a lo largo de la costa, esenciales antes de la creación de la red ferroviaria para conducir el azúcar hasta los primeros. No hay información oficial que contemple tamaña dispersión. El portuario es posiblemente el sector laboral más numeroso después de los empleos que pueden ser contabilizados en las plantaciones.

Durante la primera mitad del Ochocientos tuvo lugar una amplia transformación de las características y tamaño de las embarcaciones, ampliándose el volumen de sus bodegas y el número de las rutas atendidas, adquiriendo una regularidad antes desconocida. El proceso técnico y organizativo no se detuvo en el calendario, de hecho se mantiene activo ya que el transporte por mar ha sido y continúa siendo la piedra angular del comercio internacional y de las sucesivas fases de la globalización mercantil.

Los registros de las operaciones aduaneras a lo largo del tiempo dan cuenta de la diversidad de los artículos de entrada y de su procedencia. A ese movimiento dediqué un libro, centrado en la segunda mitad del siglo XIX, sobre las condiciones en las que se gestó un mercado interferido y la disputa que por él libran la metrópoli y las principales economías. Todas ellas buscaban beneficiarse de las grandes posibilidades que brinda el mercado cubano gracias, precisamente, a su enorme capacidad exportadora. El extraordinario volumen de frutos del país que salen todos los días, en particular en los meses de la zafra y los inmediatos posteriores, es una de las dos facetas de este febril movimiento de intercambio continuo. Conocemos en buena medida las casas mercantiles que se dedicaban al negocio de exportación e importación y su evolución, aunque no contamos todavía con una monografía sobre el tema.

En las estampas pintorescas dibujadas por Eduardo Laplante, Federico Mialhe, Vicente Urrabieta, Luis Le Breton, o en la reproducida litografía editada en Londres en 1851 por Smith Brothers & Co., es frecuente, en las vistas, la representación de un espacio sometido a un orden perfecto en el que destaca la urbe, los navíos engalanados con pabellones nacionales y vistosos gallardetes, los muelles bastante despejados para permitir la observación de los edificios próximos, algunos adelantos técnicos — grúas, almacenes —, paseantes elegantemente vestidos, y en su caso, de permitirlo el detalle, algunos operarios desplazándose de uno a otro punto o aguardando para ejercitar su trabajo. Los relatos de los viajeros, en cambio, ofrecen una panorámica totalmente diferente, y una de las cosas que más llama su atención a la llegada era la abigarrada imagen del puerto y de las calles próximas, y la frenética actividad relacionada con el movimiento de mercancías.

La gran pregunta que aguardaba una investigación específica era quién manejaba esos bultos, quién los manipula y trasiega con ellos. Sabíamos que con frecuencia era una actividad organizada en cuadrillas con un capataz al frente que contrata sus servicios, pero menos cómo se formaban aquellas y quiénes las integraban. Era, por lo general, un trabajo rudo que exigía fuerza física. ¿Era un trabajo de esclavos, o como por extensión se decía de tareas similares, trabajo «de negros»? El libro de David Domínguez *Trabajo portuario y segunda esclavitud en Cuba, 1763-1886* supone una cuidadosa y profunda indagación en el mundo de las ocupaciones portuarias de La Habana-Matanzas. El tema se aborda en sentido extenso y en un largo periodo comprendido entre las primeras regulaciones que acompañan a la expansión de la plantación azucarera en la isla, a mediados del siglo XVIII, y la abolición de la esclavitud en la colonia. Es, en gran medida, el trasfondo temporal que acompaña al auge y declive de la «segunda esclavitud» en Cuba, condición esta última que no detiene la transformación de la industria azucarera en el plano de la organización de la producción y del empleo de braceros libres. La «segunda esclavitud», de otra parte, al interconectar economías, multiplica el tráfico marítimo y sitúa a este en una cadena de circulación de *commodities* en la que el transporte proporciona una ventaja comparativa, acrecentada con la extensión de una tupida red ferroviaria y el atraque en sus puertos de modernos barcos.

Domínguez Cabrera nos proporciona una contribución fundamental para la comprensión del trabajo en un espacio laboral dinámico, en estrecho contacto con otros factores: la evolución de la economía del azúcar en Cuba, la adecuación constante a lo que detecta como nueva geografía comercial y el potencial laboral disponible según las sucesivas fases temporales por las que se atraviesa, que no solo incide en las plantaciones y en la progresiva redistribución del trabajo coactivo, en beneficio de las zonas rurales en detrimento de las ciudades, sino en las ocupaciones que puedan haber sido desempeñadas mayoritariamente por esclavos o por negros libres.

La pesquisa llevada a cabo por el autor presentaba una buena oportunidad de examinar el proceso de racialización de los trabajos en sociedades esclavistas. Al mismo tiempo, el trabajo portuario ha sido en toda época una de las actividades más reguladas y sujetas a control corporativo, fuera en su modalidad gremial y más tarde sindical; además, ha dispuesto, casi siempre, de reglamentos dictados por el Estado a fin de garantizar la regularidad en el ejercicio de los oficios que integra, pues cualquier alteración, mucho más su paralización, entrañaba consecuencias inmediatas en el plano del comercio, del abastecimiento y de la vida urbana y, en general, de la economía. Las labores portuarias se ofrecen, en ese sentido, como un espacio privilegiado para examinar los usos del trabajo libre, del forzado y del coactivo con incentivos pecuniarios y sujeto a normativas detalladas. Los privilegios concedidos al oficio, ¿permitía crear un espacio laboral reservado a los trabajadores blancos, inmigrantes peninsulares y criollos sin cualificación, en contra de la imagen de una tarea de esclavos y afrodescendientes?