

Almacenes «azucareros» en el puerto de La Habana, 1840-1880

«Sugar» warehouses in the port of Havana, 1840-1880

David Domínguez Cabrera

Universitat Pompeu Fabra, España david.dominguezc@upf.edu
<https://orcid.org/0000-0002-0257-4628>

Recibido: 20/01/2022

Aceptado: 08/11/2022

Cómo citar este artículo: DOMÍNGUEZ CABRERA, David (2023). Almacenes «azucareros» en el puerto de La Habana 1840-1880. *Pasado y Memoria*, (26), pp.199-220, <https://doi.org/10.14198/pasado.21742>

Resumen

La entrada masiva de africanos esclavizados impulsó el boom azucarero de Cuba a finales del siglo XVIII. La implementación de la economía de plantación conllevó a profundas transformaciones en la estructura demográfica y en la dinámica comercial de la Isla. A partir de la década de 1840, en plena consolidación de la Segunda Esclavitud en Cuba, emergió en la bahía habanera un nuevo complejo portuario: los almacenes de depósito. Los almacenes «azucareros» se replicaron en otros enclaves de la isla, cada vez más conectados a la exportación de *commodities*. El presente trabajo examina cómo se organizó el nuevo sistema logístico del complejo agro-industrial azucarero, cuyo epicentro radicó en el puerto de La Habana. Un sistema logístico que se articuló sobre tres ejes: la expansión del ferrocarril, la navegación a vapor y los almacenes de depósito. Todo ello permitió el establecimiento de una geografía comercial azucarera en el occidente cubano, cada vez más interconectada con la economía-mundo capitalista. Los almacenes «azucareros» construidos en este periodo emularon el *warehousing system*, que ya se había implementado con éxito en los puertos noratlánticos de Londres y Liverpool. Solo en la bahía habanera estuvieron operativas en la segunda mitad del siglo XIX, cinco compañías con sus respectivas infraestructuras portuarias (muelles, almacenes, grúas, etc.), que compitieron por el control del tráfico mercantil. Su evolución posterior estuvo condicionada por los efectos socioeconómicos de las

©2023 David Domínguez Cabrera



Este trabajo está sujeto a la licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional de Creative Commons (CC BY 4.0).

crisis mundiales de 1857 y 1866, así como por la inserción de los intereses monopolistas y los capitales transnacionales en la economía cubana, en el contexto de agotamiento y disolución de la Segunda Esclavitud.

Palabras clave: Puertos; Almacenes «azucareros»; Geografía comercial; Segunda Esclavitud.

Abstract

At the end of the 18th century, the massive arrival of enslaved Africans prompted the sugar boom in Cuba. As the plantation economy was implemented, the demographic structure and the commercial dynamics of the island suffered profound transformations. Since the decade of 1840, during the consolidation of the Second Slavery in Cuba, a new port complex emerged in Havana Bay: warehouses. The new sugar warehouses were replicated in other settlements of the island, increasingly connected to the export of commodities. This paper examines how the logistic system of the agro-industrial sugar complex, whose epicenter was located in the port of Havana, was organized. A logistic system that was articulated on three axes: the expansion of the railroad, steam navigation, and warehouses. All that allowed the establishment of a commercial sugar geography in Western Cuba, increasingly interconnected with capitalist world-economy. The «sugar» warehouses built in Havana during this period emulated the *warehousing system*, which had already been successfully implemented in the North-Atlantic ports of London and Liverpool. Only in the Bay of Havana, five companies –with their respective port infrastructures (wharfs, warehouses, cranes, etc.)– were in operation in the second half of the 19th century, competing for the control of commercial traffic. The subsequent evolution was conditioned by the socio-economic effects of the world crises of 1857 and 1866, as well as by the insertion of monopolistic interests and transnational capital in the Cuban economy, in the context of the depletion and dissolution of the Second Slavery.

Keywords: Docks; «Sugar» warehouses; Commercial geography; Second slavery.

Financiación: El presente artículo es producto del Proyecto I+D AICO/2021/270 «Trata, clase y raza» de la Generalitat Valenciana y del Proyecto PID2021-128935NB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 y por el FSE+. Igualmente, esta publicación es parte de la ayuda FJC2021-048027-I, financiada por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 y por la Unión Europea «NextGenerationEU/PRTR».

Introducción

El *boom* demográfico y los cambios operados en las condiciones de vida de los conglomerados humanos de Europa occidental incrementaron la demanda de productos tropicales y subtropicales desde finales del siglo XVIII. 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 consolidación atlántica de la economía-mundo capitalista (Tomich, 2018: 150). El azúcar primero se expandió por el *hinterland* habanero, para luego proseguir en pos de tierras fértiles por la llanura de Matanzas. La formación de esa *Cuba A* orientada al azúcar –durante la primera mitad del siglo XIX– (Pérez de la Riva, 2004), aceleró la interconexión económica de las principales zonas productivas del occidente, promovió un auge comercial sin precedente e impulsó nuevos enclaves exportadores del complejo agro-industrial (Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos).

Lo antes descrito resultó viable gracias a la migración masiva y forzada de africanos que alimentó las plantaciones no solo en la isla, sino también en Brasil y en el sur de Estados Unidos. Según *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, en Cuba fueron introducidos poco más de 900.000 esclavos, de los cuales aproximadamente el 94% lo hizo tras el despegue de la plantación a partir de la década de 1790. La isla ocupó en el siglo XIX, el segundo lugar dentro de la estructura global de la trata atlántica, solo superada por Brasil, con una representación del 21.06% sobre el volumen total de africanos llevados hacia América (Slave Voyages, 2021). La reactivación a gran escala y de manera intensiva del trabajo coactivo en regiones agrícolas emergentes, la introducción de innovaciones tecnológicas en las plantaciones y la reorganización de su régimen laboral con el afán de optimizar los procesos productivos, resultaron a la postre los elementos formativos de una nueva etapa de la esclavitud negro-americana (Tomich, 2004 y 2019). Una Segunda Esclavitud que conserva los elementos distintivos de su régimen social y que se desarrolla con dinámicas propias, en paralelo a la consolidación de la economía-mundo capitalista, en la que pasa a ocupar una posición central, a lo largo siglo XIX (Piqueras, 2021a: 151-152).

Este texto examina la evolución del nuevo sistema logístico del complejo azucarero cubano entre 1840 y 1880, cuyo epicentro radicó en los almacenes de depósito construidos en el puerto de La Habana. La infraestructura portuaria existente –previa a la expansión azucarera–, así como el sistema para trasladar mercancías mostró rápidamente su incapacidad para gestionar un volumen comercial cada vez mayor. No bastó la constante remodelación, construcción y ampliación de los muelles en la primera mitad del siglo XIX, ni la utilización de la planta baja de las casas señoriales o de los comerciantes como almacén (casa-almacén) (Moreno Friginals, 2001: 56, 68 y 133; Venegas, 2018: 225-226). Los costes de transporte y el volumen productivo del ingenio demandaron un nuevo engranaje logístico que mantuviera la rentabilidad económica del modelo plantacionista.

Los almacenes «azucareros» recibieron no solo las cajas y bocoyes de azúcar y sus derivados (mieles, mascabados, etc.), sino también todo lo que precisó el ingenio y sus dotaciones de esclavos (alimentos, esquivaciones (sic), maderas, maquinarias, etc.) para sostener su ritmo productivo. Su extensión a otros enclaves portuarios de la isla confirmó la colonización de nuevas zonas para el cultivo de la caña de azúcar y la creciente interrelación entre los ámbitos rural/urbano que se articuló durante la Segunda Esclavitud. La implementación a gran escala del nuevo sistema de almacenamiento, basado en los *docks* ingleses (Sorhegui, 2010: 98), por parte de las compañías creadas a partir de la década de 1840, respondió a la misma racionalidad capitalista que promovió la introducción del ferrocarril y la tecnología de vapor, tanto en el ingenio como en la navegación, con el objetivo de optimizar la producción, el transporte y la comercialización del azúcar. Estuvo sujeta a ese *orden del capital* de los comerciantes/refaccionistas y los plantadores, cuya «acumulación originaria» no puede desligarse de la trata atlántica de africanos esclavizados y de la producción de *commodities* sobre la base del trabajo coactivo. Así como el ingenio modificó el paisaje rural, destruyendo amplias áreas boscosas (Funes, 2004), las nuevas compañías de almacenes de depósito («azucareros») cambiaron radicalmente la geografía portuaria de la bahía habanera (Rood, 2017: 70).

El nuevo sistema de transporte azucarero

La vorágine azucarera en el *hinterland* habanero y su rápida extensión a la región matancera trastocó el deficitario sistema de transporte terrestre hacia las regiones del interior del país. Durante casi cuatro décadas—de 1798 a 1835—la necesidad de interconectar las plantaciones con los enclaves exportadores, mediante una vía más expedita y que abaratase los costes en el traslado de cajas de azúcar y de los materiales que precisó el ingenio, resultó un tema recurrente en las discusiones del cabildo habanero. En 1818 Juan O’Farril solicitó permiso para establecer una línea de vapores, que le fue concedido por una real orden de 24 de mayo del año siguiente, lo que facilitó su regularización (Fernández de Pinedo, 2002: 240-241). El primer servicio lo brindó el vapor *Neptuno*, que cubría la ruta Habana-Matanzas, cinco años después eran tres los vapores que unían a Bahía Honda, La Habana y Matanzas. En 1833 O’Farril cedió sus derechos exclusivos, a excepción por un año de la línea Habana-Matanzas (Moyano Bazzani, 1991: 39). 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» (Marrero, 1985: 211).

Para inicios de la década de 1850, los enclaves portuarios estuvieron conectados por diez líneas de vapores, aunque la tendencia fue a concentrar dichos servicios en dos ejes: Santiago de Cuba en la costa sur, La Habana y Matanzas en la costa norte. Siete años después, se fundó la *Compañía General Cubana de Navegación*, cuyo objetivo fue 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 que podían crecer hasta los seis millones. Además de «sostener el servicio de comunicación por buques de vapor», la compañía tuvo facultad para construir, comprar o alquilar muelles y los almacenes necesarios para sus operaciones. En 1864, sus acciones se cotizaban «con un 7% de premio».¹ En la misma dirección, en 1858 se creó la *Compañía de Herrera*, que hacía viajes regulares a St. Thomas, gracias a una «subvención de seis mil pesos, pudo ampliar su servicio al Golfo y las Antillas Menores». En 1865 se hizo cargo de varios buques de la *Compañía General Cubana de Navegación* (Le Riverend, 1985: 403). Sin embargo, la navegación a vapor no resultó la solución definitiva para el «embotellamiento de los productos agrícolas» y los costes en su transportación (Moyano Bazzani, 1991: 40).

A mediados de 1830 se creó la Junta de Caminos de Hierro, que previamente había existido como una comisión creada por la Real Sociedad Económica de La Habana para recopilar información sobre los ferrocarriles. Tras finalizar 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 de la reina Isabel II quedó formalmente inaugurado el ferrocarril en el tramo Habana-Bejucal. En 1838 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 (Zanetti y García, 1987: 38-39). A solo cinco años de su inauguración, ya demostrada la rentabilidad de la inversión inicial, la propiedad del ferrocarril pasó a manos de la compañía *Caminos de Hierro de la Habana*. En la emergente zona azucarera de Cárdenas se constituyó la *Empresa del ferrocarril de Cárdenas* que conectó a través de una línea de 28 kilómetros al puerto de esa ciudad con Bemba (Jovellanos), y luego la extendieron otros 18 kilómetros en dirección suroeste, por lo que cuando la compañía entró en operaciones en 1843, ya contaba con una línea de 46 kilómetros.²

1. Pezuela, J. (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. Madrid: Imprenta del Establecimiento de Mellado, vol. 3, 338-339.

2. Carrerá y Heredia, R. R. (1870). *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*

Al sur de Matanzas se constituyó otra sociedad anónima con el fin de establecer una línea de aproximadamente 27 kilómetros que enlazase la ciudad con el poblado de Sabanilla, que 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*, que previamente había construido un ramal de 16 km hacia el puerto de Batabanó en el sur, y otro a Guanajay de 25 kilómetros. Por su parte desde Coliseo, se estableció otro ramal de 28 kilómetros que empezaba en el paradero de Guanábana, 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.³ El desarrollo ferroviario estuvo así atado 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 ellas tres eran empresas recién constituidas (Zanetti y García, 1987: 67-68).

El clan Alfonso-Aldama⁴ estuvo detrás de los principales negocios ferroviarios, ya fuese como promotores o accionistas, y llegaron a alcanzar una «dominación casi absoluta» sobre la compañía *Caminos de Hierro de la Habana*; pero no fueron los únicos, los Drake, Diago, Pedroso, Betancourt o Poey⁵ participaron también de los dividendos que generó la «solución definitiva» para el desarrollo azucarero cubano (Oostindie, 1984: 104; Moreno Friginals, 2001: 220). El capital originado por los negocios atlánticos de la trata negrera y el cultivo del azúcar se expandió en pleno optimismo burgués ante la adaptabilidad del régimen esclavista. El 5 de octubre de 1858 una real orden sancionó la creación de la sociedad anónima *Compañía del ferrocarril de la bahía*

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. Madrid: Imprenta de M. Tello, 6.

3. *Ibidem*, 7.

4. El clan familiar Alfonso-Aldama-Madan estaba constituido hacia 1820 por Gonzalo Luis Alfonso González, Domingo Aldama Arechaga, Joaquín Madan González y Martín Madan Brown. Su se articuló en torno a una cuidadosa política de matrimonios con un hilo común, detrás de cada enlace había intereses asociados al tráfico de esclavos. Las utilidades obtenidas en el negocio de la trata las reinvirtieron en propiedades azucareras de la llanura de Matanzas. Además de los ferrocarriles tenían intereses económicos en los almacenes portuarios. Estuvieron a su vez conectados internacionalmente con la banca Schröder (Londres) y con Moses Taylor (Nueva York). Llegaron a poseer cerca de 40 ingenios y 15.000 esclavos (Moreno Friginals, 2001: 219-220)

5. Apellidos de las principales familias vinculadas a la producción azucarera con fuerza de trabajo coactiva y al comercio insular durante el siglo XIX.

de la Habana a Matanzas, la cual tenía por objeto construir un camino de hierro desde los Almacenes de Regla hasta el puerto matancero, 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».⁶

La nueva línea férrea, de unos 87 kilómetros, fue financiada por un «préstamo inicial de 1.25 millones de pesos de la firma bancaria londinense J. Henry Schroeder & Company», conectó los dos enclaves portuarios más importantes del país, en cuyos respectivos *hinterlands* se generó cerca del 70% de la producción azucarera para 1860 (Bergad, 1992: 114; Moreno Fragnals, 2001: 558). El azúcar y el ferrocarril en Cuba fueron de la mano. En 1860, según datos de Ramón de la Sagra, la isla contaba con 1.281 kilómetros de vías férreas, mientras que, en Sudamérica, no sobrepasaban los 792 kilómetros, 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 la diferencia con la producción preindustrial del dulce (Funes y Tomich, 2009: 107-108). 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.

El trepidante ritmo de innovación tecnológica que acompañó 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 personas sometidas a la esclavitud y a otras modalidades de trabajo coactivo (Instituto de Historia de Cuba, 1994: 470). 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 la población heterogénea de la Segunda Esclavitud. Las bases sobre las que se estructuró el desarrollo de la agroindustria cubana durante la segunda mitad del siglo XIX estaban creadas. La integración de las «viejas» y «nuevas» regiones azucareras a través de un moderno sistema de transporte terrestre y marítimo favoreció un ritmo productivo superior a las 400.000 toneladas métricas entre 1855 a 1866, sin embargo, los datos estadísticos recopilados por Moreno Fragnals (2001: 535-536, 558-559), que visualizan la correlación de los aportes de cada una de estas áreas (Habana-Matanzas, Las Villas, Camagüey y Oriente) no permiten observar en toda su magnitud los cambios operados.

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

Las tres primeras regiones azucareras de la isla ya no se ubicaban en el *hinterland* habanero, sino que ocuparon la franja este y sur, que desde mediados de 1820 empezó a ser colonizada por la gramínea. No es de extrañar que fuesen precisamente las jurisdicciones de Colón, Matanzas y Cárdenas las que poseían un alto índice de mecanización en torno al 96%, 89% y 92% respectivamente, de los más de un centenar de unidades productivas existentes en cada una.⁷ Al propio tiempo, entre las tres sumaban más de 90.000 esclavos,⁸ el 71% destinado a las plantaciones azucareras. El índice global de mecanización de los 764 ingenios existentes en las siete jurisdicciones (Cárdenas, Cienfuegos, Colón, Guanajay, Güines, Matanzas y Sagua la Grande) se elevó al 84%, lo que apunta a un desequilibrio con respecto al total de unidades productivas, ya que las jurisdicciones analizadas concentraron el 46% de los ingenios mecanizados y semimecanizados.

Para que se tenga una idea de los cambios operados en el complejo agro-industrial azucarero en el contexto de consolidación de la Segunda Esclavitud, del *hinterland* habanero en el bienio de 1859-1860 solo sobrevivieron Guanajay y Güines como regiones productoras. La primera apenas sobrepasa las 25.000 toneladas métricas, la segunda aún con la ventaja de haberse beneficiado desde finales de la década de 1830 del sistema ferroviario, quedó relegada a la quinta posición por su volumen productivo. A mediados del siglo XIX sobre las regiones de Colón, Matanzas y Cárdenas gravita el complejo azucarero, que incorpora territorios del centro de la isla (Cienfuegos, Sagua la Grande, Remedios y Trinidad). Su predominio se extendió hasta principios de la centuria siguiente, en las que fueron desplazadas por Las Villas (Moreno Friginals, 2001: 559-560; Venegas Delgado, 2005: 64-65).

El modelo empresarial de Eduardo Fesser: los almacenes «azucareros»

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 los muelles habilitados para gestionar el volumen comercial. En abril de 1842 Eduardo Fesser, vinculado al clan azucarero

7. Rebello, C. (1860). *Estados relativos a la producción azucarera de la Isla de Cuba, formados competentemente y con autorización de la Intendencia de Ejército y Hacienda*, 82.

8. *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*. 1862. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M.

Diago,⁹ promovió la construcción de unos almacenes en el pueblo marítimo de Regla. El sistema de almacenamiento que propuso implementar en el puerto de La Habana ya había demostrado sus réditos económicos en Londres a principios del siglo XIX y se consolidaría en este periodo en otros enclaves noratlánticos de la economía-mundo capitalista (Rao, 2007: 36-37; Mankelow, 2017: 368). En su informe proponía 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 diseminados por la ciudad, 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».¹⁰

Su proyecto estribó en edificar muelles y almacenes en el terreno de más de 254 metros que se había comprado en 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. Un mayor atractivo para los hacendados y comerciantes fue el horario, ya que estarían «abiertos de sol a sol y a cualquier hora se atenderá a las órdenes».¹¹ Fesser impulsó en 1850 la creación de una segunda compañía de almacenes de depósito. Tanto la primera como la segunda empresa terminarían uniéndose en enero de 1854, en un «movimiento lógico dentro del proceso capitalista» (Marrero, 1985: 188). La fusión dio paso a los *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. 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, las cajas depositadas ascendían a 46.848, al año siguiente el monto total superó las 100.000 y en 1847 se extendió a las 200.000 cajas consignadas. En la década de 1850 ya se había triplicado y en 1866 alcanzó su cota máxima en cajas depositadas con un total de 813.289.¹² El hacendado Justo Germán Cantero

9. 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 Friginals fue uno de los «grandes renovadores industriales» a principios del siglo XIX (Santa Cruz, 1940, vol. 1: 132; Moreno Friginals, 2001: 73).

10. *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.* 1842. La Habana: Imprenta de Soler y C.^a, 4.

11. *Ibidem*, 5-7.

12. *Compañía de Almacenes de Regla y Banco del Comercio (1881). Informe anual 1880.* La Habana: Imprenta «El Correo Militar».

reconocía en 1857 que la construcción del sistema de almacenes había ahorrado como mínimo unos 1.918 viajes diarios hacia la capital,¹³ mientras Jacobo de la Pezuela dos años después, elevaba la cifra a «un millón de viajes anuales de los carretones de tráfico»,¹⁴ lo que implicó una economía de 2.720 viajes diarios. El éxito del modelo empresarial de Eduardo Fesser disparó las licitaciones para construir almacenes y muelles particulares (Ely, 2001: 307-308).

Antonio Parejo y Manuel Pastor, ambos asociados al tráfico negrero, proyectaron en 1847 formar una sociedad anónima y solicitaron al gobierno superior su apoyo, al igual que lo había recibido la anterior compañía de Fesser, argumentando que no resultaba «bastante, como la experiencia demuestra diariamente, ni pueden recibir los frutos que por tierra llegan a esta plaza».¹⁵ La urgencia para aprobar el nuevo proyecto radicó en la mayor protección que merecían los propietarios, cuyas fincas se encontraban no solo alejadas de la capital sino también en terrenos agotados por la agricultura extensiva, por tanto, menos productivas. También Parejo y Pastor recurrieron como justificación 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».¹⁶ A fin de cuentas, los *Almacenes de San José* venían a completar, a juicio de los licitadores, el sistema implantado en la zona oriental de la bahía.

Sin embargo, los informes de las autoridades también rebatieron 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, argumentando que las murallas no podían ser derribadas sin «una Real Resolución» ya que sería en detrimento de los «intereses del Estado».¹⁷ Sin embargo, Manuel Pastor ocupaba una posición descolante en la «negra historia del capitalismo cubano». Amigo del capitán general Miguel Tacón (1834-1838), fue 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 (Pérez de la Riva, 1963: 329-330). Formó parte de esos inmigrantes peninsulares que

13. Cantero, J. G. (1857). *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba*. La Habana: Impreso en la Litografía de Luis Marquier, s/p.

14. Pezuela (1863). *Diccionario geográfico...*, vol. 3, 315.

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

16. *Ibidem*.

17. *Ibidem*.

hicieron la «acumulación originaria» de sus futuros negocios a través del tráfico negrero, 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» (Piqueras, 2011: 109, 112).

En mayo de 1850 el comandante general del Apostadero habanero le concedió el «uso útil de la ribera de esta bahía». ¹⁸ Tres años después, en diciembre de 1853, el Tribunal de Comercio aprobó el reglamento de la compañía. ¹⁹ Sin embargo, en octubre de 1854, el *Diario de la Marina*, portavoz del Apostadero habanero, cuestionaba el uso del espacio físico de las antiguas fortificaciones y por la utilidad pública de introducir el ferrocarril «a través de barrios populosos», ²⁰ debido al ramal que se unía a la estación de Villanueva. La compañía no dudó en rebatir, los argumentos expuestos por el *Diario de la Marina* con ese «lenguaje claro, limpio, conciso» que identificó al ideario sacarócrata (Moreno Fraginals, 2001: 65); y señalar la utilidad de la empresa, dentro del nuevo sistema de almacenamiento que se expandía por los principales puertos atlánticos:

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... ²¹

La compañía facilitaría las operaciones de carga y descarga de «piezas de enorme peso y volumen», es decir, las maquinarias que precisaban las unidades productivas de la agricultura comercial (ingenio, cafetal, etc.), lo que reducía el tiempo de su traslado. Igualmente contribuiría a la descongestión de las «vías de comunicación de la ciudad», pues en los almacenes el procedimiento se reducía a mover a través de una machina desde la bodega del buque hasta el

18. *Ibidem*.

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

20. *Diario de la Marina*. 15.10.1854.

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

vagón del ferrocarril y de ahí al «interior de la Isla».²² Los *Almacenes de San José* contribuirían además, a proveer 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».²³ Pezuela destacaba que la principal ventaja de los *Almacenes de San José* radicaba en la proximidad de sus instalaciones a la estación de Villanueva, lo que permitía ahorrar no solo los gastos del lanchaje con su nuevo muelle —donde atracaban las goletas de cabotaje—, también el de la conducción de carretones.²⁴

El mismo año que los *Almacenes de San José* dieron comienzo a sus operaciones (1855) se fundó la sociedad anónima *Almacenes de Depósito para Hacendados*, 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 un grupo de propietarios de ingenios 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. Además, constituyó la reacción de un sector de los plantadores para contrarrestar la influencia de los comerciantes en los créditos y en la comercialización del azúcar (Rood, 2017: 86-87). En 1857 se crearon otras dos sociedades anónimas: los *Almacenes de Santa Catalina* y los *Almacenes de Marimelena*. En el informe presentado por la última ante el gobierno insular quedaba explicitado su objeto: «destruir completamente ese monopolio, sustituido con la más amplia protección, dispensada por los mismos hacendados y comerciantes».²⁵

Ambas compañías se 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 bahía habanera a fines de la década de 1850 (Sorhegui, 2010: 102; Rood, 2017: 83-84; Venegas, 2018: 230). 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 Habana-Matanzas, al reino de la plantación azucarera.

22. *Ibidem*, 9.

23. *Ibidem*.

24. Pezuela (1863). *Diccionario geográfico...*, vol. 3, 318.

25. ANC, Gobierno Superior Civil, 1.582-81.437. Sobre la formación de la sociedad anónima titulada Almacenes de Marimelena, 1857.

Expansión de la geografía comercial azucarera y crisis del sistema logístico

En un «puerto azucarero» emergente, como el de Cárdenas, habilitado al comercio exterior desde 1844, el fuerte movimiento de cabotaje de la ciudad y las operaciones de carga y descarga de mercancías se hallaban esparcidas 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.º Jenez, que vino a satisfacer la demanda del otrora Muelle Real (Hellberg, 1957: 70-71). Un proceso similar ocurrió en Matanzas. A pesar de su importancia como enclave exportador, el sistema de almacenes que poseía distaba de merecer algún elogio. El azúcar se acopiaba 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 Cosme de la Torriente, quien inició su construcción sobre una de las orillas del río San Juan, justo en el punto en que desembocaba en el puerto. La importancia de los almacenes de la urbe matancera, a juicio de los contemporáneos, era equiparable a la de los *Almacenes de Regla* en relación con el puerto habanero.

El almacén se edificó en forma de pentágono irregular dividido en ocho partes, lo que permitió un «movimiento ordinario de 80.000 cajas de azúcar y 20.000 bocoyes» y facilitó su preservación en caso de incendio.²⁶ Para el servicio marítimo se dispuso el funcionamiento de 18 barcas de 50 toneladas de porte y un vapor remolcador. En sus proximidades se construyeron otros almacenes pertenecientes a las compañías de Fonrodone y Galindo, el de esta última reconstruido en 1865 con mampostería y tejas planas de Marsella. Entre el puente de Bailén y el de San Luis se establecieron otros once almacenes para azúcar y mieles, donde anualmente se depositaban «unas 260.000 cajas de azúcar, 80.000 bocoyes de miel y 50.000 de mascabado». El espacio de los once almacenes ocupó una extensión de 25.440 metros.²⁷

El despertar azucarero en zonas como Sierra Morena, perteneciente al partido de Rancho Veloz (jurisdicción Sagua la Grande), implicó la construcción de muelles y almacenes para su comercialización en la década de 1850. La cercanía de los ingenios hizo que estos devinieran rápidamente en «piezas clave para el tráfico de esclavos» (Herrera, 2017: 195), con el objetivo de abastecer sus dotaciones. Al sur de la isla, en la jurisdicción de Trinidad, desde fines del siglo XVIII y durante la primera mitad del siglo XIX, la economía orbitó en

26. Pezuela (1863). *Diccionario geográfico...*, vol. 4, 40.

27. *Ibidem*.

torno a la plantación azucarera (Venegas Delgado, 2005: 64; Chaviano 2014). En mayo de 1865, se solicitaron unos terrenos en el puerto de Casilda para edificar unos «almacenes de Frutos» por la compañía Fritze,²⁸ cuya labor refaccionista e hipotecaria en la década de 1860 le permitió adquirir varios ingenios y otras propiedades agrarias en la región (Venegas Delgado, 1999: 402).

Aunque los ejemplos anteriores resultan importantes para visualizar la rentabilidad económica de invertir en almacenes de azúcar y de víveres, y como se produjo su extensión a diferentes enclaves portuarios en el contexto de la Segunda Esclavitud, la implementación a gran escala del nuevo sistema de almacenamiento precisó los capitales de los más «prominentes» empresarios de la isla (comerciantes, plantadores azucareros y negreros) y su núcleo logístico se concentró en la zona sur-oriental del puerto de La Habana. Gloria García insistió en cómo el desarrollo azucarero comportó también una transformación radical del sistema financiero, de hecho, las nuevas compañías de almacenes de depósito, como fue el caso de la de Regla y de San José promovieron la concesión de créditos. Los precios alcistas del periodo de 1855-1857 propiciaron un movimiento especulativo que se acentuó a principios de 1857. En el segundo semestre de ese año «una súbita contracción monetaria originada en La Habana» generó las primeras alarmas.

El gobernador general Gutiérrez de la Concha (1854-1859) requirió el apoyo de comerciantes y propietarios para evitar la quiebra del Banco Español, que resultaba estratégico para el poder colonial. Asimismo, se sugirió a las juntas de accionistas de las empresas su liquidación o fusión, la «disminución de su capital y el aplazamiento de sus dividendos pasivos». En 1859, una comisión formada por Rafael Rodríguez Torices, Juan Antonio Colomé y Francisco F. Ibáñez en «representación de un grupo de comerciantes y propietarios», insistió en la emisión de bonos con interés, la Intendencia concordó que «cuatro millones aliviaría la situación crítica del comercio» (García, 1968: 25-30; Montaud, 2004: 40-46). A finales de 1860 la situación no dejaba 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.

Las crisis mundiales de 1857 y 1866 afectaron directamente el *boom* de sociedades anónimas que se habían creado en la década de 1850, algunas fueron liquidadas inmediatamente y otras «arrastraron una existencia precaria» subordinada a su progresivo debilitamiento para desaparecer luego de

28. ANC, Gobierno General, 345-16.712. Expediente promovido por los Sres. Freitze [Fritze] 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.

«desatada ya la guerra de independencia»²⁹ (Instituto de Historia de Cuba, 1994: 397). Las compañías de Santa Catalina y Marimelena, surgidas 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, por ejemplo, se redujo a 200.000, aunque la empresa se «reservó la facultad de ampliarlo hasta 1.000.000».³⁰ Un informe sobre el estado de la compañía declaró en 1862 que la misma «se halla en completo abandono por la Junta Directiva» y proponía el arrendamiento por dos años de los almacenes construidos, como única manera de «aliviar la mala situación de la Empresa».³¹

En el caso de los *Almacenes de Hacendados*, afectados por la explosión del polvorín de la Marina en 1858, su capacidad de respuesta ante la crisis se resquebrajó y los obligó a contraer un empréstito de 100.000 pesos que debían abonar en el plazo de seis años con la Casa Pedroso y Cía.³² El 30 de agosto de 1864 el gobernador y capitán general Domingo Dulce (1862-1866), propuso el traslado del depósito mercantil del puerto de La Habana a las instalaciones de los *Almacenes de Regla*, lo que fue sancionado por real orden al año siguiente (3 de abril de 1865). Su implementación conllevaba 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 y al ministro de Ultramar. 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 porcentaje que constituía la retribución de almacenaje.³³

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». Como paso previo era imprescindible poseer «un cuerpo de empleados peritos», al

29. El conflicto independentista conocido como Guerra de los Diez Años (1868-1878) se extendió fundamentalmente por la región oriental y algunas jurisdicciones del centro del país. La finalización de la guerra aceleró el desarrollo del capitalismo cubano y acentuó el desigual crecimiento entre las regiones productoras.

30. Pezuela (1863), vol. 3, 315.

31. ANC, Gobierno Superior Civil, 1.582-81.438. Expediente instruido en averiguación del estado de esta sociedad [Almacenes de Marimelena]. 1862.

32. ANC, Gobierno Superior Civil, 1.581-81.432. Informe presentado por la Administración y Dirección de la Empresa a la Junta general ordinaria celebrada el 16 de junio de 1862. 1862.

33. ANC, Gobierno General, 187-10.557. Documentos incompletos sobre la construcción de los Almacenes de Regla, propiedad de la compañía Almacenes de Regla y Banco de Comercio. 1864-1867.

estilo de los que laboraban en la Aduana, lo que encarecería las operaciones mercantiles, de hecho, las principales plazas mercantiles del mundo «bajo los nombres de Dock o Entrepot» no poseían sus tarifas en relación con el valor de las mercancías sino con respecto a su volumen.³⁴ Finalmente, 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 Estados Unidos 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. Las interconexiones comerciales que había articulado, en los nuevos territorios del azúcar y el algodón, demandaban 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.³⁵

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 total de la isla.³⁶ En 1867 superó el 50%, pero la zafra había sido desastrosa, menos de 300.000 toneladas métricas (Moreno Friginals, 2001: 535). En la década siguiente solo en cuatro años (1872, 1873, 1875 y 1879) se sobrepasó las 100.000 toneladas métricas en depósito. La propia compañía reconocía que en 1865 poseía bajo depósito el 63 % de las mercancías «computadas en cajas» entradas por el puerto de La Habana. En 1875, se redujo al 40%. En diez años, solo en cajas, la compañía pasó de gestionar 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 y

34. *Ibidem*.

35. *Ibidem*.

36. Compañía de Almacenes de Regla y Banco del Comercio (1881). *Informe anual 1880*. La Habana: Imprenta «El Correo Militar».

en 1875 ascendía a 51.323.³⁷ Un informe de los *Almacenes de Regla y Banco del Comercio*, publicado en 1878, refería que las rivalidades con las otras compañías vinculadas a la misma actividad económica fueron la causa principal de la reducción en las tarifas de almacenaje «a punto tal que los capitales invertidos daban exiguo producto».³⁸

En el caso de los *Almacenes de Regla* por cada caja de azúcar en la década de 1840 se debía abonar para su depósito 62 ½ centavos oro cuando resultaban «baratas tanto las refacciones como los brazos e insignificantes las contribuciones».³⁹ Esta coyuntura cambió ostensiblemente en la década de 1860 y se agudizó en el contexto bélico independentista, por lo que el director de la compañía José Antonio Fesser consideró la «absoluta necesidad de elevar las tarifas». En 1877 la compañía *Almacenes y Banco de San José* se declaró en quiebra. Ese mismo año la empresa depositaria de su quiebra, los *Almacenes y Banco de Santa Catalina* y los *Almacenes de Regla y Banco de Comercio* acordaron fijar una tarifa de almacenaje de los sacos y bocoyes, al tiempo que elevaban los seguros a la «justa proporción de lo que pagan las cajas».⁴⁰

El acuerdo auguraba una «perfecta cordialidad entre las tres empresas», y como estas habían favorecido el «fomento de la agricultura», se daba por descontado la «aprobación de los Sres. Hacendados».⁴¹ Los desajustes económicos provocados por la Guerra de los Diez Años acentuaron la situación financiera que tenían las principales compañías de almacenes «azucareros». Algunas como la fundada por Pastor y Parejo en 1847 (*Almacenes de San José*) no sobrevivieron al conflicto bélico, mientras otras como los *Almacenes de Regla* postergaron el peligro de bancarrota contrayendo nuevos empréstitos. Sin embargo, en la década de 1880 la casa londinense Schröder –a través de sus agentes–, demandó primero los adeudos vencidos a los *Almacenes de Regla y Banco de Comercio*, para luego fusionarla con otras compañías ferroviarias que ya se encontraban bajo su control (*Banco del Comercio, Ferrocarriles Unidos de*

37. 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. 1876. La Habana: Imprenta La Antilla, 6. La metodología para el cómputo «en cajas» resultó bastante sencilla, 1 bocoy=3 cajas y 1 caja=2 sacos. Aunque no lo explicita la aritmética sobre el volumen comercial que entró en la ciudad debió seguir este sistema de equivalencias.

38. 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. 1878. La Habana: Imprenta La Antilla, 10.

39. Ibidem.

40. Ibidem, 11.

41. Ibidem.

La Habana y Almacenes de Regla (Zanetti y García, 1987: 174-175), abriéndose una nueva etapa en el desarrollo del sistema logístico azucarero cubano.

Conclusiones

El desarrollo azucarero a lo largo del siglo XIX no puede explicarse por sí solo, si se desentiende de la articulación que existió entre las plantaciones y los enclaves exportadores. La conversión de Cuba en la principal productora de azúcar a nivel mundial exigió la formación de un nuevo sistema logístico que redujese los costes y los tiempos de traslado de las mercancías del ingenio a los muelles y viceversa. A su vez precisó de una infraestructura portuaria capaz de gestionar un creciente volumen mercantil, que a partir de la década de 1840 se tradujo en la implementación a gran escala de un sistema logístico más eficiente cuyo eje radicó en los almacenes «azucareros». La racionalidad capitalista que innovó la gestión portuaria de los enclaves exportadores respondió también a las lógicas que impuso la consolidación de la Segunda Esclavitud en la región occidental de la isla.

Los almacenes «azucareros» no fueron una extensión del ingenio, donde finalizaba el ciclo económico del azúcar, sino una parte integral del complejo agro-industrial cubano, sin la que resultaba menos rentable y competitivo a nivel internacional. El epicentro del nuevo sistema logístico radicó en el puerto de La Habana, aunque los almacenes «azucareros» se extendieron también a los enclaves de las nuevas regiones productoras. Las compañías de almacenes de depósito que se desarrollaron en la década de 1840 y a principios de la década de 1850 se insertaron en un contexto expansivo del azúcar que impulsó la ampliación de sus respectivas instalaciones portuarias y su crecimiento económico. Sin embargo, las crisis mundiales de 1857 y 1866, así como el inicio de la guerra independentista (1868) alteraron su evolución en un escenario de progresivo endeudamiento. A la postre, el optimismo capitalista resultó efímero. Algunas como los *Almacenes de Santa Catalina* o los *Almacenes de Marimelena*, surgidas ambas en 1857, no disfrutaron del éxito empresarial que tuvo en ese periodo la compañía fundada por Eduardo Fesser.

En 1877 quebrarían los *Almacenes y Banco de San José* y en la siguiente década los *Almacenes de Regla* serían absorbidos por el capital británico, en plena 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 «azucareros». 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.

Archivos

AHN: Archivo Histórico Nacional.

ANC: Archivo Nacional de Cuba.

Bibliografía

- ARMÍLDEZ DE TOLEDO, Jerónimo de L. (1864). *Noticias estadísticas de la isla de Cuba en 1862 dispuestas y publicadas por el Centro de Estadística*. La Habana: Imprenta del Gobierno, Capitanía General y Real Hacienda.
- BERGAD, Laird W. (1992). *Cuban Rural Society in the Nineteenth Century. The Social and Economic History of Monoculture in Matanzas*. Princeton: Princeton University Press.
- CANTERO, Justo G. (1857). *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba*. La Habana: Impreso en la Litografía de Luis Marquier.
- CARRERÁ Y HEREDIA, Rafael R. (1870). *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*. Madrid: Imprenta de M. Tello.
- CHAVIANO PÉREZ, Lizbeth J. (2014). *Trinidad. Una historia económica basada en el azúcar (1754-1848)*. Barcelona: Bellaterra.
- COMPAÑÍA DE ALMACENES DE REGLA Y BANCO DEL COMERCIO (1881). *Informe anual 1880*. La Habana: Imprenta «El Correo Militar».
- 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. 1862. La Habana: Imprenta del Gobierno y Capitanía General por S. M.
- ELY, Roland T. (2001). *Cuando reinaba su Majestad el Azúcar. Estudio histórico-sociológico de una tragedia latinoamericana: el monocultivo en Cuba. Origen y evolución del proceso*. La Habana: Imagen Contemporánea.
- Estatutos y reglamento de la compañía de Almacenes de San José. 1853. La Habana: Imprenta del Tiempo.
- Estatutos y reglamento de la Compañía del Ferrocarril de la Bahía de la Habana a Matanzas. 1859. La Habana: Imprenta del Tiempo.

- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Nadia (2002). *Comercio exterior y fiscalidad: Cuba (1794-1860)*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- FUNES MONZOTE, Reinaldo (2004). *De bosque a sabana. Azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba: 1492-1926*. México DF: Siglo XXI.
- FUNES MONZOTE, Reinaldo; TOMICH, Dale W. (2009). 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* (75-117). Madrid: Siglo XXI.
- HERRERA JEREZ, Miriam (2017). Fondeados en Sagua: el paisaje del tráfico ilegal de esclavos (1852-1858). En María del Carmen BARCIA ZEQUEIRA (Ed.). *Una sociedad distinta: espacios del comercio negrero en el occidente de Cuba (1836-1866)* (187-248). La Habana: UH.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, Gloria (1968). *Papel de la crisis económica de 1857 en la economía cubana*. Universidad de La Habana, 191, 25-37.
- HELLBERG, Carlos (1957). *Historia Estadística de Cárdenas 1893*. Cárdenas: Comité Pro-Calles.
- 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. 1876. La Habana: Imprenta La Antilla.
- 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. 1878. La Habana: Imprenta La Antilla.
- INSTITUTO DE HISTORIA DE CUBA (1994). *Historia de Cuba. La Colonia, evolución socioeconómica y formación nacional*. La Habana: Política.
- LE RIVEREND, Julio (1985). *Historia económica de Cuba*. La Habana: Ciencias Sociales.
- Manifestación que para desvanecer los errores propalados en su perjuicio hace al público la compañía de Almacenes de San José. 1854. La Habana: Imprenta y papelería de D. J. Barcina.
- MANKELOW, Roy (2017). The port of London, 1790-1970. En Sam DAVIES et al. (Ed.). *Dock Worker. International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970* (365-385). Londres y Nueva York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315257501-17>
- MARRERO, Levi (1985). *Cuba: economía y sociedad*. Vol.12. Madrid: Playor.
- MOYANO BAZZANI, Eduardo L. (1991). *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*. Madrid: CSIC.
- OOSTINDIE, Geert J. (1984). La burguesía cubana y sus caminos de hierro, 1830-1868. *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 37, 99-115.
- PÉREZ DE LA RIVA, Juan (1963). *Correspondencia reservada del capitán general don Miguel de Tacón 1834-1836*. La Habana: Biblioteca Nacional «José Martí».

- PÉREZ DE LA RIVA, Juan (2004). *La conquista del espacio cubano*. La Habana: La Fuente Viva.
- PEZUELA, Jacobo de la (1863). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. 4 vols. Madrid: Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- PIQUERAS, José Antonio (2001). *La esclavitud en las Españas. Un lazo transatlántico*. Madrid: Catarata.
- PIQUERAS, José Antonio (2021a). Algunas evidencias incómodas sobre esclavitud y capitalismo. En José Antonio PIQUERAS (Ed.). *Esclavitud y capitalismo histórico en el siglo XIX*. Valencia: Fundación Instituto de Historia Social.
- PIQUERAS, José Antonio (2021b). *Negros. Españoles en el tráfico y en los capitales esclavistas*. Madrid: Catarata.
- 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. 1842. La Habana: Imprenta de Soler y C.^a
- RAO, Gautham (2007). *Cities of Ports: The Warehousing Act of 1846 and the Centralization of American Commerce*. *Thresholds*, 34, 34-37. https://doi.org/10.1162/thld_a_00225
- REBELLO, Carlos (1860). *Estados relativos a la producción azucarera de la Isla de Cuba, formados competentemente y con autorización de la Intendencia de Ejército y Hacienda*.
- ROLDÁN DE MONTAUD, Inés (2004). *La banca de emisión en Cuba (1856-1898)*. Madrid: Banco de España.
- ROOD, Daniel B. (2017). *The reinvention of Atlantic Slavery. Technology, Labor, Race, and Capitalism in the Greater Caribbean*. Nueva York: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780190655266.001.0001>
- SANTA CRUZ Y MALLÉN, F. X. (1940). *Historia de Familias Cubanas*. Vol. 1. La Habana: Hércules.
- SLAVE VOYAGES. Trans-Atlantic Slave Trade, disponible en: <https://www.slavevoyages.org/>.
- SORHEGUI D' MARES, Arturo (2010). 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* (79-106). Barranquilla y Santa Marta: Uninorte y Universidad del Magdalena.
- TOMICH, Dale W. (2004). *Through the prism of slavery: labor, capital, and world economy*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- TOMICH, Dale W. (2018). La segunda esclavitud y el capitalismo mundial: una perspectiva para la investigación histórica. *Historia Social*, 90, 149-164.

- TOMICH, Dale W. (2019). *Espacios de esclavitud: tiempo/tiempos del capital*. Valencia: Centro Francisco Tomás y Valiente UNED Alzira-Valencia/Fundación Instituto de Historia Social.
- VENEGAS, Carlos (2018). Los almacenes de depósitos habaneros y sus estructuras de hierro. *Perfiles de la Cultura Cubana*, 23, 222-236.
- VENEGAS DELGADO, Hernán (1999). La huella alemana en Trinidad de Cuba (segunda mitad del siglo XIX). En Michael ZEUSKE y Ulrike SCHMIEDER (Ed.). *Regiones europeas y Latinoamérica (siglos XVIII y XIX)* (401-408). Frankfurt am Main: Vervuert e Iberoamericana. <https://doi.org/10.31819/9783964564795-020>
- VENEGAS DELGADO, Hernán (2005). Plantación, plantaciones. Cuba en los 1880. *Caravelle*, 85, 63-84. <https://doi.org/10.3406/carav.2005.2901>
- ZANETTI LECUONA, Oscar; GARCÍA ÁLVAREZ, Alejandro (1987). *Caminos para el azúcar*. La Habana: Ciencias Sociales.