



“De aquí la necesidad de un gremio, la necesidad de una tarifa”. Conflictos portuarios y derechos laborales en la bahía habanera (1901-1918)

David Domínguez-Cabrera

Universitat Pompeu Fabra, España

<https://doi.org/10.15446/historelo.v15n33.101779>

Recepción: 30 de abril de 2022

Aceptación: 1º de septiembre de 2022

Modificación: 28 de septiembre de 2022

Resumen

Durante las dos primeras décadas republicanas, el sindicalismo portuario exigió la restauración de las tarifas que regían el transporte de mercancías en el puerto de La Habana (1901) y Cienfuegos (1902). Este texto examina cómo la rehabilitación de un “derecho laboral”, que se reconoció “usurpado” por las compañías navieras y casas de comercio —en su mayoría de capital foráneo—, constituyó el eje aglutinador y el núcleo discursivo de la agencia laboral portuaria en la bahía habanera. En esta dirección se apuesta por un enfoque analítico *desde abajo*, donde se entrecruzan la documentación originada por los trabajadores portuarios, la prensa de la época y fuentes oficiales del gobierno cubano y de la diplomacia norteamericana, con el objetivo de reconstruir el discurso político del sindicalismo portuario y sobre qué bases articuló su posición *legalista* en pos de rehabilitar las tarifas de 1901. La aprobación a fines de 1918 de un reglamento que reguló el trabajo portuario y que estableció nuevas tarifas para las operaciones de carga/descarga en el puerto de La Habana constituyó un punto de inflexión en el ciclo huelguístico, que, desde principio del siglo XX, tuvo como epicentro un repertorio discursivo en torno a los derechos laborales de los trabajadores portuarios.

Palabras clave: tarifas portuarias; derecho laboral; gremios; posición estratégica; estado cubano; conflictos portuarios.

* Doctor en Historia y Estudios Contemporáneos por la Universitat Jaume I, España. Investigador postdoctoral Juan de la Cierva-Formación, Universitat Pompeu Fabra, España. 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”. El autor desea agradecer los comentarios críticos realizados por los evaluadores de la revista, así como las sugerencias planteadas por Camilo Santibáñez, Julio César Guanche y Adrián J. Cabrera. Correo electrónico: david.dominguezc@upf.edu <https://orcid.org/0000-0002-0257-4628>



Cómo citar este artículo/ How to cite this article:

Domínguez-Cabrera, David. 2023. “De aquí la necesidad de un gremio, la necesidad de una tarifa”. Conflictos portuarios y derechos laborales en la bahía habanera (1901-1918). *HISTORELo. Revista de Historia Regional y Local* 15 (33): 145-181. <https://doi.org/10.15446/historelo.v15n33.101779>

“De aquí la necesidad de un gremio, la necesidad de una tarifa”. Port Conflicts and Labour Rights in Havana Bay (1901-1918)

Abstract

During the first two decades of the republic, port trade unions demanded the restoration of the tariffs that governed the transport of goods in the Havana (1901) and Cienfuegos (1902) harbours. This paper explores how the reinstatement of a “labour law”, which was recognised as “usurped” by the shipping companies and trading houses - mostly made up of foreign capital - represented the unifying axis and the discursive core of the port labour agency in Havana Bay. In this vein, an analytical approach *from below* is used, in which documentation originating from port workers, the press of the time, and official sources from the Cuban government and US diplomacy are interwoven with the aim of reconstructing the political discourse of port trade unionisation, as well as the basis on which it articulated its *legalistic* position in pursuit of reinstating the 1901 tariffs. The approval of a regulation governing port work and establishing new rates for loading/unloading operations in the port of Havana at the end of 1918 constituted a turning point in the series of strikes which, from the beginning of the 20th century, were based on a discursive repertoire around the labour rights of port workers.

Keywords: port tariffs; labour law; trade unions; strategic position; Cuban state; port conflicts.

“De aquí la necesidad de un gremio, la necesidad de una tarifa”. Conflitos portuários e direitos laborais na baía de Havana (1901-1918)

Resumo

Durante as primeiras décadas de governo republicano, o sindicalismo portuário exigiu o restabelecimento das tarifas que regiam o transporte de mercadorias no porto de Havana (1901) e Cienfuegos (1902). Este texto analisa a forma como a reabilitação de um “direito laboral”, que tinha sido reconhecidamente “usurpado” pelas companhias de navegação e casas de comércio - na sua maioria de capital estrangeiro -, constituiu o eixo aglutinador e o núcleo discursivo da agência portuária de trabalhadores na baía de Havana. Neste sentido, optou-se por um foco de análise *desde a base*, onde se entrecruzam a documentação com origem nos trabalhadores portuários, a imprensa da época e fontes oficiais do governo cubano e da diplomacia norte-americana, com o objetivo de reconstruir o discurso político do sindicalismo portuário e conhecer as bases sobre as quais se articulava a sua posição *legalista* com vista a reabilitar as tarifas de 1901. A aprovação, em finais de 1918, de um regulamento que regulava o trabalho portuário e que estabeleceu novas tarifas para as operações de carga/descarga no porto de Havana constituiu um ponto de inflexão no ciclo grevista que, desde o início do século XX, teve como epicentro um repertório discursivo em torno dos direitos laborais dos trabalhadores portuários.

Palavras-chave: tarifas portuárias; direito laboral; grêmios; posição estratégica; estado cubano; conflitos portuários.

Introducción

A lo largo del siglo XIX, el puerto de La Habana reforzó su condición de *gateway* del complejo agroindustrial azucarero de la región occidental de Cuba, conectándose por vía marítima y ferroviaria con otros enclaves exportadores: Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos (Suárez-Viera 2014, 133). En las primeras décadas del siglo XX, la expansión azucarera hacia el este condujo a una disminución de las exportaciones en este enclave; sin embargo, la tendencia centralizadora en el ramo de las importaciones se acentuó, llegando durante la II Guerra Mundial (1942) a recibir el 88 % de las mercancías entradas a Cuba, para luego de finalizado el conflicto bélico mantenerse en torno al 80 %. El puerto de La Habana concentró así la actividad comercial, tanto en el siglo XIX, como en la primera mitad del siglo XX, y se erigió como un centro de redistribución de mercancías hacia el interior del país (Zanetti 1975, 109-110); lo que fue posible a su vez por la progresiva construcción de infraestructura portuaria y por la formación de un bolsón laboral en los distritos poblacionales próximos a los muelles y almacenes, capaz de gestionar el volumen creciente de la actividad comercial.

Si bien esto acentuó la demanda generalizada de mano de obra, el trabajo portuario continuó caracterizándose por la temporalidad en el empleo y la precarización (Heerma y Linden 2003, 42), lo que multiplicó los focos de conflictividad laboral. Según datos de Estrade (2017, 281), en el periodo de 1890 a 1893 se registraron como mínimo unos 211 movimientos huelguísticos de variada intensidad en Cuba, de los cuales solo 48 se produjeron fuera de La Habana. El sector portuario ocupó el segundo lugar, detrás de los trabajadores del ramo del tabaco, en protagonizar el mayor número de huelgas, aproximadamente el 14 % del total. Tras la finalización de la última guerra anticolonial (1895-1898), la actividad huelguística se reactivó y cobró fuerza en dos enclaves portuarios: Cárdenas y La Habana. A principios de febrero de 1899, los trabajadores portuarios de la bahía se reunieron, en el poblado habanero de Regla, para formar un gremio con todos los operarios del ramo,¹ “sin distinción de nacionalidad ni raza”. Las demandas salariales

1. El reglamento sería aprobado en abril de 1899, Pedro Roca y Secundino Toral ocuparon los cargos de presidente y secretario (*Reglamento del Gremio de Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana* 1902).

que cada uno de los sectores reclamó, tuvieron como base las tarifas que existían previo al estallido del conflicto independentista y conduciría según *El Nuevo Ideal*² al “mejoramiento como clase y el respeto como hombres que saben valer sus derechos”.³

En marzo de 1901, la *Gaceta de La Habana*⁴ publicó dos órdenes militares del gobierno de ocupación norteamericano —n.º 71 y n.º 76—,⁵ previamente concertadas en la Capitanía del Puerto entre los gremios de estibadores y de lancheros y los representantes de las navieras, donde se reguló las operaciones de carga y descarga de mercancías en la bahía habanera (Domínguez-Cabrera 2021, 140-142). La Orden Militar n.º 71 estipuló la jornada laboral de 10 horas, la devengación de los salarios en dólares americanos o “su equivalente” y el precio por unidad de carga de las mercancías a estibar. En 1902, ambas se extendieron al puerto de Cienfuegos, a través de la Orden Militar n.º 59.⁶ A pesar de la reticencia inicial de la *Ward Line*, esta cedió al observar la conformidad del resto de las navieras, en un contexto de agitación huelguística que en los años precedentes había sacudido los principales enclaves portuarios de la isla. De acuerdo con *La Lucha*,⁷ las navieras aceptaron que rigieran las “mismas tarifas que tenían establecidas en los muelles por espacio de tres años y medio”.⁸ Si bien la implementación de las tarifas de 1901 redujo, en un primer momento, la conflictividad portuaria, las tensiones laborales prosiguieron en un escenario político donde las élites republicanas, tanto las provenientes del autonomismo como del independentismo, asumieron a la clase trabajadora dentro de un entramado clientelista e intensificaron el discurso sobre la conciliación de los antagonismos entre el Capital y el Trabajo a favor del desenvolvimiento socioeconómico del país.

2. Semanario anarquista.

3. “Importante reunión obrera en Regla”, *El Nuevo Ideal*, 11 de febrero de 1899.

4. En el siglo XIX, la *Gaceta de La Habana* constituyó el diario “oficial del gobierno”, condición que mantuvo durante la primera ocupación militar norteamericana (1899-1902).

5. *Gaceta de La Habana*, 13 de marzo de 1901; *Gaceta de La Habana*, 19 de marzo de 1901.

6. *Gaceta de La Habana*, 1 de marzo de 1902.

7. *La Lucha* fue fundado en la década de 1880 y durante el *interregno* cubano (1899-1902) mantuvo una posición crítica hacia la intervención norteamericana y la Enmienda Platt.

8. “La huelga del muelle”, *La Lucha*, 9 de marzo de 1901.

En julio de 1904, en plena paralización general de las labores de estiba en los muelles habaneros, los consignatarios extranjeros enviaron al alcalde municipal una comunicación en la que desistían de cualquier tipo de acuerdo y se reservaban la “absoluta libertad de acción para contratar trabajadores en las condiciones que estimemos oportuna”, mientras que los huelguistas exigían “que la Ley se cumpla” y su disposición de volver al trabajo cuando se le abonase “el jornal que legítimamente les corresponde”.⁹ Las protestas portuarias que sacudieron la bahía entre 1904 y 1905, y que reposicionaron la cuestión social como uno de los principales problemas de la política doméstica, facilitaron la emergencia de una iniciativa legislativa que llegó hasta el Senado,¹⁰ teniendo como base las tarifas portuarias de 1901. Sin embargo, este proyecto de ley recibió el veto presidencial de Estrada Palma¹¹ a principios de 1906.¹² La creciente oposición al nuevo “gobierno moderado” tras la reelección de Estrada Palma provocó un alzamiento liberal en agosto de ese mismo año. La escasa habilidad diplomática del presidente para negociar con los grupos liberales sediciosos y su predisposición para aceptar el arbitraje norteamericano alteró el desenvolvimiento de la política doméstica y aceleró su posterior dimisión, provocando la segunda ocupación de Estados Unidos.

9. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 11 de abril de 1899 al 27 de junio de 1908, en Archivo Nacional de Cuba (ANC), La Habana-Cuba, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 6.

10. “En el Senado”, *La Discusión*, 13 de mayo de 1905. Al igual que el *Diario de la Marina* y *La Lucha*, *La Discusión* constituyó uno de los principales medios habaneros surgidos en el siglo XIX, que prosiguió su quehacer periodístico durante las primeras décadas del siglo XX bajo un perfil ideopolítico conservador moderado.

11. Tomás Estrada Palma fue un político independentista cubano que ocupó la presidencia de la República de Cuba en Armas en 1877, durante la primera guerra de independencia cubana (Guerra de los Diez Años, 1868-1878). Fue apresado a fines de 1877 y deportado a España hasta la finalización del conflicto. Dirigió el Partido Revolucionario Cubano (PRC), tras la muerte de su fundador José Martí en 1895 hasta su autodisolución tres años más tarde. Instaurada la República, ocupó nuevamente el Ejecutivo (1902-1906). Fue depuesto por sus opositores en la llamada “guerrita de agosto” de 1906.

12. “En el Senado”, *La Discusión*, 25 de enero de 1906.

Este texto examina cómo la restauración de las tarifas de 1901 se transformó en el eje aglutinador de la agencia laboral de los gremios portuarios,¹³ así como del entramado discursivo que generó cada movimiento huelguístico a lo largo de dos décadas. Esto permitió que, a fines de 1918, su posición estratégica y la táctica negociadora implementada resultasen determinantes en la aprobación por parte de Mario García Menocal¹⁴ del decreto presidencial n.º 1.887, en el que se ordenó el trabajo portuario en la bahía habanera. Si en el sindicalismo portuario predominó una posición *legalista* de mediación con el Estado, esta respondió a su propia cultura política decimonónica —reformista, socialista, etc.—, pero también a la formulación de un nuevo lenguaje político, anclado en la (re)apropiación que hicieron del contenido proteccionista y regulatorio que proporcionaron las órdenes militares n.º 71 y n.º 76.

Dado que los trabajadores portuarios ocupan una posición estratégica dentro del entramado socioeconómico terciario —al igual que los obreros altamente cualificados en la producción industrial— y disponen a su alcance de un poder estructural con capacidad disruptiva al provocar graves pérdidas comerciales, principalmente en economías con una fuerte dependencia del mercado internacional (Fox-Hodess y Santibáñez-Rebolledo 2020; Hobsbawm 1979; Santibáñez-Rebolledo 2016; Womack 2007), la exigencia de los gremios habaneros en pos de la rehabilitación de las tarifas de 1901 y la conflictividad laboral que esta generó a lo largo de este periodo, forzó a los otros actores políticos en disputa —las compañías navieras, el estado norteamericano y el estado cubano— a negociar constantemente con las asociaciones obreras, reconociendo así su legitimidad en la organización del trabajo portuario.

Las tarifas portuarias de 1901 han encontrado, salvo excepciones (Rivero-Múñiz 1961), escasa visibilidad en los estudios cubanos sobre el “mundo del trabajo”,¹⁵ lo que evidencia como la mayoría de estos, en la segunda mitad del siglo XX, centraron su

13. El surgimiento de los gremios portuarios formó parte del auge asociacionista que vivió la clase trabajadora cubana y que convergió con la fundación de cooperativas, mutualidades y sindicatos en las principales ciudades durante la década de 1880 (Casanova 2000, 150-152).

14. Político cubano. Obtuvo el grado de Mayor General del Ejército Libertador en la última guerra de independencia. Fue líder del Partido Conservador y presidente de la República entre 1913-1921.

15. Un análisis de la producción historiográfica sobre el obrerismo cubano en Toro-González (1997/1998) y Quizá (2009 y 2010).

interés en la evolución del movimiento obrero, sus corrientes ideológicas y la biografía de sus principales líderes. Una historiografía *desde arriba*, que al estimar el éxito o no de los movimientos huelguísticos a partir de la satisfacción coyuntural de las “demandas económicas” —reducción de la jornada laboral, aumento de salarios, etc.— obvió que, al insistir en un marco intervencionista para el mercado laboral, ya fuese adoptando directamente la vía negociadora o llegando a ella a través de su posición estratégica, el sindicalismo portuario consolidó, en el imaginario político de la clase trabajadora, la idea del empleo como derecho,¹⁶ un “derecho laboral” que colisionó con el andamiaje liberal que sustentó al estado cubano desde su surgimiento en 1902.¹⁷

En el presente artículo se reconstruye *desde abajo* la formación de una reivindicación laboral —las tarifas portuarias—, tanto en el accionar huelguístico que demandó sistemáticamente su restauración, como en los argumentos discursivos en los que se sustentó. En otra dirección, se examinan también las narrativas que los principales periódicos —*Diario de la Marina*,¹⁸ *El Mundo*,¹⁹ *La Lucha*, *La Discusión*, etc.— establecieron en torno a la conflictividad portuaria, basadas en la preservación del orden social —más allá de la orientación ideopolítica del gobierno (liberal o conservador)—, y que coincidió con los presupuestos discursivos de las navieras y de los otros actores políticos que se opusieron a la implementación de las tarifas de 1901. Este marco analítico que ubica en su epicentro al conflicto [portuario], en tanto modula la formación de los intereses antagónicos de clase, y, por ende, de los grupos sociales que la integran, tal y como lo asumió Thompson

16. Las transformaciones estructurales que provocaron la primera y la segunda revolución industrial condujeron a una nueva percepción sobre el trabajo en las sociedades europeas occidentales, entendido este, desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX, como empleo (Diez-Rodríguez 2014, 669-704).

17. Sobre la formación del estado nacional cubano y su evolución en las primeras dos décadas republicanas véase a Ibarra (1992) y Piqueras-Arenas (2006, 295-360).

18. Surgido en la primera mitad del siglo XIX como portavoz oficial de la Comandancia de Marina de La Habana, sostuvo hasta el fin del régimen colonial una defensa a ultranza del *españolismo*. En el periodo republicano fue considerado el “decano de la prensa cubana” y un referente ideopolítico del conservadurismo.

19. Fundado en 1901. Bajo la dirección de José Manuel Govín se transformó en uno de los más importantes diarios de la primera mitad del siglo XX, tanto por las innovaciones técnicas que implementó como por su circulación nacional. De proyección “nacionalista” ya en la década de 1920 era considerado el “genuino vocero de la opinión cubana”.

(1984, 37), permite entrever que la articulación del debate público en torno a las tarifas portuarias se tradujo en un conflicto sobre los “derechos laborales” de la clase trabajadora en Cuba.

Navieros, estibadores y la posición *legalista* sobre las tarifas portuarias

El 10 de junio de 1907 José Gohier, presidente del Comité de Comercio, organismo constituido a raíz de la huelga portuaria de 1904 y conformado por las principales navieras, casas consignatarias y comerciantes importadores de La Habana, dirigió una carta al gobernador provisional Charles Magoon para informarle de las regulaciones que había adoptado para impedir la paralización de las operaciones de transporte de mercancías y prevenir a su vez futuras protestas de los trabajadores portuarios. Entre las medidas implementadas estuvo la creación de un Libro de Registro Comercial en el que se enlistaron todos los trabajadores encargados de las labores en los muelles y los almacenes, así como se agruparon por precios las diferentes operaciones que se realizaban en la bahía habanera, tanto de día como de noche. Para el Comité de Comercio con el Libro de Registro Comercial “fue perdonada su ofensa y aceptados nuevamente y contratados al igual que los trabajadores que se presenten espontáneamente para ganar el sustento de sus familias”.²⁰ Añadió que sobre la Orden Militar n.º 71 se había discutido extensamente en la consideración si tenía el carácter de ley o no, y que en su criterio el gremio de estibadores sugirió tantas mejoras después de su aprobación que la “orden está casi muerta”. El Comité de Comercio finalizó su carta planteando su oposición a concertar ninguna regulación del mercado de trabajo portuario que beneficiara a un solo grupo de operarios de la bahía

20. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 11 de abril de 1899 al 27 de junio de 1908, en ANC, La Habana-Cuba, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 6.

habanera en perjuicio de otros, ya que todos estaban “protegidos por la constitución cubana, que admite la libertad de trabajo y de negociación”.²¹

A principios de 1908 el Gremio de Estibadores escribió nuevamente a Charles Magoon luego “de un año de paciente espera” solicitando su decisión relativa a la aplicación de las tarifas portuarias de 1901. Los representantes del gremio señalaron a las navieras norteamericanas *Ward Line*, *Munson Steamship Line* y *Morgan Lines* como las principales que se habían negado a cumplirlas durante los últimos tres años, al no considerarlas parte de la legislación del país. Para el sindicalismo portuario la aplicación de las tarifas constituyó una cuestión vital, ya que se trataba de “nuestros derechos sancionados por la orden militar”. Vale destacar que para demostrar la legalidad de las tarifas de 1901 el argumento laboral sostuvo que emanaba de la misma autoridad interventora que había dictado el ordenamiento jurídico de 1899 a 1902 y que su naturaleza no difería de cualquier otra. Además, planteó que toda la legislación norteamericana, incluyendo las órdenes referidas al ámbito portuario quedaron blindadas por la Orden Militar n.º 148, firmada a solo siete días de la proclamación de la 1ª República, en la que “todos y cada uno de los reglamentos, regulaciones, leyes y disposiciones” dictadas por el gobierno militar estarían vigentes “no importa el gobierno que exista en Cuba hasta que este legalmente las derogue”.²² El Gremio de Estibadores de la Bahía de La Habana hacía observar a Magoon la inconsistencia política de no asumir una regulación laboral que siete años antes había sido promovida por un representante público de su país.

21. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 11 de abril de 1899 al 27 de junio de 1908, en ANC, La Habana-Cuba, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 6.

22. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 11 de abril de 1899 al 27 de junio de 1908, en ANC, La Habana-Cuba, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 6.

Figura 1. Muelle de Luz en el puerto de La Habana (1907)



Fuente: Archivo Nacional de Cuba (ANC), La Habana-Cuba, Fototeca, colección de Muelles, caj. 138, sobre 147, registro 4467.

La réplica de Charles Magoon a la insistente petición de los gremios portuarios no demoró más. El gobernador norteamericano observó “la improcedencia de que el Ejecutivo resolviera cuestiones judiciales” debido a la disparidad de criterios existentes tras conferenciar con el resto “de las dependencias del Poder Ejecutivo” y que sería “establecer una política que no impera en los gobiernos cuyo mecanismo conozco”.²³ Esto motivó su consulta al entonces secretario de Guerra, William H. Taft, quien le transmitió su opinión de que el asunto “fácilmente puede resolverse en la Corte Suprema”. El gobierno provisional de Charles Magoon evitó aplicar el compromiso laboral que la anterior administración norteamericana había consensuado y recondujo el conflicto portuario a un futuro escenario en que las instituciones republicanas pudieran sancionar o invalidar las tarifas de 1901.

23. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 11 de abril de 1899 al 27 de junio de 1908, en ANC, La Habana-Cuba, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 6.

Magoon no podía desconocer explícitamente la reglamentación de las tarifas por lo que desplazó el debate a un marco de competencias en el que no podía erigirse como árbitro, debido al carácter provisional de su gobierno y a la arquitectura política del estado liberal. La presión de la Junta de Navegación y de la Cámara de Comercio, en representación de las navieras y la estrategia dilatoria de Magoon impidió cualquier intento de negociación. La posición diplomática de los sindicatos portuarios y su solicitud de arbitraje no se restringió a los dos períodos de ocupación militar norteamericana, sino que cobró fuerza a partir de que el gobierno cubano asumió su papel como interlocutor válido en la “cuestión social” portuaria. Cuando la autoridad norteaña desapareció, la coartada de la Enmienda Platt y de otra posible intervención militar (Pérez 1986a, 1986b), se mantuvo como recurso simbólico de la elite política y de los principales medios de prensa “nacionalistas” en la gestión de la conflictividad laboral.

La nueva administración intentó desmarcarse tanto de los dos gobiernos de ocupación, como del moderado de Estrada Palma (Sánchez-Cobos 2006, 71). El 12 de abril de 1909, el presidente José Miguel Gómez²⁴ autorizó al secretario de Hacienda Marcelino Díaz de Villegas que crease un comité para “discutir lo que se refiere a los precios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”. La Comisión estuvo integrada por Julio Blanco Herrera, William H. Smith y José Gohier en representación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación y por parte del Gremio de Estibadores de la Bahía de La Habana Claudio García Pinaso, Olallo Miranda y Rafael Torres, y por parte del gobierno además del ya citado secretario de Hacienda, Ortelio Poyo secretario de Agricultura, Industria y Comercio.²⁵ Durante los meses de abril y mayo la comisión se reunió periódicamente a puerta cerrada en la sede de la Secretaría de Hacienda.

24. Político independentista cubano. Obtuvo el grado de Mayor General del Ejército Libertador y fue el principal líder del Partido Liberal durante las dos primeras décadas del siglo XX. Fue elegido presidente de la República en 1908 durante la segunda ocupación norteamericana.

25. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 12 de abril de 1909 al 30 de diciembre de 1911, en ANC, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 7.

Entre las principales exigencias de los representantes del gremio estuvo que el pago de los jornales no se realizase por hora sino por bultos, tal y como estaba recogido en las tarifas de 1901, y que el empleo para las operaciones de carga y descarga estuviera sujeto a la capacidad del gremio de proveer fuerza de trabajo, es decir, que se les diera preferencia a los trabajadores agremiados.²⁶ Para las compañías navieras ambos aspectos resultaron inaceptables. En el caso del primero los argumentos se basaron en que el pago por bultos complejizaba enormemente la contabilidad de las operaciones en las escotillas y que a su juicio el salario por horas cumplía el acuerdo de “un jornal [...] equitativo para sus necesidades”.²⁷ La última reunión a fines de mayo, pareció acercar posturas a una “solución amistosa”, tal y como se definió en *La Lucha*. Ante el planteamiento del secretario de Hacienda de “utilizar a los individuos agremiados preferentemente”, y en caso de que el gremio no pudiese suministrar suficientes estibadores o de que no fuesen de su agrado se emplearía a operarios “libres”, los representantes de las navieras y casas consignatarias lo aceptarían, en tanto las operaciones de carga/descarga y la selección de la fuerza de trabajo se mantuviera a cargo de los capataces. Aunque los portavoces del Gremio de Estibadores explicitaron en un primer momento su inconformidad ante esta fórmula intermedia, lo que llevó al secretario de Hacienda a insistir en la prioridad que tendrían los miembros de la asociación portuaria, terminaron por aceptar incluso el compromiso de separar a aquellos que cometiesen algún delito en la manipulación de las mercancías.²⁸

26. Sobre la organización del trabajo, los sistemas salariales y las demandas laborales en otros contextos portuarios durante el siglo XIX y XX véase, entre otros, a Davies et al. (2017), Castillo-Hidalgo (2015), Castillo-Hidalgo y Wélé (2018), Solano (2010), Ibarz (2020) y Santibáñez-Rebolledo (2021).

27. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 12 de abril de 1909 al 30 de diciembre de 1911, en ANC, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 7.

28. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 12 de abril de 1909 al 30 de diciembre de 1911, en ANC, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 7.

El 1º de junio una junta general del Gremio de Estibadores de Bahía aceptó las bases regulatorias para el trabajo portuario que previamente los presidentes de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, del Ejecutivo del Comercio y de la Junta de Navegación habían discutido con los representantes del gremio. En la reunión el obrero Rafael Torres abogó por el acuerdo con las navieras y de que las “bases se aceptaran en principio, pues detrás de ella viene las tarifas”. También advirtió que no se dejaran seducir “por el lirismo de los que preconizan la revolución social”, mientras que José Pilar Herrera llamó a que “los espíritus belicosos depusieran las actitudes de jacobinos”. En contra de la proposición de la directiva del gremio de aceptar las bases negociadas se opusieron los estibadores Secundino Torral y Octavio Fuentes. Torral señaló que las navieras irían poco a poco eliminando al elemento agremiado con el objetivo de equiparar “el trabajo entre todos los obreros” y que el pago por horas derivaría en que “los patronos harán que trabajen doblemente los obreros en las horas marcadas para que en menos tiempo ejecuten doble faena”.²⁹ Cuatro días después las advertencias de Secundino Torral se concretaban, pues diferentes medios de prensa publicaron el documento con el que se solucionaría la “grave crisis” existente en la bahía habanera.³⁰

Entre las bases acordadas a finales de mayo y que posteriormente fueron aceptadas en su totalidad y las que publicó la prensa habanera el día 5 había una diferencia significativa. El propio secretario de Hacienda desmintió a *La Discusión* por afirmar que había recibido previamente las “nuevas” bases regulatorias cuando “su publicación ha sido para él una sorpresa”. La Comisión de Arbitraje se reunió el mismo día en que se había “filtrado” dicha documentación, los representantes de las navieras también plantearon que era “la primera noticia que tenemos de la publicación de ese escrito”.³¹ El control por el acceso al mercado de trabajo constituyó el principal cambio en el documento “filtrado”

29. “El conflicto de bahía”, *La Discusión*, 2 de junio de 1909.

30. “El conflicto de bahía”, *La Discusión*, 5 de junio de 1909.

31. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, *La Habana*, 12 de abril de 1909 al 30 de diciembre de 1911, en ANC, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 7.

por *La Discusión*. Los representantes del Gremio de Estibadores en el curso de la negociación solicitaron que los obreros agremiados tuvieran preferencia en la selección para las labores de carga y descarga de mercancías, así por un lado disminuía la continua precarización del trabajo portuario y como efecto pivote se impulsaba el proceso de sindicalización, pues los obreros se incorporarían en mayor número a los gremios portuarios al existir una oferta de empleo estable que era garantizada por su membresía.

Ante ambos peligros las compañías navieras desestimaron a última hora la propuesta de aceptar preferentemente a los obreros agremiados y se ampararon en “los principios humanitarios que no pueden condenar a ningún hombre a que muera de hambre por el hecho de no estar agremiado”. Igualmente sostuvieron que la Constitución de 1901 “declara el trabajo libre y que determina no puede ser reglamentado por ninguna ley”. El otro aspecto fundamental que habían desechado las navieras resultó ser la “base tarifa” o el pago por bultos porque resultaba improcedente contratar a un contador en cada escotilla para que registrase las operaciones de estiba. En la reunión del 5 de junio los representantes del Gremio de Estibadores de la Bahía de La Habana reconocieron que habían aceptado “las bases por horas [...] porque se nos dijo que si la aceptábamos se podría llegar a un acuerdo sobre la base tarifa”. Esta vez no dudaron de utilizar también el recurso nacionalista para defender su postura, pues a su entender “nos hemos portado patrióticamente, porque tratamos de no provocar conflictos de ninguna clase”.³²

En paralelo a las reuniones entre los representantes del Gremio de Estibadores y las navieras, otro proyecto legislativo sobre las tarifas portuarias de 1901 tomaba curso. En la sesión del 9 de abril de 1909 de la Cámara de Representantes, Génova de Zayas³³ inquirió sobre el estado de la proposición realizada por Orestes Ferrara³⁴ y se le notificó

32. “Expediente que contiene cartas, comunicaciones, memorándum, informes, etc., referentes a la orden # 71, que trata de los jornales de los estibadores incluye los antecedentes y documentos relacionados con la comisión que se creó para llegar a un acuerdo entre el gremio de estibadores y las casas navieras, sobre los salarios y horas de trabajo en la estiba, carga y descarga de los buques”, La Habana, 12 de abril de 1909 al 30 de diciembre de 1911, en ANC, Secretaría de la Presidencia, leg. 46, exp. 7.

33. Antonio Génova de Zayas fue miembro del Partido Liberal y de la Cámara de Representante por la provincia de Matanzas.

34. Nacido en Nápoles (Italia) en 1876, participó en la última guerra independentista (1895-1898) en la que obtuvo el grado de coronel del Ejército Libertador Cubano. Fue miembro del Partido Liberal y tuvo una destacada participación en la vida política republicana, siendo elegido en varias ocasiones al Congreso y a la Asamblea Constituyente de 1940.

que había sido tramitado para el “informe del Ponente”.³⁵ Casi ocho meses después, Emilio Arteaga³⁶ insistió sobre el proyecto de ley y se le informó que el mismo estaba “pendiente de alguna modificación que ha presentado con carácter de enmienda algún otro miembro de la Comisión de Códigos”.³⁷ A fines de junio de 1911 el vicepresidente y director general de la *New York and Cuba Mail Steamship Company (Ward Line)*, Albert Gilbert Smith, escribió a Huntington Wilson —Asistente de la Secretaría de Estado de Estados Unidos— planteándole que el proyecto de ley se encontraba ya en el Senado cubano y que la aplicación de la Orden Militar n.º 71 alteraría la organización del comercio cubano, elevando los gastos en las operaciones de estiba y que de aprobarse establecería una situación “seriamente desventajosa para la compañía”.³⁸

Tras un intenso intercambio epistolar entre los representantes de la *Ward Line* y de la Secretaría de Estado, este último le escribió al vicepresidente y director general de la naviera informándole que previa consideración a las razones que se planteaban sobre la inconstitucionalidad de la Orden Militar n.º 71, en su opinión no podía garantizar que dicho carácter fuese asumido por la administración de José Miguel Gómez. No obstante, transmitió instrucciones a la legación americana en La Habana para que trasladase informalmente al gobierno cubano su preocupación por las afectaciones que podría traer al comercio entre ambos países, “con el fin de que atendiendo a su queja se puedan tomar las medidas posibles dadas las

35. República de Cuba, *Diario de sesiones del Congreso de la República de Cuba. Cuarto periodo congressional. Tercera legislatura. Cámara de Representantes. Tercera sesión ordinaria, 9 de abril de 1909*, La Habana, 12 de abril de 1909, n.º 3, vol. XI, 12. Digital Collections of George A. Smathers Libraries, University of Florida.

36. Emilio Arteaga Quesada fue un político camagüeyano, miembro del Partido Liberal y de la Cámara de Representantes. Durante la administración de José Miguel Gómez (1909-1912) impulsó varias leyes de carácter social: Prohibición del pago de jornales con vales y fichas (1909), Cierre de establecimientos y descanso dominical (1910) y Ley fijando el jornal mínimo de los obreros del estado, la provincia y el municipio (1910).

37. República de Cuba, *Diario de sesiones del Congreso de la República de Cuba. Cuarto periodo congressional. Tercera legislatura. Cámara de Representantes. Decimocuarta sesión ordinaria, 1º de diciembre de 1909*, La Habana, 3 de diciembre de 1909, n.º 14, vol. XII, 8. Digital Collections of George A. Smathers Libraries, University of Florida.

38. “Carta de Alvey A. Adee a Alfred Gilbert Smith, Vicepresidente y Director general de la *New York and Cuba Mail Steamship Company*”, 10 de octubre de 1911, en National Archives and Records Administration (NARA), Washington D.C.-Estados Unidos, Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Cuba, 1910-1929, 837.504/316-837.5073/8, Microcopy no. 488, rollo. 59.

circunstancias”.³⁹ El debate sobre la constitucionalidad o no de la Orden Militar n.º 71, basado en el artículo 13 de la Constitución de 1901,⁴⁰ resultaba a la postre más sencillo de discernir que cualquier otro que se hubiese planteado con anterioridad. El andamiaje liberal sobre el que se construyó la Carta Magna impedía cualquier tipo de intervención por parte del Estado en el mercado laboral (Fuente 2001, 144).

Tanto las tarifas portuarias como la constitución de la 1ª República emergieron al amparo de la misma figura paterna —el gobierno interventor—, sin embargo, en el primer caso los vínculos filiales resultaron más proteccionistas que la misma tradición liberal de la cual supuestamente las dos eran deudoras. Aunque las tarifas portuarias de 1901 nunca se opusieron de por sí a la libre contratación el hecho de intervenir el sistema salarial en la bahía habanera subvirtió el control absoluto que podían detentar las navieras y casas consignatarias, es decir, les estableció una barrera jurídica que no podían traspasar. El sindicalismo portuario comprendió los límites formales que le habían impuesto dichas tarifas a la patronal marítima, sin obviar, un complejo marco jurídico en el que se articuló el orden republicano donde la legislación del gobierno de ocupación norteamericano conservó toda su vigencia, siempre y salvo, no se opusieran a la Constitución o no “fueren legalmente derogadas o modificadas” (Pichardo 1969, 101). En buena lid, las tarifas portuarias de 1901 no habían sido anuladas por ninguna de las anteriores administraciones republicanas y mucho menos por Charles Magoon quien trasladó la cuestión al poder judicial porque era quien debía discernir sobre su aplicación y, por ende, su constitucionalidad.

En un primer momento las compañías navieras insistieron en que las tarifas portuarias de 1901 revistieron el carácter de acuerdo laboral con los sindicatos portuarios. A juicio de las navieras el ordenamiento portuario estaba sujeto a la voluntad del gobierno interventor y en sí mismo este no sería un garante para que su vigencia prosiguiera cuando su autoridad sobre la política doméstica de la

39. “Carta de Alvey A. Adee a Alfred Gilbert Smith, Vicepresidente y Director general de la *New York and Cuba Mail Steamship Company*”, 10 de octubre de 1911, en NARA, Washington D.C.-Estados Unidos, Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Cuba, 1910-1929, 837.504/316-837.5073/8, Microcopy no. 488, rollo 59.

40. “Las obligaciones de carácter civil que nazcan de los contratos o de otros actos u omisiones que las produzcan, no podrán ser anuladas ni alteradas por el Poder Legislativo ni por el Ejecutivo” (Pichardo 1969, 78).

isla expirase. La principal ventaja de que fuesen asumidas como un acuerdo que carecía de fuerza legal estribó en que su cumplimiento dependía únicamente de las partes y, por ende, el gobierno cubano no podía forzar ni regular su aplicación. Las propias autoridades norteamericanas en el modo en que actuaron en torno a las tarifas portuarias hicieron percatarse a todos del error. Durante las dos primeras décadas republicanas los gremios portuarios habaneros exigieron la legitimidad de la Orden Militar n.º 71 y su aplicación no solo porque esta respondía al marco jurídico que la intervención norteamericana había legado al estado nacional sino fundamentalmente porque no se había promulgado ninguna otra ley que regulase el mercado laboral portuario ni formalmente se había derogado la citada orden. El sindicalismo portuario exigía por tanto que las navieras y el gobierno cumplieran lo prescrito por ley.

El 3 de mayo de 1912 el ministro de la legación americana Arthur M. Beaupré recibió el aviso por parte de los representantes de la *Ward Line, Southern Pacific Company Havana-New Orleans Line* y la *Munson Steamship Line* que los estibadores y otros trabajadores portuarios iniciarían otra huelga para restaurar las tarifas de 1901. Beaupré advirtió al secretario de Estado norteamericano que su aplicación dañaría no solo a las navieras sino también a los productores “de piña y frutas en general, la gran mayoría de los cuales son ciudadanos estadounidenses”.⁴¹ Según su opinión, las navieras tenían la certeza de que el contexto de elecciones presidenciales impedía al gobierno de José Miguel Gómez brindar su apoyo como en otras ocasiones y que la nueva amenaza de aprobar una ley en el Congreso que estableciera sanciones por infringir la Orden Militar n.º 71 tenía más opciones de concretarse,⁴² de ser así las tarifas portuarias estarían completamente operativas. Al día siguiente reiteró en un telegrama que el gremio de estibadores amenazaba con

41. “Carta de A. M. Beaupré al Secretario de Estado”, 3 de mayo de 1912, en NARA, Washington D.C.-Estados Unidos, Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Cuba, 1910-1929, 837.504/316-837.5073/8, Microcopy no. 488, rollo 59.

42. “Carta de A. M. Beaupré al Secretario de Estado”, 3 de mayo de 1912, en NARA, Washington D.C.-Estados Unidos, Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Cuba, 1910-1929, 837.504/316-837.5073/8, Microcopy no. 488, rollo 59.

una huelga general de no cumplirse las órdenes militares 71 y 76, pero expresaba que el gobierno “por razones políticas estaba deseoso de conciliar a los estibadores” e instó a los “intereses navieros a aceptar sus demandas”.⁴³

El *Diario de la Marina* refería, que, de no solucionarse el conflicto en la bahía habanera, otras asociaciones de trabajadores portuarios podrían secundar el movimiento huelguístico.⁴⁴ La Unión de Fogoneros, Marineros y Similares la inició el 5 de mayo, siendo apoyada a mediados de mes por el gremio de carretoneros, en un escenario marcado por la agudización del conflicto laboral (Cabrera 1985, 142-143). Un comunicado de su Comité Ejecutivo, fechado el 14 de mayo, aludía al “espíritu de clase” y al “deber de solidaridad” entre todos los “esclavos del Capital”, así como a evitar los “funestos prejuicios de raza, nacionalidad u oficio”, con el objetivo de “asaltar [...] el último reducto de la inquietud social”.⁴⁵ Los telegramas sucesivos de Beaupré en un tono alarmista informaban de la extensión de la solidaridad laboral a los puertos de Santiago de Cuba, Guantánamo, Manzanillo y Cienfuegos, y que el gobierno de José Miguel Gómez había amenazado con arrestar a los rompehuelgas si las navieras lo desembarcaban. El ministro norteamericano describió la situación como un “estado de anarquía” debido a la “debilidad e indecisión” del presidente cubano e indicó que la protesta portuaria se debía a la agitación de “anarquistas extranjeros y socialistas”.⁴⁶ El 18 de mayo el secretario de Estado Philander C. Knox le escribió una carta confidencial a George von Lengerke —secretario de la Armada de Estados Unidos— comunicándole las últimas noticias que había recibido de la Legación americana en La Habana: las compañías de vapores le comunicarían a la Unión de Fogoneros, Marineros y Similares que se retirarían de la negociación y establecerían unas tarifas “justas y equitativas”. Añadió que existía “indicios de discordia entre los sindicatos en huelga”, pero en caso de que la situación

43. United States of America. Department of State. *Papers relating to the Foreign Relations of the United States with the annual message of the President transmitted to Congress, December 3, 1912*, Washington, 1919, 244.

44. “La Huelga”, *Diario de la Marina*, 5 de mayo de 1912.

45. Unión de Fogoneros, Marineros y Similares, “A los Trabajadores”, ¡Tierra!, 18 de mayo de 1912. Semanario anarquista.

46. “Telegrama de Arthur M. Baupré a la Secretaría de Estado”, 8 de mayo de 1912, en NARA, Washington D.C.-Estados Unidos, Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Cuba, 1910-1929, 837.504/316-837.5073/8, Microcopy no. 488, rollo 59.

empeorase y “los sindicatos actúan en armonía” Beaupré era de la opinión de “mantener una fuerza naval en preparación en Key West”, pues la posibilidad de que miles de trabajadores perdieran el empleo de continuar la huelga podría “precipitar el desorden entre las personas ociosas [...], desde disturbios hasta la revolución”.⁴⁷

Los indicios de desorganización y división que manejaron los funcionarios norteamericanos estuvieron relacionados con que ni los estibadores ni los lancheros, que previamente habían firmado un acuerdo laboral con las navieras, apoyaron al movimiento huelguístico de la Unión de Fogoneros. La reactivación del conflicto portuario se produjo de manera paralela al levantamiento armado de los Independientes de Color lo que favoreció la intensificación de la política represiva también en la bahía habanera (Cabrera 1985, 143-144). Días antes de su estallido Beaupré había sugerido la idea de concentrar buques en una zona próxima a Cuba. Todo parece indicar que tanto Philander Knox como George von Lengerke habían seguido su consejo. La escuadra norteamericana en Key West, previa salida de cuatro de sus acorazados para Guantánamo, apareció en la primera plana del periódico *El Mundo*.⁴⁸ Si bien la nota que acompañó la imagen explicitó que la reunión de la flota se debía a la “rebelión racista de Cuba”,⁴⁹ los buques norteamericanos apostados a poco más de cien millas de la bahía habanera, fueron utilizados a su vez como una amenaza “visual” para neutralizar la conflictividad laboral portuaria.

Primera Guerra Mundial, huelga general de 1918 y decreto n.º 1887

En 1912, las elecciones presidenciales que tanto habían preocupado a las navieras, pues a su juicio condicionaron el apoyo que el gobierno de José Miguel Gómez pudo brindarles durante su mandato, marcaron el retorno del conservadurismo bajo el

47. “Carta de Philander C. Knox al secretario de la Armada”, 18 de mayo de 1912, en NARA, Washington D.C.-Estados Unidos, Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Cuba, 1910-1929, 837.504/316-837.5073/8, Microcopy no. 488, rollo 59.

48. “Llamamiento a las armas”, *El Mundo*, 7 de junio de 1912.

49. “Llamamiento a las armas”, *El Mundo*, 7 de junio de 1912.

slogan “Paz, Honradez, Trabajo” de Mario García Menocal. Al igual que su antecesor la nueva administración asumió una posición paternalista y autoritaria con respecto al obrerismo cubano, pero tras dos gobiernos republicanos —Moderado y Liberal— la cuestión social emergía como uno de los principales problemas de la Isla. A principios de noviembre de 1913, en un mensaje al congreso, el general Menocal reconocía que la “política conservadora tiene el deber de convencer a las clases desprovistas de fortuna [...] que el Estado es una institución indispensable y bienhechora” (Martí 1917, s. p.). Esto se tradujo en actividades benéficas, concursos con premios en metálico, aumento del plan de Obras Públicas, etc; acciones que estuvieron tendentes “a demostrar la ‘preocupación’ de las autoridades” y a configurar una imagen del Estado republicano como protector de la clase trabajadora (Sánchez-Cobos 2006, 72). Con ese objetivo se creó la Asociación Cubana para la Protección Legal del Trabajo, que se encargó de apoyar la celebración de un congreso nacional obrero y la aprobación dos años más tarde de la Ley de Indemnización por Accidentes Laborales.

A fines de junio de 1914 en *La Lucha* se anunció la implementación de los *ferry-boats* para inicios de diciembre en el “nuevo muelle especial que se está construyendo en los muelles del Arsenal”, perteneciente desde hacía poco menos de un año a la compañía británica Ferrocarriles Unidos. Los *ferry-boats* suprimirían los vapores de correo pues estaban “habilitados perfectamente para pasaje conduciendo además la correspondencia” y de igual manera evitarían las operaciones de trasbordo. La pérdida del empleo para los trabajadores que realizaban esas labores no tardó en provocar las más disímiles formas de protesta. Desde los nuevos puertos azucareros de Caibarién y Nuevitas se enviaron telegramas al presidente Menocal, aduciendo que el establecimiento de los *ferry-boats* solo traería el empeoramiento de la “situación de obreros cubanos”, así como el “aniquilamiento [de] vidas [de los] trabajadores”.⁵⁰ En el trienio 1916-1918 las protestas en el puerto habanero resultaron ser sumamente activas en un contexto signado por el desarrollo de la Primera Guerra Mundial.

50. “Telegramas enviados al presidente de la República por el presidente del Gremio de Estibadores de Caibarién y el Gremio de Obreros de Nuevitas, protestando por el establecimiento de los *ferry-boats*”, 30 de diciembre de 1914, en ANC, La Habana-Cuba, Secretaría de la Presidencia, leg. 96, exp. 82.

En el verano de 1916, la Sociedad de Conductores de Carros de La Habana inició un boicot a la compañía *Port of Havana Docks* exigiendo mejoras en las condiciones de trabajo. La compañía planteó que había accedido a “todas las peticiones razonables y justas”, pero otras dependían de la Aduana y de la llegada de maquinaria. En un comunicado donde contestaron a cada una de las exigencias de la Sociedad de Conductores, advertían como al aprobar que “todos los carros carguen por su turno correspondiente” se promedió 663 carros diarios mientras que antes la cifra era de 747, por lo que “el sistema antiguo ha resultado más práctico”.⁵¹ Durante el conflicto que se extendió con sus intermitencias hasta 1917, los carretoneros recibieron el apoyo de la Federación de Bahía.⁵²

La “Huelga de los Carretoneros”, al igual que las protestas por la implementación de los *ferry-boat* en 1914 formaron parte de los conflictos laborales que se generalizaron por la introducción de mejoras tecnológicas en la infraestructura portuaria. A inicios del siglo XX todavía las operaciones de carga y descarga precisaban de un número considerable de lanchones porque los espigones en la bahía no daban abasto o precisaban una reparación para su funcionamiento, así mismo el proceso de mecanización en los muelles resultó insuficiente para satisfacer el crecimiento comercial provocado por el segundo *boom* azucarero. El desajuste entre estos dos últimos factores, unido a las protestas de estibadores, provocó el colapso del puerto de La Habana en 1920 (MacElwee 1921, 263). En el entramado de ambos conflictos obreros estuvo el subyacente problema de la destrucción del empleo.

El año 1917 fue quizás uno de los más intensos en cuanto a movimientos huelguísticos. En el mes de febrero una protesta en los muelles de la Aduana tuvo como principal objetivo “implantar la jornada de las ocho horas, y un aumento uniforme en todos los jornales”.⁵³ A mediados de mayo de ese mismo año, la *Ward Line* se vio forzada a utilizar 140 estibadores que no estaban agremiados para continuar sus operaciones, mientras que, en los muelles del Estado, así como “los distritos carboneros de Casa Blanca y

51. “El conflicto de los carretoneros”, *El Mundo*, 13 de julio de 1916.

52. “Conflictos obreros. Los carretoneros y los tabaqueros”, *La Discusión*, 4 de junio de 1917.

53. “El probable conflicto de los obreros de los muelles”, *El Mundo*, 3 de febrero de 1917.

Hacendados” volvían a tener actividad.⁵⁴ Otras compañías en un primer momento también volvieron a reanudar sus labores porque habían accedido a las peticiones obreras o porque los jornales que pagaban a sus trabajadores no resultaron motivo de disputa. Un editorial de *El Mundo* señaló cuales serían las consecuencias de no llegarse rápidamente a un arbitraje beneficioso para las partes.⁵⁵ La solidaridad laboral y la cohesión de los sindicatos portuarios extendió el conflicto hasta obtener que el presidente Menocal mediase, para que a los braceros de los muelles se les abonara \$ 2 pesos por día y \$ 5 por noche, mientras a los estibadores \$ 3 durante el día y \$ 6 por noche.

En el segundo semestre del año estalló, promovida por los gremios de mecánicos, la primera gran huelga azucarera y se extendió rápidamente por el centro del país, afectando también a centrales de Matanzas y Camagüey. En 1917, la provincia de Santa Clara —epicentro del movimiento huelguístico— concentraba el 32 % de la producción total del *dulce* y constituía la principal región azucarera (Moreno-Fraginals 2014, vol. 3, 68), por lo que la progresiva paralización de centrales durante las siete semanas que se extendió el conflicto focalizó la inmediata atención del recién reelecto presidente Mario García Menocal. La represión desatada y las expulsiones de obreros “perniciosos” bajo el pretexto de promulgar “ideas socialistas y anarquistas” o por “germanófilos”, sirvió de pretexto también para el desembarco de marines norteamericanos en la zona oriental del país, que permanecerían tras la entrada de Cuba en la Primera Guerra Mundial (Cabrera 1985, 213; Zanetti 2022, 181-182). A su fracaso contribuyó sin duda la ausencia de una propaganda organizada, salvo la realizada por los propios huelguistas, la poca duración de los paros que se solidarizaban con ellos y la negativa de otras asociaciones urbanas a sumarse al movimiento huelguístico, como fue el caso de la Federación Obrera del Puerto Cienfuegos (Dumoulin 1980, 185, 195; IHMCRSC 1985, 182-184). La posición estratégica que ocupaban los obreros industriales dentro del entramado productivo azucarero resultó insuficiente, porque la correlación de fuerzas requería la incorporación masiva de los trabajadores agrícolas.

54. “El paro general en bahía”, *El Mundo*, 16 de mayo de 1917.

55. “La huelga y el arbitraje”, *El Mundo*, 23 de mayo de 1917.

El clima de prosperidad mercantil que durante la Primera Guerra Mundial se tradujo, para la elite cubana en las “vacas gordas” o la “danza de los millones”, para la clase trabajadora implicó una guerra por la “subsistencia biológica”. Si en 1912 el coste de la ración alimenticia familiar de un operario urbano era el 44 % de sus ingresos, en 1918 se elevó al 101 % de lo devengado (Ibarra 1992, 172-173). Para el sindicalismo portuario una agencia laboral centrada en la legitimidad de la Orden Militar n.º 71 permitió insistir, durante las dos primeras décadas del siglo XX, en la necesidad de regular el mercado de trabajo portuario y posicionar al empleo como un “derecho laboral” que debía estar a la par de los derechos civiles y políticos. No fue únicamente la eventualidad y la precarización del trabajo portuario, es decir, la lucha por la “subsistencia biológica” la que produjo los estallidos huelguísticos en la bahía habanera, fue la reivindicación de un “derecho laboral” adquirido, y también la formación de un repertorio discursivo (Steinberg 2002) en torno a las tarifas de 1901 lo que condicionó el carácter sistémico de las protestas portuarias. La huelga general de fines de 1918 ejemplifica la concatenación de las demandas económicas, laborales y políticas, bajo el hilo conductor de la restauración de las tarifas portuarias, con la capacidad disruptiva de la posición estratégica de los estibadores.

Para el cónsul general norteamericano Morgan, el problema central de los muelles habaneros radicaba en su incapacidad para absorber la masa laboral existente. El diplomático afirmó que en los muelles concurrían unos 5000 obreros, sin embargo, solo existía empleo para poco más de 1500 personas (Primelles 1955, 500). La paralización de las labores de carga y descarga fue total, no solo en los muelles habaneros sino también en el litoral de Casablanca y Regla.⁵⁶ La demanda de regular el trabajo portuario para que hubiese empleo para todos los operarios resultó completamente inaceptable para las compañías navieras. Los gremios apuntaron de cómo “el hecho de pedir a las riquísimas Empresas un mezquino aumento por la carestía de la vida” condujo a la utilización de la violencia policial para desarticular la protesta portuaria.

56. “Mañana paralizarán sus labores los gremios federados de bahía”, *El Imparcial*, 3 de noviembre de 1918.

Gervasio Sierra y otros líderes sindicales fueron apresados mientras los huelguistas mantenían sus peticiones al constituir la “defensa humana en bien de nuestros hijos y familiares” y argumentaron que esto había sido “lo predicado por Agramonte, Céspedes, Martí y Maceo” (IHMCRSC 1981, 327). Rápidamente se adhirieron a las demandas portuarias diferentes gremios de la ciudad: caldereros, choferes, sastres, carpinteros, ebanistas, tipógrafos, etcétera, y al igual que ocurrió con el movimiento huelguístico de 1912, también recibió el apoyo de trabajadores portuarios de otros enclaves como los de Cárdenas, Isabela de Sagua y Santiago de Cuba (IHMCRSC 1985, 198). La tensión laboral creció y el 11 de noviembre el Comité de Huelga lanzó su manifiesto a la opinión pública:

El Gobierno, que no ha querido prever, no calcula la responsabilidad de sus actos ante el problema planteado por los obreros organizados de la República, que lejos de presentar soluciones rápidas y justas, provoca con su soberbia actitud, por una parte, y por otra con su parcialidad manifiesta, doblegándose sin reparo ni medir las consecuencias ante los intereses de los navieros, provoca, repetimos, un acto natural y lógico de nuestras conciencias y deberes ineludibles, que ni la paciencia ni la prudencia que hasta hoy conservamos ante los múltiples atropellos de que hemos sido víctimas, debido a medidas dictatoriales que ya sonrojan a un pueblo que fue generoso con su sangre para que Cuba gozara de la libertad más amplia, hoy amenazada por la soberbia y la intriga patronal (IHMCRSC 1981, 326).

La prolongación del conflicto provocó la acumulación de mercancías en los muelles habaneros a pesar del empleo de soldados y presos en sustitución de los trabajadores portuarios declarados en paro. Esto implicó graves pérdidas económicas en un contexto de plena expansión mercantil, a la postre esta situación forzó a las compañías navieras y al gobierno a retomar la Comisión de Arbitraje. Las negociaciones condujeron a un acuerdo final que permitió la paralización del movimiento huelguístico y el 2 diciembre el presidente Menocal firmó el decreto n.º 1887 que estipuló una nueva reglamentación sobre el trabajo portuario, en la que se reconoció la geografía laboral que a lo largo del siglo XIX se había conformado en el puerto de La Habana.

Para 1918 el trabajo portuario quedó organizado de la siguiente manera: los estibadores estarían destinados “solo y únicamente en el interior de los buques”.⁵⁷ En el mar, el transporte de mercancías estaría subordinado a los chalaneros y lancheros, quienes a su vez tendrían para las labores de carga y descarga contratados a jornaleros, mientras que los braceros cumplirían la misma función en los muelles y los almacenes. A estos se añadió el trabajo que ejecutaban fogoneros, marineros y otros operarios en los buques. El decreto n.º 1887 reconoció la obligación de las compañías, los patronos y las entidades comerciales e industriales a llevar un registro del personal ambulante para su acceso al mercado de trabajo, “listas rotatorias”. Su funcionamiento radicó en convocar a los braceros enlistados en relación con la demanda de trabajo y en caso de que se precisase un número mayor, la nueva convocatoria se haría a partir del último llamado. En otros contextos portuarios el sistema de contratación rotativa de la fuerza laboral también sería implementado en el mismo periodo: en Hamburgo entre 1919 y 1921 y durante la década de 1920 en los muelles del Caribe colombiano (Santibáñez-Rebolledo 2017, 701).

En la tabla 1 queda reflejado como se estipularon las jornadas laborales y los salarios percibidos —jornales— con la nueva legislación. Los braceros laboraban en los muelles, espigones y almacenes de depósito dentro de la zona marítima y se subdividían en fijos y ambulantes. El salario de los braceros fijos se estableció en 60 pesos mensuales teniendo como base 26 días hábiles, a esto se le sumaba 0.60 centavos por el turno de 1 p.m. a 5 p.m. de los sábados laborables que trabajasen. Ser bracero fijo resultó un requisito para ejercer otras ocupaciones portuarias como boqueteros, escotilleros y electricistas —los operarios que manejaban los elevadores, grúas, esteras, etc.—. Los toneleros que eran considerados como braceros fijos, si trabajaban “horas extraordinarias” recibían el jornal como braceros ambulantes. Los obreros encargados de manipular el carbón y los carpinteros podían percibir el salario como fijos o ambulantes indistintamente, sin embargo, los carretilleros percibirían el jornal del estibador. Dada la multiplicidad de funciones laborales que

57. Cuba, *Legislación obrera de la República de Cuba. I. Leyes y disposiciones vigentes. II. Proyectos pendientes ante el Congreso*, Imprenta y papelería de Rambla, Bouza y C.^a, La Habana, 1919, 14.

desempeñaron los obreros bajo esta categoría en la tabla 1 solo se muestran el salario percibido por los braceros ambulantes. En las “listas rotatorias” estaba prohibido que se registrase una cantidad de braceros superior al 75 % de los trabajadores fijos, aunque se advertía que en caso “extraordinario pueda emplear número necesario para las atenciones del momento”,⁵⁸ esto último abría la brecha para que los patrones de lanchas y las navieras vulnerasen el principio de regularización del empleo.

Tabla 1. Jornales de los trabajadores portuarios en La Habana (decreto n.º 1887 de 1918)

Categoría laboral ⁵⁹	Jornada de trabajo			
	Día	Jornal	Noche	Jornal
Estibador	12 a.m-4 a.m.	3.50	5 p.m-6 p.m.	1.00
	4 a.m-7 a.m.	3.50	5 p.m-7 p.m.	1.75
	7 a.m-11 a.m. y 1 p.m-5 p.m.	3.75	7 p.m-11 p.m.	3.50
	11 a.m-12 m.	1.00	11 p.m-12 a.m.	1.50
	11 a.m-1 p.m.	1.75		
Braceros ambulantes	12 a.m-4 a.m.	3.00	5 p.m.-6 p.m.	0.80
	4 a.m-7 a.m.	3.00	5 p.m.-7 p.m.	1.50
	7 a.m-11 a.m.	1.5060	7 p.m-11 p.m.	3.00
	11 a.m-12 m.	0.80	11 p.m-12 a.m.	1.25
	11 a.m-1 p.m.	1.50		
	1 p.m-5 p.m.	1.50		

58. Cuba, *Legislación obrera de la República de Cuba. I. Leyes y disposiciones vigentes. II. Proyectos pendientes ante el Congreso*, Imprenta y papelería de Rambla, Bouza y C.^a, La Habana, 1919, 53.

59. Se excluyeron de esta clasificación a los “fogoneros, marineros y similares” pues su actividad se circunscribió solamente al buque y en menor medida participaban en las operaciones de carga, transporte y descarga de mercancías.

60. El artículo 48 planteó que en el caso de los braceros ambulantes el jornal —percibido solo cuando trabajen— sería de “tres pesos por día hábil y en la tarde del sábado hábil se le pagará 0.75 centavos más, si se emplea”. Los artículos 49 y 51 plantearon que las jornadas laborales de 7 a.m-11 a.m. y 1 p.m-5 p.m. fueran consideradas como medio día. Por eso en cada una de esa franja horaria se percibió la mitad de lo estipulado en el artículo 48 por un día hábil.

Tabla 1. Continuación

Categoría laboral	Jornada de trabajo			
Braceros (Almacenes de Regla)	De acuerdo con las tarifas aprobadas en el Decreto n.º 1887.61			
Chalaneros	12 a.m-4 a.m.	3.25	5 p.m.-6 p.m.	0.90
	4 a.m-7 a.m.	3.25	5 p.m.-7 p.m.	1.63
	7 a.m-11 a.m.	3.25	7 p.m-11 p.m.	3.25
	11 a.m-12 m.	0.90	11 p.m-12 a.m.	1.40
	11 a.m-1 p.m.	1.63		
	1 p.m-5 p.m.	3.25		
Lancheros	De acuerdo con las tarifas aprobadas en el Decreto n.º 1887.62			
Jornaleros (Lanchas)	1 viaje/100 cajas de cabida	1.75		

Fuente: Legislación obrera de la República de Cuba. I. Leyes y disposiciones vigentes. II. Proyectos pendientes ante el Congreso (1919).

A pesar de su importancia, dentro de la legislación laboral que se promulgó durante la 1ª República, el decreto n.º 1887 de 1918 y las implicaciones que de este se derivaron en la regulación del mercado laboral portuario, han recibido escasa atención por parte de la historiografía contemporánea. Dentro de los estudios sobre el “mundo del trabajo”, que se publicaron en Cuba durante la década de 1980, la línea interpretativa predominante asumió que la aprobación de las “listas rotatorias” y la aceptación del “contrato colectivo de trabajo” implicó el “reconocimiento patronal de la organización sindical” (Cabrera 1985, 218; IHMCRSC 1985, 199). Por su parte, en una visión en exceso optimista, Efrén Córdova (1995, vol. 1, 120), planteó que las “listas rotatorias” sentaron las bases para que en la década siguiente los conflictos portuarios se dirimiesen a través de una “solución pacífica” mediante las Comisiones de Inteligencia Obrera. No obstante, no fue hasta inicios

61. *Legislación obrera de la República de Cuba. I. Leyes y disposiciones vigentes. II. Proyectos pendientes ante el Congreso (1919, 50-52).*

62. *Legislación obrera de la República de Cuba. I. Leyes y disposiciones vigentes. II. Proyectos pendientes ante el Congreso (1919, 30-43).*

de la década de 1940 que el gobierno de Fulgencio Batista con el apoyo del partido comunista (Partido Socialista Popular, [PSP]) restauró nuevamente en el puerto de La Habana las “listas rotatorias” con el decreto n.º 1286.

De esta manera, se reconocía el “derecho del trabajador incluido en ella la inmovilidad plasmada en el artículo 77 de la Constitución [1940]”.⁶³ La mayoría de estos estudios obviaron la centralidad de las tarifas portuarias, como hilo conductor que interconectó las protestas obreristas en la bahía habanera, y con ellas, la formación de un repertorio discursivo que tradujo la nueva cultura política de la que fue portador el sindicalismo portuario. Este entramado subyacente explica en parte las estrechas conexiones entre el decreto n.º 1887 y la Orden Militar n.º 71. Al igual que en 1901 la reglamentación de 1918 estableció con claridad la supeditación de cada uno de los trabajadores a la figura del capataz, siendo la desobediencia a su autoridad “causa suficiente para la separación de su puesto”. Así mismo se mantuvo la libre contratación al responder “a la oferta o la demanda del Capital o el Trabajo” para el caso de los estibadores con empleos fijos, aunque como ya se ha planteado se reguló el mercado para el caso de los trabajadores eventuales.⁶⁴

No es casual que ambas fueran aprobadas por el poder ejecutivo y que a pesar de los esfuerzos y la presión de los gremios portuarios su reivindicación, no se transformó en una disposición legal emanada del cuerpo legislativo. Si para 1901 esto era imposible dado que el país se hallaba ocupado militarmente por Estados Unidos, las casi dos décadas que transcurrieron entre la aprobación de ambos reglamentos evidencia que la correlación de fuerzas y el mayor peso político de las navieras sabotó cualquier intento de regulación, tal y como ocurrió durante la administración de José Miguel Gómez.

En el contexto posbélico, la tensión laboral acumulada por la precarización de las condiciones de vida y la paralización económica que había provocado la huelga general portuaria de 1918 facilitó la negociación con la administración menocalista.

63. “Listas Rotatorias”, *C. T. C.*, mayo de 1942. La revista *C. T. C.*, de carácter mensual, fue el órgano oficial de la Confederación de Trabajadores de Cuba.

64. *Legislación obrera de la República de Cuba. I. Leyes y disposiciones vigentes. II. Proyectos pendientes ante el Congreso* (1919, 15, 17).

A fines de la segunda década republicana, un comunicado a la Asociación del Comercio e Industria de la bahía de La Habana daba cuenta de una percepción alarmista en torno a la creciente influencia política del sindicalismo portuario. En esta dirección, proponía múltiples medidas para contrarrestar las “constantes batallas que ganan y seguirán ganando”, entre ellas, recabar el apoyo del Legislativo para limitar el derecho a huelga, incentivar la “individualidad o gobierno propio” de los obreros con el fin de independizarlos de la “malsana influencia gremial” y establecer listas de exclusión secretas “entre los capitalistas” que impidiese el ejercicio de su ocupación a cualquier operario “levantisco o revolucionario”.⁶⁵ Una visión distinta fue compartida por la recién constituida Federación Obrera de La Habana (FOH) que excluyó a los principales gremios portuarios agrupados en la Federación Obrera de Bahía, pues su presidente Gervasio Sierra había mantenido “colaboración con las autoridades en muchas ocasiones” (Sánchez-Cobos 2008, 324-326). La “orientación revolucionaria” o anarquista que impulsó la FOH resultó a la postre incompatible con la posición *legalista* del sindicalismo portuario, que defendió durante dos décadas la rehabilitación de las tarifas portuarias: un “derecho laboral” adquirido desde inicios del siglo XX.

Conclusiones

En 1901 el consenso entre las compañías navieras y los gremios de estibadores y lancheros del puerto de La Habana atenuó los emergentes movimientos huelguísticos y facilitó la reconstrucción económica de la Isla. El crecimiento del intercambio comercial con Estados Unidos y la concentración importadora en el enclave habanero provocó la rápida fractura del consenso alcanzado, pues si las navieras se atenían a las tarifas portuarias convenidas debían pagar jornales más altos por los volúmenes de mercancías transportadas. En este estudio se ha demostrado como

65. “Exposición dirigida a la asociación del comercio e industria de la bahía de la Habana, que explica la necesidad de crear una dictadura que combate la acción ofensiva del Gremio Obrero de Bahía (Incompleto)”, La Habana, 12 de julio de 1920, en ANC, La Habana-Cuba, Secretaría de la Presidencia, leg. 93, exp. 59.

la continua conflictividad portuaria se acrecentó ante la negativa de las navieras de retomar la aplicación de la Orden Militar n.º 71 y de reconocer su legitimidad. El decreto n.º 1887 terminó siendo un acuerdo transaccional entre las demandas laborales y los intereses de las navieras en 1918, en un contexto posbélico que auguraba un crecimiento económico similar al de principios del siglo XX. A la postre constituyó un resultado directo de la posición estratégica que los sindicatos portuarios utilizaron a gran escala y a cuyos efectos disruptivos ni las navieras ni el gobierno de Menocal podían presentar una oposición frontal, como sí habían realizado en otras ocasiones.

El reconocimiento, no solo simbólico de la figura del delegado, la aprobación de las “listas rotatorias” y la aplicación de las tarifas por bultos para una serie de operaciones en el transporte de mercancías fueron los principales éxitos obtenidos por el sindicalismo portuario. Más que la satisfacción de esas demandas, quizás lo más trascendente fue el hecho de que la administración de Menocal se vio obligada a una negociación exprés para regular el mercado de trabajo en el enclave portuario habanero a contrapelo de los propios intereses corporativos que asumió defender. No fue estrictamente un acto de rédito político como pudieron ser los amagos de su principal contrincante José Miguel Gómez en el bienio de 1909-1910 ni una postura en sintonía con su arquetipo de garante del orden republicano, prevaleció el pragmatismo político para solventar una huelga general que rebasó los intereses sectoriales y la estrechez de demandas económicas.

Reconstruir la agencia laboral del sindicalismo portuario y la centralidad que en esta ocupó la rehabilitación de las tarifas de 1901, visibiliza una zona de conflictos sociales escasamente explorada por la historiografía cubana contemporánea. Sin embargo, queda por examinar cómo incidió esta reivindicación laboral en el puerto de Cienfuegos, donde también se aplicaron desde 1902 las tarifas portuarias. Más significativo resulta explorar que ocurrió en los emergentes enclaves exportadores de la agroindustria azucarera de la región centro-oriental, en los que no surtió efecto y bajo qué directrices se produjo la organización del mercado laboral. De esta manera, se estará en mejores condiciones de trazar una geografía de la

conflictividad portuaria durante la primera mitad del siglo XX, que permita *desde abajo*, delinear no solo el rostro anónimo de la protesta, de su imaginario político y de los argumentos discursivos que la sostuvieron, sino a su vez como esta incidió en la materialización de los derechos laborales de la clase trabajadora en Cuba.

Referencias

Archivo Nacional de Cuba (ANC), La Habana-Cuba. Secretaría de la Presidencia. Fototeca.

Cabrera, Olga. 1985. *Los que viven por sus manos*. La Habana: Ciencias Sociales.

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

Castillo-Hidalgo, Daniel. 2015. “La carga sobre la espalda. Trabajadores africanos en el puerto de comercio de Dakar, 1910-1949”. *Revista de Historia Industrial* 24 (57): 139-170. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5003746>

Castillo-Hidalgo, Daniel, y Moussa Wélé. 2018. “Les dockers dakarois. L’organisation du travail dans un port ouest-africain, 1910-1990s”. *Canadian Journal of African Studies/Revue Canadienne des Études Africaines* 52 (2): 183-203. <https://doi.org/10.1080/00083968.2018.1483832>

Córdova, Efrén. 1995. *Clase trabajadora y movimiento sindical en Cuba*, 2 volúmenes. Miami: Universal.

C. T. C. 1942. “Listas rotatorias”.

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

Diario de la Marina. 1912.

Díez-Rodríguez, Fernando. 2014. *Homo Faber. Historia intelectual del trabajo, 1675-1945*. Madrid: Siglo XXI.

Domínguez-Cabrera, David. 2021. “Conflictos portuarios y agenda laboral en Cuba (1898-1912)”. En *Quinientos años de La Habana (1519-2019). Colonialismo, nacionalismo e internacionalismo*, editado por Josef Opatrný y Simona Binková, 139-147. Praga: Karolinum.

Dumoulin, John. 1980. *Azúcar y lucha de clases 1917*. La Habana: Ciencias Sociales.

El Imparcial. 1918.

El Mundo. 1912, 1916 y 1917.

El Nuevo Ideal. 1899.

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

Fox-Hodess, Katy y Camilo Santibáñez-Rebolledo. 2020. “The Social Foundations of Structural Power: Strategic Position, Worker Unity and External Alliances in the Making of the Chilean Dockworker Movement”. *Global Labour Journal* 11 (3): 222-238. <https://doi.org/10.15173/glj.v11i3.4236>

Fuente, Alejandro de la. 2001. *Una nación para todos. Raza, desigualdad y política en Cuba 1900-2000*. Madrid: Colibrí.

Gaceta de La Habana. 1901-1902.

Heerma van Voss, Lex y Marcel van der Linde. 2003. “Estibadores: configuraciones 1790-1970”. *Historia Social* (45): 35-52. <https://www.jstor.org/stable/40340843>

Hobsbawm, Eric. 1979. *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*. Barcelona: Crítica.

Ibarz, Jordi. 2020. “Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1874”. *Ayer* 120 (4): 143-169. <https://doi.org/10.55509/ayer/120-2020-06>

Ibarra, Jorge. 1992. *Cuba: 1898-1921. Partidos políticos y clases sociales*. La Habana: Ciencias Sociales.

Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista (IHMCRSC). 1981. *El movimiento obrero cubano. Documento y artículos 1865-1925*, volumen 1, tomo 1. La Habana: Ciencias Sociales.

Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista (IHMCRSC). 1985. *Historia del Movimiento Obrero Cubano 1865-1935*, volumen 1. La Habana: Política.

La Discusión. 1905, 1906, 1909 y 1917.

La Lucha. 1901.

Legislación obrera de la República de Cuba. I Leyes y disposiciones vigentes. II Proyectos pendientes ante el Congreso. 1919. La Habana: Imprenta de Rambla, Bouza y Cía.

MacElwee, Roy S. 1921. *Wharf management, stevedoring and storage*. Nueva York - Londres: D. Appleton and Company.

Martí, Carlos. 1917. *Forjando patria*. La Habana: s. e.

Moreno-Fraginals, Manuel. 2014. *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, volumen 3. La Habana: Ciencias Sociales.

National Archives and Records Administration (NARA), Washington D.C.-Estados Unidos. Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Cuba.

Pichardo, Hortensia. 1969. *Documentos para la historia de Cuba*, volumen 2. La Habana: Ciencias Sociales.

Piqueras-Arenas, José Antonio. 2006. *Sociedad civil y poder en Cuba. Colonia y poscolonia*. Madrid: Siglo XXI.

Pérez Jr., Louis A. 1986a. "Aspects of Hegemony: Labor, State, and Capital in Plattist Cuba". *Cuban Studies* (16): 49-69. <https://www.jstor.org/stable/24485976>

Pérez Jr., Louis A. 1986b. *Cuba under the Platt Amendment 1902-1934*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.

Primelles, León. 1955. *Crónica cubana 1915-1918*. La Habana: Lex.

Quiza, Ricardo. 2009. "¿Dónde están los que pinchan? Trabajadores, historiografía o revolución". *Gaceta de Cuba* (5): 11-17.

Quiza, Ricardo. 2010. "Sujetos olvidados: los trabajadores en la historiografía cubana". *La historiografía en la Revolución Cubana. Reflexiones a 50 años*, editado por Rolando J. Rensoli Medina, 313-347. La Habana: Historia.

Reglamento del Gremio de Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana. 1902. La Habana: Victoriano Álvarez impresor.

Rivero-Múñiz, José. 1961. *El movimiento obrero durante la primera intervención. Apuntes para la historia del proletariado en Cuba*. La Habana: Universidad Central de Las Villas.

Sánchez-Cobos, Amparo. 2006. “Nuevas opciones, viejos dilemas. El conflicto social en los primeros años de la república”. En *Cuba: de colonia a república*, editado por Martín Rodrigo y Alharilla, 69-86. Madrid: Biblioteca Nueva.

Sánchez-Cobos, Amparo. 2008. *Sembrando Ideales. Anarquistas españoles en Cuba (1902-1925)*. Madrid: CSIC.

Santibáñez-Rebolledo, Camilo. 2016. “Posiciones estratégicas y fuerza obrera: Apuntes en torno a un ciclo huelguístico de los estibadores del salitre (Chile 1916-1923)”. *Izquierdas* (30): 188-214. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-50492016000500007>.

Santibáñez-Rebolledo, Camilo. 2017. “Los trabajadores portuarios chilenos y la experiencia de la eventualidad: los conflictos por la redondilla en los muelles salitreros (1916-1923)”. *Historia* 50 (2): 699-728. <http://dx.doi.org/10.4067/s0717-71942017000200699>.

Santibáñez-Rebolledo, Camilo. 2021. “De las tabernas a los sistemas rotativos de contratación. Obreros, capataces y alcohol en las faenas portuarias (Chile, 1914-1923)”. *Estudios Atacameños* (67): 1-15. <http://dx.doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2021-0003>.

Solano, Sergio Paolo. 2010. “Las disputas por el control del mercado laboral en los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930”. *Boletín de la AFEHC* (47): 1-33. <http://www.reccma.es/libros-pdf/sergio-paolo-solano-01.pdf>

Steinberg, Marc W. 2002. “El clamor de la multitud: repertorios de discurso y acción colectiva entre los tejedores de seda de Spitalfields en el Londres del siglo XIX”. En *Protesta social: repertorios y ciclos de la acción colectiva*, editado por Mark Traugott, 67-96. Barcelona: Crítica.

Suárez-Viera, Francisco. 2014. "Port of Havana: The Gateway of Cuba, 1850-1920". En *Atlantic Ports and the First Globalisation c.1850-1930*, editado por Miguel Suárez Bosa, 130-153. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Thompson, Edward P. 1984. *Tradicón, revuelta y consciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Barcelona: Crítica.

¡Tierra! 1912.

Toro-González, Carlos del. 1997/1998. "El movimiento obrero en Cuba: dos décadas de su historiografía (1973-1995)". *Temas* (12/13): 216-225.

U. S. Department of State. 1919. *Papers relating to the Foreign Relations of the United States with the annual message of the President transmitted to Congress, December 3, 1912*. Washington: Government Printing Office.

Womack Jr., John. 2007. *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, Colmex.

Zanetti, Oscar. 1975. "El comercio exterior de la república neocolonial". En *La República neocolonial*, volumen 1, editado por Juan Pérez de la Riva, Oscar Zanetti, Francisco López Segrera, Federico Chang y Carlos del Toro, 46-126. La Habana: Ciencias Sociales.

Zanetti, Oscar. 2022. *Cuba: el largo siglo XX*. La Habana: Temas.

