SOCIABILIDAD OBRERA EN EL PUERTO DE LA HABANA. 1919-1930

Dolores Guerra López

Reconstruir la evolución del proceso asociativo obrero en el puerto de La Habana, en la década de los años 20 al 30 del siglo XX, representa un serio esfuerzo que solo con la exhaustiva agrupación de elementos que el tiempo ha dispersado se puede escribir esta primera aproximación.

Por lo cual cabe decirlo de entrada: intentar definir las características de todas las tipologías de las diversas sociedades en las que se reúnen las capas populares no es nada fácil, a causa de la desaparición de la mayor parte de los documentos emitidos por ellas, con la excepción de algunas memorias, actas y reglamentos fundacionales.

Ahora bien, sería de la máxima utilidad para orientarse entre tantas asociaciones con ocupaciones tan diversas en el sector portuario habanero, que nos concentráramos en las sociedades que formaron parte de la Federación Obrera de la Bahía de La Habana para acercarnos a su ejecutoria unitaria, como una forma superior de sociabilidad obrera en este sector que agrupa a una masa de trabajadores que expresa su instinto de clase organizándose. Ella aporta al conjunto del movimiento social hombres que demuestran interés por mejorar sus condiciones de vida y trabajo.

Es un movimiento relativamente nuevo que en el momento de su fundación aún no comprende a cabalidad cuál es su verdadero papel ni el valor de sus fuerzas, y sólo mediante el decursar del tiempo llega a obtener conciencia sobre sus aspiraciones.

En esta investigación tratamos de contextualizar el objeto de estudio a través del análisis de los factores que incidieron en el escenario donde se desarrolló esta forma de asociacionismo, por lo cual en las páginas siguientes se reflejan datos que nos permiten hacer un juicio de la ejecutoria de estos trabajadores marítimos y portuarios.

RED ASOCIATIVA Y SUS TRANSFORMACIONES

En el momento en que se funda la Federación Obrera de la Bahía de La Habana, su composición asociativa es la siguiente:

1. Gremio de Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana
2. Gremio de Lancheros y sus Anexos de la Bahía de La Habana
3. Gremio de Braceros y sus Anexos de los Almacenes de Regla
4. Unión de Fogoneros Marineros y Similares
5. Sindicato de Braceros y sus Anexos de la Bahía de La Habana
6. Unión de Chalaneros de la Bahía de La Habana
7. Gremio de Carpinteros de Ribera de Regla
8. Gremio de Calafates de Regla
9. Unión de Dependientes de Almacenes al por mayor
10. Liga de Dependientes al por mayor
11. Gremio de Carpinteros de Ribera

Tabla 1. Red Asociativa obrera en la Bahía de La Habana. 1919.
Fuente: elaboración propia. Libro de Actas de la Federación de la Bahía de La Habana. Acta constitutiva del 17 de mayo de 1919. Fondo: Museo Obrero. Archivo del Instituto de Historia de Cuba. Folio 2.

Un análisis más atento de la tabla anterior nos permite apreciar cómo en el año 1919 existían, dentro de las agrupaciones portuarias habaneras, 11 mancomunidades con cuatro tipologías, que en escala ascendente se presenta de la siguiente forma: los gremios con un predominio de 6; se incluyen las Uniones con 3; y el Sindicato y la Liga ambos con 1. Todas con un denominador común: agrupar a la clase subalterna para protegerse dentro de su propio sector laboral.

También hay que destacar las actividades que desempeñan sus miembros, entre ellos los braceros, carpinteros y dependientes al por mayor en una cifra superior, a lo que se suman los estibadores, lancheros, fogoneros, chalaneros y calafates.

En este sentido hay que esclarecer que, dentro de estas tipologías asociativas, el poblado de Regla tiene un papel protagónico en la sociabilidad obrera que se desarrolla en toda la rada capitalina, pues si bien es cierto que sus agrupaciones no rebasan la estructura gremial, justificado por su condición de pequeña localidad ultramarina con la consiguiente menor cantidad de habitantes, no es menos cierto que desde el punto de vista de las ocupaciones que desarrollan reviste gran importancia, como es el caso de los braceros de almacenes y carpinteros de ribera que tienen sus representaciones también a escala de toda la bahía, no así el de los calafates,[1] actividad que solo se asume en este lugar, desempeñando un papel significativo sobre todo en las labores de reparación de los barcos.

Hecha esta aclaración, conviene que definamos las funciones para apreciar la evolución. En escala decreciente y con una forma superior de organización encontramos a los sindicatos, entendidos estos como agrupaciones que se forman para la defensa de intereses económicos comunes contra las patronales y que en muchos casos se llega al comprometimiento político como lo demuestra el Sindicato de Braceros y sus Anexos de la Bahía de La Habana. De igual forma, las Uniones se establecen entre varias personas o incluso pueden agruparse varias asociaciones, las cuales son partidarias de cualquier idea de fusión influidas esencialmente por la doctrina unionista y en ese sentido se encuentran la Unión de Fogoneros Marineros y Similares, Unión de Chalaneros de la Bahía de La Habana y la Unión de Dependientes de Almacenes al por mayor. Por su parte la Liga, en su sentido más simple, se entiende como una asociación de ciudadanos para una acción determinada con menos consistencia orgánica y casi siempre con muy poca membresía; en el caso que nos ocupa se encuentra la Liga de Dependientes al por mayor que comparte el espacio con la Unión del mismo ramo.

En cuanto a las sociedades gremiales, las asumimos como una reunión, grupo o corporación de individuos que se relacionan en un mismo oficio o labor. Previsiblemente, si atendemos a la sistematización y precisión de los documentos normativos con que se dotan, estas colectividades han sufrido transformaciones en sus propósitos, estrategias y fines. Se trata de auténticos códigos de actuación donde se regulan los más diversos aspectos de estas sociedades: admisión de socios, cuantía de las cotizaciones, regulación de su vida interna, entre otros, y todo ello con la suficiente racionalidad como para prever posibles modificaciones a estas reglas.

Aunque surgieron organizaciones sindicales o gremiales que agrupaban a los obreros por la actividad que realizaban, eran aún bastante primarias en los primeros años de la etapa republicana y muy imbuidas con las proyecciones ideológicas de rechazo a la participación en la lucha política, lo cual no significa que, puntualmente, no hubiera alineaciones dentro de las clientelas políticas de los partidos dominantes, pero predominaban las reivindicaciones económicas.

Hubo esfuerzos por organizar a los obreros en estructuras nacionales de carácter sindical, pero no fructificaron dentro de una clase obrera numéricamente pequeña y muy fraccionada que no estaba preparada para asumir sus propias metas clasistas, cuando menos de alcance nacional, y eso se hace explícito en el movimiento asociativo portuario quienes no escaparon a esa situación.

Por su parte, los gremios como mayoría numérica continuaron organizándose y madurando como mancomunidades, incluso algunos se convirtieron en sindicatos y adoptan una lucha menos tímida contra las actitudes antiobreras de las patronales, como lo demuestra un estudio comparado de las Memorias del Primer Congreso Marítimo Nacional, celebrado en La Habana del 15 al 17 de enero de 1930, de donde pudimos reconstruir la red asociativa y su evolución para esa fecha.

1. Gremio de Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana
2. Gremio de Lancheros y sus Anexos de la Bahía de La Habana
3. Gremio de Braceros y sus Anexos de los Almacenes de Regla
4. Unión de Fogoneros Marineros y Similares
5. Sindicato de Braceros y sus Anexos de la Bahía de La Habana
6. Sindicato de Chalaneros de la Bahía de La Habana
7. Gremio de Carpinteros de Ribera de Regla
8. Gremio de Calafates de Regla
9. Unión de Dependientes de Almacenes al por mayor
10. Liga de Dependientes al por mayor
11. Gremio de Carpinteros de Ribera y Calafates
12. Gremio de Jornaleros del Puerto de La Habana
13. Sindicato Obrero del Puerto de La Habana
14. Unión de Patrones y Maquinistas del Tráfico del Puerto de La Habana
15. Federación Obrera Marítima del Puerto de La Habana

Tabla 2. Red Asociativa obrera en la Bahía de La Habana. 1930.
Fuente: elaboración propia. Memorias del Primer Congreso Marítimo Nacional. La Habana, 15 – 17 de enero de 1930. Imprenta María de Labra, 1930, pp. 5, 18, 22, 50, 55-56.Fondo: Museo Obrero. Archivo del Instituto de Historia de Cuba.

De este cotejo entre las dos tablas elaboradas que se suceden de 1919 a 1930, podemos apreciar que en los 11 años transcurridos se mantienen todas las tipologías asociativas, solo aumentan en número los gremios que para este momento muestran una cifra de 7, con la incorporación de los Carpinteros de Ribera y Calafates, y los Jornaleros del Puerto de La Habana con una labor más activa contra las patronales.

En el caso de las Uniones se mantienen con 3, pero cambian en su composición, pues se incorpora la Unión de Patrones y Maquinistas del Tráfico del Puerto de La Habana, ausentes hasta este momento, pero se convierte en sindicato el antiguo gremio de los Chalaneros de la Bahía de La Habana, lo cual demuestra mayor compresión en la necesidad de la unidad de algunos sectores obreros. En el caso de la Liga no muestra variaciones cuantitativas, pero con un desempeño mucho más activo en cuanto a la solicitud de mejoras laborales para los dependientes.

Los sindicatos, por su parte, al único existente en la década del 20 se incorpora el denominado Obrero del Puerto de La Habana y se agrega el ya mencionado gremio de Chalarenos. Esta tipología asociativa es la que mantiene mayores actitudes contestatarias en cuanto a las reivindicaciones de los obreros a través de huelgas por demandas económicas y políticas, solicitud de convenios colectivos de trabajo, mociones, proclamas, convocatorias a conferencias, llamamientos, veladas de beneficio para los fondos sociales, entre otras actividades.

Por todo lo antes expuesto puede definirse que, en la década de los años 30, son los sindicatos y los gremios las variantes de la sociabilidad portuaria de más ejecutoria dentro de este sector y entre sus iguales, lo que provocó en varias oportunidades la respuesta del sistema policial allanando sus locales sociales, evidencia de la conducta impropia de la fuerza pública que los trabajadores sufrieran desde el nacimiento mismo de sus organizaciones de defensa.[2]

Pero la máxima expresión de la tendencia unitaria se expresa en la fundación de una Federación que agrupara a las diversas tipologías asociativas.

FEDERACIÓN DE LA BAHÍA DE LA HABANA

Como una forma de organización superior se encuentran las federaciones que pueden agrupar a personas o asociaciones con un interés común, en este caso a las clases subalternas, que tienen como propósito formar alianzas entre sociedades de diversos oficios para sus reclamos económicos y que, con el decursar del tiempo, se van transformando en demandas políticas.

Constituida el 17 de mayo de 1919, en el local del Gremio de Braceros de los Almacenes de Regla y sus Anexos,[3] la Federación de La Bahía de La Habana no escapó al torbellino político de su tiempo.

En el reglamento reformado que presenta al Gobierno de la provincia de La Habana para su aprobación amplía sus propósitos.

> Siendo una necesidad indiscutible que para mejor defensa de nuestros *intereses de clase* y el logro de *aspiraciones emancipadoras*, debemos antes que nada, centralizar la energía y procurar la unidad de acción de los organismos obreros para construir un

> *Frente Unido proletario* que sea capaz por su disciplina, habilidad y cohesión evitar ser absorbido por la burguesía organizada.
> Esta Federación no solo será un organismo de resistencia, sino también escuela y guía educadora y constructiva, único medio de que los problemas obreros puedan ser encausados y dirigidos por serios y definidos principios.
> Teniendo en cuenta estos antecedentes está constituida esta Federación Obrera de la Bahía de La Habana por todas aquellas colectividades que perteneciendo a dicha bahía sustenten como principios la lucha de clases y la acción directa.[4]

Como se puede apreciar, en este preámbulo del documento reglamentario se introducen varios conceptos, entre ellos los intereses de clase, las aspiraciones emancipadoras y el Frente Unido proletario contra la burguesía.

El movimiento obrero reproducía con mayor fuerza las expresiones de un pensamiento que abordaba el problema nacional con la perspectiva de los nuevos tiempos. En ello incidió también el influjo ideológico sobre todo de la Revolución de Octubre en Rusia en 1917, ideas que se expresan en el acta de la segunda sesión de esta Federación, celebrada el 6 de septiembre de 1919, donde se expresa "[…] el capital tiene ojos y no ve, pues parece que los acontecimientos que tienen conmovida a toda Europa pasa para ellos desapercibido, cuando los obreros estamos fijos en ellas, máxime cuando la telegrafía sin hilos, el cable y el cinematógrafo nos dan la visión perfecta de lo que ocurre en el mundo entero".[5]

En esta acta además se centran los debates en la postura que deben mantener los obreros ante la denuncia a los planes de las empresas de variar las condiciones de trabajo, entre ellos la rebaja de los salarios, ofreciendo la Federación apoyo a los gremios que entraran en conflicto.

Sobre este particular, se consigna en el apartado que regula las bases de la Federación recogido en el capítulo primero, artículo 2, lo siguiente:

> Constituye la principal aspiración de esta Federación el que exista entre sus asociados la mayor afinidad económica-social. En tal concepto esta Federación procura agrupar a todos los trabajadores del Puerto, coadyuvará por todos los medios a su alcance a que sea un hecho la Unidad de todos los Puertos de Cuba. Y así mismo dará todo el calor tanto económico como en todos los órdenes al organismo Nacional que agrupe a todos los trabajadores dentro de los principios que señala el preámbulo que antecede.[6]

Los objetivos de la Federación para este momento ya sobrepasan los límites de cada sociedad para empeñarse en propósitos más amplios que van no solo con el de agrupar a todos los trabajadores del puerto de La Habana sino a coadyuvar a la unión de todos los obreros de los puertos de Cuba, aspecto este que expresa el concepto de unidad entre los trabajadores marítimos-portuarios del país.

Para desempeñar sus funciones, esta Federación estaba compuesta de un Comité Central integrado por delegados nombrados por las distintas colectividades que ascendían a cinco, tres de número y dos suplentes, estos últimos solo actuaban en sustitución, por cada colectividad adherida, los cuales eran nombrados por las Asambleas Generales. Para su ingreso era un requisito presentar el acta o certificado donde se acordó pedir el ingreso y la conformidad con sus bases.

La Mesa Ejecutiva era elegida entre los delegados al Comité Central y estaba compuesta por tres secretarios (uno general, el financiero y el de actas), todos con sus respectivos vices; el resto de los representantes se consideraban vocales y la elección se realizaba por un año.[7]

Entre sus labores estaba atender los intereses de las asociaciones que integraban la Federación y organizarlos bajo una misma dirección en caso de la necesidad de convocar a una huelga, pues funcionaba como representante legal de todas las colectividades que integran la misma, siendo el único capacitado para asumir su dirección y tanto sus resoluciones como acuerdos debían ser de cumplimiento para todos los gremios o sindicatos federados.

Atendía en sesiones ordinarias a todos los problemas presentados por los delegados o representaciones de los gremios afiliados y no desatendía la solicitud de apoyo o solidaridad de aquellas mancomunidades, aún cuando no se hubieran sumado a la misma, analizándose sus problemas en Asambleas Generales.

Pero las ideas unitarias expresadas por la Federación Obrera de La Habana para la división portuaria de la capital germinaron con su influencia en la aspiración de crear una organización de alcance nacional que representara las aspiraciones de este sector a lo largo del país.

UNIÓN GENERAL DE ORGANIZACIONES OBRERAS MARÍTIMAS

La industria marítima es un factor de los más importantes para el trabajo organizado, ya que no hubo una sola localidad o puerto que poseyera algún movimiento de carga, descarga o pesca donde no existiera al menos una organización obrera.

Es por esa causa que, atendiendo a su número creciente y a su importancia, se decide constituir la Unión de Organizaciones Obreras Marítimas el 5 de marzo de 1929, por el acuerdo de las colectividades del puerto de La Habana y sometida a la consideración de todas las demás uniones, gremios, sindicatos, ligas, de trabajadores manuales y profesionales de todo el país.

La sede de esta Unión se estableció en la ciudad de La Habana[8] y tenía como objetivo reunir a todas las organizaciones sindicales de los trabajadores del mar, la costa, muelles, aduanas, talleres y almacenes marítimos de Cuba para representar los intereses comunes, tanto económicos como sociales, defendiendo a las capas trabajadoras cuando las circunstancias lo requerían de toda acción nacional e internacional contra la explotación del trabajo, así como en la defensa colectiva e individual ante todos los poderes y especialmente en las tramitaciones por accidentes del trabajo y el retiro marítimo, entre otros.

Desde que comenzó a trabajar esta Unión, se pensó en la celebración de un congreso para propiciar la unificación de todas las organizaciones profesionales del ramo que se mantenían sin contacto mutuo para trazar estrategias teniendo en cuenta las diferentes aspiraciones y tendencias de cada organización.

Posteriormente, y con motivo de encontrarse reunidos en Camagüey un número de representantes de colectividades obreras marítimas para tomar parte en la asamblea general de protesta contra la medida dictada por la Secretaría de Hacienda autorizando la instalación de almacenes flotantes[9] a la Cuban Cane, una medida que perjudicaba al movimiento organizado de los puertos, se celebraron varias reuniones entre los representantes de las sociedades similares para conocer el estado de opinión obrera existente en el litoral marítimo sobre la

necesidad de completar la unificación de una Central Nacional, capaz de constituir un medio de defensa, quedando adoptado el acuerdo de convocar el referido congreso con sede en la ciudad de La Habana entre los días 15 al 17 de enero de 1930 en los salones de la asociación de reporters de La Habana (Círculo Nacional de Periodistas), lo cual constituyó un paso superior en la unificación del movimiento obrero.[10]

Estuvieron presentes en la mencionada convención sesenta y siete delegados en representación de cincuenta y seis colectividades en cuyo número estaban comprendidos todos los ramos marítimos existentes en el país, así como otras colectividades obreras invitadas con carácter fraternal.

Entre los asuntos tratados estuvieron:

- Solicitar del Gobierno la ratificación de las Convenciones acordadas por las Conferencias Internacionales del Trabajo de carácter marítimo.
- Equiparación de los jornales y tarifas laborales en todos los puertos, de acuerdo con las condiciones especiales en que se efectúen.
- Reglamentación de las faenas a bordo de las embarcaciones en el tráfico de los puertos, buques de cabotaje, dragados, remolcadores, entre otros.
- Sobre el retiro marítimo, el período a acreditar y las libretas de comprobación de tiempo.
- Normas para las cargas manipuladas por obreros marítimos.
- Sobre el traslado de los trabajadores para diferentes puertos y el embarque del personal navegante.
- Afiliación a la Federación Internacional del Transporte.
- Posibilidad de constituir una Federación Nacional del Transporte Marítimo y Terrestre, entre otros aspectos.

El principal mérito de este congreso consistió en que por primera vez se reunirán a través de sus Asociaciones los representantes de casi la totalidad de las organizaciones marítimas y portuarias del país para analizar sus problemas, y a pesar de que no se pudo lograr consenso en todas las propuestas expresadas, debido esencialmente a las diversas filiaciones ideológicas, posibilitó el diálogo, iniciándose el camino por la unidad de las agrupaciones portuarias.

El puerto de La Habana, desde su habilitación, fue un elemento significativo en el esplendor económico-social de la urbe capitalina y puede considerarse la diversificación de sus tipologías asociativas, con la creación de los gremios, sindicatos, uniones, ligas y federaciones, un paso importante dentro de la estructura organizativa de los obreros en su lucha por las reivindicaciones económicas y sociales.

BIBLIOGRAFÍA

DOCUMENTACIÓN INÉDITA

Instituto de Historia de Cuba
Archivo
Fondo: Museo Obrero
Acta constitutiva. 17 de mayo de 1919. Libro de Actas de la Federación de la Bahía de La Habana.
Acta no. 2. l6 de septiembre de 1919. Libro de Actas de la Federación de la Bahía de La Habana.
Reforma al Reglamento de la Federación Obrera de la Bahía de La Habana, 1930.

DOCUMENTACIÓN IMPRESA

Balance del Sindicato de Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana, La Habana, S/E, 1943.

Memorias del Primer Congreso Marítimo Nacional. La Habana, 15 – 17 de enero de 1930, La Habana: Imprenta María de Labra, 1930.

LIBROS Y FOLLETOS

Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. *El Movimiento Obrero Cubano*, documentos y artículos, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1975.

Historia del Movimiento Obrero Cubano, La Habana: Editora Política, 1989, T. 1 (1865-1935), T. 2 (1935-1958).

PORTUONDO, José Antonio: *La Aurora y los Comienzos de la Prensa y de la Organización Obrera en Cuba*, La Habana: Imprenta Nacional, 1961.

NOTAS

[1] Calafates. Es el obrero que tapa con estopa o brea las juntas de las tablas del casco de los barcos.

[2] En este período, el movimiento sindical se desarrolla y surgen líderes con proyecciones definidas. Entre ellos Aracelio Iglesias, que tomó como tribuna al Sindicato de Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana para enfrentarse a las empresas navieras extranjeras, reclamando el pago completo de sus salarios y sentando las bases para lograr el establecimiento de las listas rotativas, luchando contra la extorsión a los obreros portuarios.

[3] En la calle Máximo Gómez nº 119 de ese pueblo, y más tarde ubicada su sede social en la calle Damas nº 44, en Centro Habana.

[4] *Reforma al Reglamento de la Federación Obrera de la Bahía de La Habana*, 1930. Fondo: Museo Obrero. Archivo del Instituto de Historia de Cuba. Folio 1. (La cursiva es de DGL).

[5] *Libro de Actas de la Federación de la Bahía de La Habana*. Acta núm. 2 del 6 de septiembre de 1919. Fondo: Museo Obrero. Archivo del Instituto de Historia de Cuba. Folio 8.

[6] *Ibidem*, Folio 1.

[7] Las elecciones se celebraban en la segunda quincena del mes de julio, tomando posesión de dichos cargos en la primera quincena del mes de agosto, teniendo este Comité a su cargo velar por todos los intereses de la Federación.

[8] En la calle San Miguel nº 1 altos en Centro Habana.

[9] Los almacenes flotantes servían de depósito para el azúcar que se fabricaba en el país, dejando en libertad a los depósitos de mieles que perjudicaban a los trabajadores pues, con su existencia, se omitía el trasiego constante de buques; se anula el trabajo de las plantas terrestres y lanzaban a paro forzoso a un considerable número de ciudadanos.

[10] Quedando el Secretariado de la Unión Nacional encargado de los trabajos organizativos.