

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO EN EL FERROCARRIL NORTE DE CUBA: 1919-1958

EdUNICA
Editorial



JAGUEYAL-Ciego de Avila

Autores
Raymundo Adalberto Ojeda Luis
Ramón Vidal Pla López
Ricardo Manuel Arias Poyato

**APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO
EN EL FERROCARRIL NORTE DE CUBA: 1919-1958**

Autores

Raymundo Adalberto Ojeda Luis

Ramón Vidal Pla López

Ricardo Manuel Arias Poyato

Monografía

2026



Editorial Universitaria Ciego de Ávila

El Instituto Cubano del Libro (ICL) en calidad de Agencia de ISBN, declara que bajo el siguiente número de ISBN quedará registrado el siguiente título, identificando como editor responsable a: Sello Editorial EdUNICA. Además, cuenta con Registro de Derecho de Autor CENDA, La Habana, Cuba. No: 1922-10-2023.

Título: APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO
EN EL FERROCARRIL NORTE DE CUBA: 1919-1958

ISBN: 978-959-85024-3-1

EdUNICA, 2026

Corrección y Edición

Dr. C. Idania Madrigal Rodríguez

Diseño y Diagramación

M. Sc. Felipe A. Alfonso Pomares

Jefa del Equipo Editorial

Dr. C. Anisia Ruiz Gutiérrez



Universidad de Ciego de Ávila Máximo Gómez Báez

Sede Manuel Ascunce Domenech

Editorial Universitaria Ciego de Ávila

Carretera a Ceballos, km 2 $\frac{1}{2}$, Ciego de Ávila, Cuba

Índice

Prólogo.....	1
Primer Capítulo	
ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL FERROCARRIL NORTE DE CUBA	7
El ferrocarril dinamiza la economía colonial	7
El ferrocarril como complemento de la trocha militar.....	8
El ferrocarril en el proyecto neocolonizador	9
El ferrocarril Norte de Cuba.....	11
Segundo Capítulo.....	
EL FERROCARRIL ABRE EL CAMINO A LA INDUSTRIA AZUCARERA EN LA ECONOMÍA AVILEÑA	16
Primeros centrales azucareros en La Trocha.....	16
La guerra imperialista acelera la construcción de centrales.....	17
Consolidación del poder de la oligarquía yanqui en La Trocha.....	21
Tercer Capítulo.....	
GÉNESIS Y PRIMERAS ACCIONES DEL MOVIMIENTO OBRERO EN LA REGIÓN DE LA TROCHA	25
La organización del movimiento obrero en el Ferrocarril Norte de Cuba	26
Fortalecimiento del movimiento obrero ferroviario.....	31
Cuarto Capítulo	
CONSOLIDACIÓN DEL MOVIMIENTO OBRERO EN LA REGIÓN.....	37
Unidad en la lucha por sus reivindicaciones.....	37
Represión al movimiento obrero en la región trochana	48
Quinto Capítulo	
LA CLASE OBRERA FERROVIARIA EN LA REVOLUCIÓN DEL 30	57
Ofensiva patronal y letargo en el movimiento obrero	57
La clase obrera ferroviaria contra el régimen machadista.....	61
Sexto Capítulo.....	
Enfrentamiento a la ofensiva antiobrera y antipopular.....	68
En defensa de las conquistas logradas	68
La huelga que determinó la derrota de la revolución.....	76
Séptimo Capítulo.....	
UNA DÉCADA DE REORGANIZACIÓN SINDICAL Y ENFRENTAMIENTO AL FASCISMO EN EL SINDICATO “LA UNIÓN”.	80

Búsqueda de alternativas en el enfrentamiento a la ofensiva patronal.....	80
Ascenso de la vanguardia a la directiva de La Unión.....	84
Unidad como factor de éxito en el sector obrero ferroviario	92
Octavo Capítulo.....	
SINDICALISMO AMARILLO Y GANSTERISMO MUJALISTA EN EL SINDICATO “LA UNIÓN”	95
Enfrentamiento a la ofensiva patronal	95
Asalto al Sindicato “La Unión” por los cetekarios	102
Noveno Capítulo.....	
LOS OBREROS DE “LA UNIÓN” ENFRENTAN LA TIRANÍA DE BATISTA	112
La reacción frente al golpe de estado.....	112
El enfrentamiento a la tiranía y a la ofensiva patronal.....	115
Organización de las fuerzas revolucionarias para enfrentar al tirano.....	120
El enfrentamiento a la dictadura en 1957 y hasta la huelga del 9 de abril de 1958	122
Epílogo	129
Bibliografía	
ANEXOS	
SOBRE LOS AUTORES	

Prólogo

El movimiento obrero a lo largo de la república neocolonial pro yanqui constituye una esfera en la que aún las investigaciones históricas no han agotado todas las posibilidades de búsqueda y análisis. Ello resulta más notorio cuando se indaga sobre la historia de los diferentes sectores del proletariado y sus manifestaciones regionales y locales. La historia del movimiento obrero ferroviario en el territorio de la actual provincia Ciego de Ávila es un ejemplo de ello.

Este libro, Apuntes para una historia del movimiento obrero en el Ferrocarril Norte de Cuba 1919 - 1958, que en su contenido trasciende el título de «Apuntes», constituye un notable aporte a la historiografía avileña. Por vez primera se analiza, en su plena extensión temporal, la labor de uno de los principales colectivos sindicales —que tuvo varias denominaciones— en la República: el de los ferroviarios de Morón. Contribuye a un mayor acercamiento al establecimiento, crecimiento y crisis del modelo neocolonial yanqui en la región trochana hasta el final de la tiranía de Fulgencio Batista Zaldívar. Se convierte, de hecho, en un arma potente para desde nuestras raíces históricas enfrentar la colonización cultural yanqui y su tergiversación de nuestra sagrada Historia.

Tengo la satisfacción de conocer, desde su génesis investigativa, el proceso que permitió llegar a este libro, y desde ese entonces ser colega y amigo de sus autores, los que han devenido en personalidades del magisterio avileño y destacados exponentes de la generación de investigadores que, en las filas del Movimiento de Activistas de Historia del Partido, nos formamos desde fines de los años ´70 e inicios de los '80 del siglo pasado.

Ese proceso comenzó en los inicios de los años '80 del pasado siglo como proyecto científico del departamento de Marxismo e Historia de la Filial Pedagógica «Asamblea de Guáimaro» y fue reconocido como el más destacado del Instituto Superior Pedagógico «José Martí» de Camagüey en el cierre del plan quinquenal correspondiente. El Movimiento de Activistas de Historia le otorgó 1ra Mención en el Concurso Nacional 1ro de Enero de 1987. Desde entonces ha sido actualizado o enriquecido a partir de fuentes localizadas con posterioridad a la fecha de su versión original. En eventos provinciales y nacionales se han presentado ponencias en algunas de las temáticas que aborda el libro y han

resultado publicadas como artículos que de forma fragmentada han dado a conocer resultados parciales de la temática.

Las fuentes pueden agruparse en: bibliografía especializada, documentos, prensa de la época y testimonios. En la primera, se encuentran las del Instituto de Historia del movimiento comunista y la Revolución Socialista de Cuba (hoy Instituto de Historia de Cuba) y de autores como Oscar Pino Santos, Evelio Tellería, Larry Morales, José A. Tabares del Real, Carlos González y P.L. Padrón; así como Anuarios Azucareros de Cuba.

Entre los numerosos documentos consultados, se distinguen: expedientes laborales de ferroviarios, convenios de trabajo, actas de reuniones, boletas electorales, boletines, folletos, volantes y manifiestos de la organización obrera, así como correspondencia de la misma, entre ella con Lázaro Peña, como secretario general de la CTC, a raíz del asalto al Sindicato por los mujalistas en 1947; informes y comunicaciones de la compañía ferroviaria, e informes del comité del Partido Socialista de los Talleres Ferroviarios de Morón.

También valiosas fotografías, una selección de las cuales forma el testimonio gráfico del libro. Todo ello requirió arduo trabajo en los archivos del Sindicato «La Unión», en la biblioteca pública de la ciudad de Morón; de la División Centro–Este de los Ferrocarriles de Cuba, ubicados en Camagüey, y en el Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba, en la capital del país.

En la prensa de la época se destacan los diarios avileños El Pueblo y La Región, y El Camagüeyano, de la ciudad de Camagüey, capital de la entonces provincia homónima a la que pertenecían, como municipios, Ciego de Ávila y Morón. Fueron localizados ejemplares de El Heraldó, la Revista Ferroviaria, el periódico Hoy y la revista Bohemia; todo ello en diferentes archivos y bibliotecas, fundamentalmente en el ya referido Instituto de Historia y en las bibliotecas públicas «Roberto Rivas Fraga» y «Julio A. Mella» de las ciudades de Ciego de Ávila y Camagüey, respectivamente.

Las fuentes orales contribuyeron a obtener información de inestimable valor, tanto para cotejar información documental como para la reconstrucción histórica de

aquellas etapas donde las evidencias materiales son escasas. Los autores, mediante numerosas entrevistas, individuales y colectivas, salvaron para la Historia el testimonio de una muestra significativa de protagonistas de lo narrado aquí: trabajadores ferroviarios, dirigentes sindicales e integrantes del Partido Socialista Popular.

Demuestra el texto el amplio radio de acción unitaria que llegó a alcanzar la organización obrera de los Ferrocarriles del Norte de Cuba lo que le permitió desempeñar en el territorio de la actual provincia avileña, un papel destacado en la dirección y apoyo a las luchas de los otros dos sectores obreros claves en el modelo neocolonial yanqui: el azucarero y el portuario; lo que en ocasiones, como en la llamada huelga de los ingenios en 1924 bajo el liderazgo de Enrique Varona, trascendió a otras provincias de Cuba con notable impacto en compañías yanquis.

Esencias del accionar y principios morales de este líder obrero aquí se exponen y contribuyen a comprender la valoración que sobre él realiza Julio Antonio Mella en su artículo «El grito de los mártires», escrito en 1926 en México, en que lo califica de: «Hermano luchador», «Líder magnífico», «Gigante de cuerpo y de pensamiento», y de « [...] general de los bisoños y rojos ejércitos proletarios de Cuba»¹

En su estructura el libro consta de nueve capítulos, los que responden a la propia lógica del proceso histórico. Siguiendo este criterio se conceptúa el momento de formación de la compañía capitalista y su interrelación con el fomento en la región avileña de la economía azucarera, fundamentalmente en manos yanquis; en un segundo momento, se aborda el proceso de organización sindical de los obreros del sector ferroviario y sus vínculos solidarios —en la creación del sindicato y en el apoyo a huelgas— con los obreros azucareros y portuarios, período que se inicia en 1919 con las primeras expresiones de huelgas ferroviarias y que culmina en 1925 con el asesinato de su líder Enrique Varona por órdenes del tirano proyanqui Gerardo Machado; el período de 1925 a 1935, constituye el tercer

¹ Julio Antonio Mella: «El grito de los mártires», en: Instituto de Historia del movimiento comunista y la Revolución Socialista de Cuba: Mella: Documentos y artículos, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, Cuba, 1975, pp. 237-238. En ese mismo artículo Mella se refiere al líder obrero Thomas Grant, de origen norteamericano, compañero de lucha de Varona, con muy destacada labor en la famosa huelga de los ingenios de 1924, que por órdenes del tirano Gerardo Machado fue asesinado en la ciudad de Ciego de Ávila en 1926.

momento en el que se incluye todo el proceso de lucha contra el machadato y su continuación, tras el derrocamiento del tirano, hasta marzo de 1935; entre 1935 y 1952 se enmarca el siguiente período, en el cual se logra la recuperación del papel de vanguardia de la organización sindical, con notable influencia comunista, el que culmina con el asalto y control del sindicato por los mujalistas como expresión de la política anticomunista, de guerra fría, imperante en el país; y un último período entre 1952 y 1958, en el que como la dirección de la organización sindical se mantuvo servil al nuevo tirano de Cuba, Fulgencio Batista, lo más radical de la clase obrera ferroviaria desarrolló su lucha desde las filas de las clandestinas organizaciones revolucionarias, en especial el Movimiento Revolucionario 26 de Julio, que desde el camino de la lucha armada insurreccional popular, enfrentaron a la tiranía batistiana y contribuyeron al triunfo revolucionario de enero de 1959.

En esos capítulos los autores logran algo, en mi opinión, esencial en la historia regional y local al caracterizar a los principales protagonistas en su devenir histórico mostrando «rostros», nombres y apellidos, con sus luces y sombras en el contexto en el que actuaron.

Todo lo anterior se complementa con anexos de sumo interés, entre ellos: documentos que demuestran el contubernio mujalismo-gobierno, otros confeccionados por los mujalistas con falsedades contra la asaltada directiva del sindicato “La Unión”, cuyo objetivo es menoscabar el prestigio de los verdaderos líderes obreros. También se exponen documentos avalados por las principales figuras del movimiento obrero como fueron Enrique Varona, Lázaro Peña y otros. Muy valioso para el lector resulta el sistema de notas, citas y referencias corroboran la objetividad asumida por la investigación.

Este libro constituye un digno homenaje de sus autores, de la Alta Casa de Estudios de Ciego de Ávila y de su editorial EdUNICA, a nuestro Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz en el año del Centenario de su natalicio; es una demostración concreta del cumplimiento de su legado cuando al referirse al conocimiento de la Historia de Cuba afirmó: «El estudio de la historia de nuestro país no solo ilustrará nuestras conciencias, no solo iluminará nuestro pensamiento, sino que el estudio de la historia de nuestro país ayudará a

encontrar también una fuente inagotable de heroísmo, una fuente inagotable de espíritu de sacrificio, de espíritu de lucha y de combate.»²

MSc. Ángel E. Cabrera Sánchez.

Historiador de la Ciudad de Ciego de Ávila. Profesor Consultante del departamento de Marxismo Leninismo e Historia de la Universidad Máximo Gómez Báez. Distinción por la Cultura Nacional.

Ciego de Ávila, 2 de mayo de 2026.

² Fidel Castro Ruz, discurso en el resumen de la velada conmemorativa de los Cien Años de Lucha, La Demajagua, Monumento Nacional, Manzanillo, Oriente, 10 de octubre de 1968. Departamento de Versiones Taquigráficas del Gobierno Revolucionario, en <http://www.cubagob.cu/>. Citado en Un objetivo. Un pensamiento. Fidel Castro, Editora Política, La Habana, 2016, tomo III, p. 174.



Ángel E. Cabrera Sánchez (Ciego de Ávila, 1954). Máster en Ciencias de la Educación. Historiador de la Ciudad de Ciego de Ávila e Hijo Ilustre de la misma. Profesor Consultante de la Universidad Máximo Gómez Báez, de la que como decano fue fundador de su Facultad de Ciencia Sociales y Humanísticas. Distinción por la Cultura Nacional. Diploma Nacional Máximo Gómez Báez, por sus resultados investigativos sobre este prócer de nuestra independencia. Una de las principales personalidades de la cultura, pedagogía e historiografía avileñas. Recibió Diploma por ejercer la Docencia de la Historia por más de 50 años, firmado personalmente por Miguel Díaz-Canel. Ostenta la Réplica del Machete de Simón Reyes Hernández, principal Distinción que se otorga por el Gobierno en la provincia. Premio Joven Patria. Distinción Nacional Emilio Roig de Leuchsenring. Medalla Jesús Menéndez. Desde el 2008 integra la Lista de Expertos de la Delegación Provincial del CITMA y representa la Historia Regional en el Consejo Provincial de Ciencias Sociales. Preside la Comisión de Historia de la ACRC provincial. Es uno de los historiadores con más publicaciones sobre la historia avileña: coautor de 36 libros, de ellos 6 digitales, y en 19 de ellos ha estado en su coordinación. Autor y coautor de 73 artículos, folletos y plegables. Ha participado los Congresos Nacionales —científicos— de Historia realizados por la Unión Nacional de Historiadores de Cuba. Fundador en la provincia de la Unión Nacional de Historiadores de Cuba (UNHIC), Sociedad Cultural José Martí, Sociedad de Historia de la Ciencia y la Tecnología, del Grupo de Estudios Máximo Gómez, del CITMA y de la Asociación de Pedagogos de Cuba (APC).

Primer Capítulo

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL FERROCARRIL NORTE DE CUBA

El ferrocarril dinamiza la economía colonial

Las transformaciones tecnológicas que ocurrieron en Europa durante la segunda mitad del siglo XVIII elevaron considerablemente la producción y, al mismo tiempo, provocaron la necesidad urgente de mover grandes cantidades de mercancías y materias primas, o lo que es lo mismo, buscar una solución al problema del transporte.

La aparición del ferrocarril resulta la solución para expandir la industria capitalista por lo que no es un hecho casual que haya surgido precisamente en Inglaterra, cuna de la Revolución Industrial; éste era el país que mayor desarrollo capitalista había alcanzado y, por tanto, el que más necesitaba el mejoramiento de las vías de comunicación y medios de transporte.

Rápidamente esa modalidad de transporte se introdujo en los países europeos más avanzados y en Estados Unidos. En este último posibilitó la explotación de extensos territorios, hasta entonces poco poblados y fue un apreciable impulso para el crecimiento industrial y financiero. También en algunos países coloniales se introdujo el ferrocarril desde fecha temprana para enlazar las zonas de producción de artículos de exportación a los puertos de embarque.

En Cuba, que con el siglo XIX inició un período de crecimiento en algunas ramas de su economía, principalmente la industria azucarera, el progreso económico que experimentaban Inglaterra y Estados Unidos como resultado de la extensión de ferrocarriles despertó el interés de los hacendados que, encabezados por la Junta de Fomento y la Sociedad Económica, iniciaron las gestiones a fin de introducirlo en la Isla. Este propósito se vio coronado al lograr autorización por la real cédula de 12 de octubre de 1834 para concertar un empréstito de 3 millones de pesos con la casa inglesa de Robertson y Cía. Con estos recursos y el concurso del ingeniero norteamericano A. Kruger, contratado al efecto, se realizaron las obras del primer ferrocarril, con una extensión de 27 kilómetros

desde La Habana a Bejucal, cuya inauguración se efectuó el 19 de abril de 1837, cuando aún la metrópoli no poseía este medio de transporte.³

A este primer ferrocarril siguieron otros que, como es lógico, se construyeron en el occidente y centro de la isla (La Habana, Matanzas y la parte occidental de La Villas), donde tenía su mayor dinamismo la economía de la colonia. (Imagen 1) En la región oriental fueron escasos, quedaron aislados unos de otros y beneficiaron a zonas muy limitadas que así se conectaban con los puertos principales.

El territorio de Ciego de Ávila, en el límite geográfico de Puerto Príncipe y Sancti Spíritus, durante el período colonial matizado por extensas llanuras y copiosos bosques, resultaba marginal a los intereses financieros a causa de las distancias y dificultades de comunicación con las villas citadas. Por eso, si bien a mediados del siglo XIX el ferrocarril y la industria azucarera marcaban el desarrollo de la economía de importantes regiones de la isla, las jurisdicciones de Morón y Ciego de Ávila no sufrieron alteración en su estructura socio-económica.

El ferrocarril como complemento de la trocha militar

Fue el desencadenamiento de la guerra por la independencia en 1868 el evento que condicionó la creación de una trocha militar de Júcaro a Morón, por parte del gobierno colonial, con el fin de aislar la insurrección que cobraba fuerzas en las provincias orientales. El proyecto de fortificación comprendía objetivos militares y la construcción de una línea férrea para facilitar el movimiento de las fuerzas peninsulares y su avituallamiento de pertrechos militares y víveres, por lo cual el primer ferrocarril en la llanura avileña no surge vinculado a la economía.

Las labores de construcción de la vía ferroviaria se iniciaron en 1870 y en su primera fase concluyeron en 1880, utilizando como fuerza de trabajo fundamentalmente a presidiarios. Con una extensión de 61 km. se extendió desde el puerto de Júcaro en el sur hasta El Embarcadero, unos 2 km. al norte de Morón, tramo este último donde en 1858 se había construido una línea cuyos raíles eran de madera y que luego fueron sustituidos por otros de acero. Entre

³ Le Riverend, J. (1971). *Historia Económica de Cuba*. La Habana: Editorial Pueblo y Educación. p. 171.

1895 y 1897, también con fines militares, se anexó el tramo de Morón a San Fernando, con una extensión de 8 km. hacia el noreste de la ciudad.⁴(Imagen 2)

El ferrocarril en el proyecto neocolonizador

Al producirse la ocupación militar de la Isla por el ejército norteamericano los términos municipales de Ciego de Ávila y Morón, con una extensión de 8 347 km², tenían sólo 19 431 habitantes con una densidad poblacional de 2, 32 personas por km², una de las más bajas del país.⁵La existencia de grandes extensiones de tierra de óptima calidad despertó las apetencias de compañías norteamericanas, que aprovecharon la oportunidad de invertir en condiciones muy ventajosas al pagar precios irrisorios, los cuales, en algunos casos, no rebasaron un dólar por caballería. Con ello iniciaron el control de la producción azucarera, el cultivo de cítricos y tuvieron la imperiosa necesidad de construir un vasto sistema ferroviario, que convirtió la zona en un modelo de la política neocolonial impuesta a Cuba.

Entre las primeras adquisiciones de los inversionistas yanquis en territorio de la Trocha el caso más sobresaliente fue el protagonizado por la Development Company of Cuba en la localidad de Ceballos, al ocupar 243 caballerías.⁶ Otras compañías y empresarios también se establecieron entre los años 1902-1919, hasta que la fiebre del azúcar, con su danza de millones, decretó la decadencia de las plantaciones citrícolas y de otros cultivos para dedicar los terrenos a la producción cañera.

La presión de ciertos sectores norteamericanos, que no veían con buenos ojos la anexión de Cuba a los Estados Unidos por considerarla perjudicial a sus intereses, lograron de aquel gobierno, en marzo de 1899, la promulgación de la enmienda Foraker que prohibía las concesiones para la explotación de recursos naturales o de actividades económicas a las empresas o empresarios individuales norteamericanos. Esta enmienda fue reiteradamente burlada con la aprobación y el beneplácito del propio estado que la dictó, así ocurrió cuando Sir William Van

⁴Subirats, P. G. (1929). *Historia de Morón*. Habana: Cultural. S. A., pp. 120-122.

⁵Colectivo de Autores. (2021). *Síntesis histórica provincial. Ciego de Ávila*. La Habana: Editora Historia. p. 138.

⁶ Betancourt, J. L. (1985). *Ceballos. Historia de una colonia norteamericana*. Santiago de Cuba: Editorial Oriente.

Horne, influyente empresario norteamericano vinculado a intereses ferroviarios internacionales, comprendió que el gran negocio en aquel momento consistía en integrar todas las líneas independientes que existían en los tiempos de la colonia española, y le bastó una entrevista personal con el presidente Mc. Kinley para resolver la dificultad que significaba la prohibición Foraker.⁷

El sector ferroviario se destacó entre las inversiones del capital extranjero en la economía cubana. Pionero en esta empresa constructiva fue Van Horne, quien con el propósito de construir y explotar una vía férrea desde Santa Clara hasta Santiago de Cuba, el 24 de abril de 1900 inscribió en Nueva Jersey, Estados Unidos, la empresa titulada "The Cuba Company". Acometida la obra de inmediato, el 8 de diciembre de 1902 quedó inaugurado el ferrocarril central que se extendía desde la capital de la República hasta la localidad de San Luis, próxima a Santiago de Cuba, con 861 km de extensión.⁸(Imagen 3)

El negocio de los ferrocarriles se expande, fundamentalmente, para ponerlo al servicio general de la producción y el comercio. En este proceso se vinculan los dos principales grupos de inversionistas: el ferroviario y el azucarero, pues muchas de las compañías dedicadas a ambos sectores estaban relacionadas financieramente. La ola de inversiones del capital extranjero en estas ramas de la economía cubana durante la ocupación militar norteamericana con el advenimiento de la República, lejos de detenerse, se aceleró y en 1906 ascendían a \$194 500 000.00, de los cuales \$39 millones pertenecían al sector ferroviario.⁹

Por su parte el ferrocarril de Júcaro a San Fernando, propiedad del Estado, se mantenía en arrendamiento a entidades privadas, la primera de ellas fue The Cuba Company (Compañía de Cuba), empresa presidida por Van Horne que, con la finalidad de introducir materiales para el ferrocarril Santa Clara-Santiago de Cuba, construyó un muelle en Júcaro en 1901.¹⁰ Posteriormente otras compañías

⁷ Le Riverend. J. (1971). ob. cit., p. 214.

⁸ Academia de Ciencias de Cuba. (1970). *Índice histórico de la provincia de Camagüey (1899-1952)*. La Habana: Instituto del Libro, p. 17.

⁹ Pino-Santos. (1973). *El Imperio Norteamericano en la Economía de Cuba*. La Habana: Instituto Cubano del Libro, p. 31.

¹⁰ Academia de Ciencias de Cuba. ob. cit. p. 13.

estadounidenses adquirieron el arriendo para la explotación del ferrocarril, dándosele el nombre de Raid Road of Júcaro San Fernando. La prórroga del arrendamiento de la vía férrea a la citada compañía originó, el 3 de enero de 1911, la protesta de la sociedad moronense ante el ayuntamiento de la ciudad, sin efecto alguno en el orden práctico pues ya era un hecho consumado en las esferas gubernamentales.

Pero la construcción de ferrocarriles no se detendría. El 5 de julio de 1906 el presidente Tomás Estrada Palma sancionó una ley, previamente votada por el Congreso, que autorizaba al gobierno mediante ciertas condiciones a contratar con compañías privadas la construcción y explotación de doce nuevos ferrocarriles en Cuba. Asimismo, la ley establecía una subvención de \$6 000.00 por cada km. construido, a pagar por el gobierno a la compañía constructora.¹¹

El ferrocarril Norte de Cuba

El presidente José Miguel Gómez, el 5 de junio de 1912, ratificó una ley votada por el Congreso mediante la cual se adicionó a la ley de 5 de julio de 1906 un decimotercer ferrocarril, subvencionado por el gobierno, que se extendería entre los puertos de Nuevitas y Caibarién pasando por la ciudad de Morón y para su ejecución se concedió a la compañía “Ferrocarril de la Costa Norte de Cuba”, presidida por José Miguel Tarafa Armas,¹² las subvenciones de \$6 000.00 por Km. para construir la citada línea férrea.¹³

Las perspectivas de desarrollo económico de la región por donde se trazaba el recorrido de la nueva vía férrea fue determinante en la decisión de su construcción, pues ofrecía la posibilidad de inversiones financieras altamente rentables para la oligarquía nacional y empresas extranjeras.

La empresa presidida por Tarafa, contrajo el compromiso de construir en el litoral del puerto de Nuevitas un muelle con almacenes para comercio marítimo, en un plazo de cinco años, y construir o hacer que otras compañías construyeran, en cualquier punto de las líneas entre Nuevitas y Caibarién y entre Santa Cruz del

¹¹Ibíd. p. 39.

¹² José Miguel Tarafa, Coronel de la Guerra de Independencia que al servicio de los inversionistas yanquis acumuló una inmensa fortuna.

¹³Academia de Ciencias de Cuba. ob. cit. p. 57.

Sur y Nuevitas dos o más centrales azucareros que en conjunto produjeran no menos de 400 000 sacos por zafra.¹⁴

Una fuerte lucha se manifestó entre las distintas compañías inversionistas por lograr la monopolización de ramas enteras de la economía, o al menos para repartirse regionalmente al país. Este proceso se verificó en la entonces provincia de Camagüey entre la compañía Ferrocarril del Norte, presidida por Tarafa y “The Cuba Railroad Co.” de Van Horne, que lograron conciliar sus intereses en pugna mediante un acuerdo firmado el 15 de diciembre de 1915 donde la compañía Ferrocarril del Norte, renunció a la construcción de la línea férrea Nuevitas – Camagüey a favor de “The Cuba Railroad Co.”, acuerdo que recibió la legalización por el presidente de la República, Mario García Menocal, a través del Decreto 1678.¹⁵

El 1ro de mayo de 1918, Tarafa modificó el nombre de la compañía por él presidida llamándose a partir de la fecha “Ferrocarriles del Norte de Cuba”, en inglés “Cuba Northern Railway Company”. El capital era de \$15 000 000.00 en 150 000 acciones de \$100.00. El 21 de junio del propio año una ley del Congreso aumentó en \$6 000.00 más por km. la subvención que la ley de 1912 concedía a la empresa de Tarafa, para la construcción del ferrocarril de Nuevitas a Caibarién, teniendo la nueva ley efecto retroactivo por lo que se aplicó también para los km ya construidos.¹⁶

Tres años después, la compañía “Ferrocarriles del Norte de Cuba” solicitó un préstamo al Estado para adquirir material rodante y concluir la construcción de la línea Nuevitas–Caibarién, que le fue concedido el 3 de agosto de 1918 por la suma de \$1 700 000.00.¹⁷ En esta fecha ya se habían construido 209 kilómetros, de ellos 177 abiertos al servicio público.

En el mes de marzo de 1919 se terminaba la construcción de la línea férrea de Nuevitas a Caibarién que fue inaugurada el 1ro de junio de ese propio año, en tanto en el mes de diciembre comenzó a funcionar en Punta de Güira, situada en

¹⁴Ibídem, p., 58.

¹⁵Ibídem, p. 67.

¹⁶Ibídem, p. 79.

¹⁷Ibid.

la bahía de Mayanabo, la terminal marítima denominada Puerto Tarafa. En la época ese enclave se consideró una de las terminales azucareras más grandes del mundo al contar con unos 12 almacenes próximos a los muelles.¹⁸

El gobierno cubano, propietario del ferrocarril de Júcaro a San Fernando, el cual mantenía en arrendamiento a empresas privadas, lo vendió el 4 de mayo de 1920 a la empresa de los Ferrocarriles del Norte de Cuba, en un hecho que constituyó otro escandaloso negocio de los gobiernos corruptos de la República. La venta del ferrocarril se efectuó en ochocientos mil pesos, aparte de una serie de complicados intereses, a pagar por los compradores, durante varios años, pero que en definitiva nunca el Estado cobró.

Años más tarde, el 28 de julio de 1924, mediante escritura firmada en Nueva York, “The Cuba Railroad Company”, “Ferrocarriles del Norte de Cuba” y “Ferrocarril de Camagüey y Nuevitas”, se fusionaron en una sola compañía matriz con el nombre de “Ferrocarriles Consolidados de Cuba”, aunque la nueva compañía no operaba directamente a ninguna de sus empresas integrantes, sino que cada una de ellas conservaba una administración independiente. El presidente y el primer vicepresidente residían en Nueva York; de los otros dos vice, uno residía en La Habana y otro en Camagüey. Como presidente fue nombrado Mr. Horatio S. Rubens, abogado norteamericano, cuya amistad con José Martí, y sus servicios a la causa de la independencia de Cuba son muy explotados por la propaganda yanqui.¹⁹

Con la consolidación de las empresas ferroviarias parte de los equipos de talleres del Ferrocarril Norte de Cuba, construidos por la Cía. Baldwin Locomotive Works e inaugurados el 20 de mayo de 1923, fueron trasladados para Camagüey y con ellos una parte de los empleados de oficinas y talleres. La estación de viajeros de Morón, construida por la Cía. Frederick Suárez Corporation, la segunda de Cuba en cuanto a su belleza y extensión, fue inaugurada el día 14 de julio de 1924.²⁰
(Imagen 4)

¹⁸ Scott Nearing y Joseph Freeman. (1973). *La diplomacia del dólar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, p. 233.

¹⁹ Academia de Ciencias de Cuba. ob. cit. p. 105.

²⁰ Subirats, P. G. ob. cit. p. 122.

Con la inauguración del ferrocarril Nuevitas–Caibarién en 1919 y la adquisición de la línea de Júcaro a San Fernando, comprada al estado cubano por medio del turbio negocio al que ya se ha hecho referencia, no terminaron las inversiones de la compañía. En 1927, los Ferrocarriles del Norte de Cuba se extendían por 454 kilómetros al incorporar los ramales construidos posteriormente para enlazar las comunidades de Velazco, Cunagua, Florida y Esmeralda y finalmente la vía férrea desde el poblado de Chambas hasta Santa Clara para conectar con el ferrocarril de Nuevitas a Caibarién. A lo largo de esta línea férrea se construyeron numerosos centrales que convirtieron la región en una de las principales zonas azucareras del país. (Imagen 5)

La red ferroviaria en la provincia estuvo matizada también por los cientos de kilómetros de vías que construyeron las compañías azucareras para conectar sus colonias con el central y facilitar de esta manera el transporte de la materia prima de la industria; también para la exportación del azúcar por los puertos que algunas crearon para su beneficio particular, y que provocan conflictos de intereses entre las compañías azucareras y la empresa ferroviaria.

En el enfrentamiento entre consorcios capitalistas debieron intervenir las altas instancias del gobierno cubano y estadounidense. Papel significativo tuvo en el litigio José Manuel Tarafa quien, en agosto de 1923, logró por la suma de \$500 000.00 la compra de los votos necesarios del Congreso para que fuese aprobada una ley, por medio de la cual se cancelaban a las compañías azucareras de propiedad norteamericana las autorizaciones para el uso de ferrocarriles privados en el embarque de azúcar, vía por la cual salía el 85% de la exportación del producto.

Con la aprobación de esta ley triunfan los intereses de “The Cuba Railroad Company” sobre las compañías azucareras, en lo que constituye un episodio de la encarnizada lucha que llevan a cabo las empresas capitalistas en el proceso de monopolización, y que tuvo su conclusión al intervenir el Departamento de Estado norteamericano en el litigio de los dos consorcios que en Nueva York llegaron a un acuerdo: mantener los puertos privados que fueron autorizados antes de 1923.²¹ Luego de algunas modificaciones la ley fue sancionada por el presidente

²¹Academia de Ciencias de Cuba. ob. cit. pág. 97.

Alfredo Zayas el 9 de octubre de 1923 aprobándose así, por parte del Estado cubano, un pacto entre inversionistas yanquis.

La existencia de la “Ley Tarafa”, como se denominó la referida ley, hizo prácticamente imposible la construcción de nuevos ferrocarriles públicos y la conversión de los particulares en públicos, sin el consentimiento de los Ferrocarriles Consolidados.

Segundo Capítulo

EL FERROCARRIL ABRE EL CAMINO A LA INDUSTRIA AZUCARERA EN LA ECONOMÍA AVILEÑA

El desarrollo del ferrocarril, la industria azucarera y las plantaciones de caña de azúcar se interrelacionan estrechamente con el control yanqui sobre las feraces tierras de la llanura avileña, desde las primeras décadas del siglo XX, convirtiendo a la región de La Trocha en un emporio económico bajo el control del capital financiero estadounidense y un modelo del sistema neocolonial impuesto al país.

En relación con la industria azucarera durante la época colonial, tanto al norte como al sur del territorio, solo se fomentaron trapiches de muy baja capacidad productiva que como efecto de las luchas independentistas desaparecieron antes de finalizar el siglo XIX.

Primeros centrales azucareros en La Trocha

La nueva época tuvo sus inicios en 1905 cuando Juan Manuel Ceballos, ciudadano norteamericano y Manuel Silveira, natural de Bayamo, banquero y vecino de La Habana, adquirieron 21,5 caballerías de tierras, que denominaron finca La Casimba y la registraron como propiedad de la Silveira Sugar Company, con oficina principal en New York.²²El central azucarero allí fundado tuvo como nombre original Silveira, pero la quiebra de la compañía propietaria lo transfirió a la “Duncan Stewart Compañy” que era la firma inglesa fabricante de las maquinarias; así realizó su primera zafra en el año 1908 como central Stewart. (Imagen 6) Posteriormente fue adquirido por la “Cuba Cane Sugar Corporation” en 1915 y finalmente en 1924 integró el conglomerado de centrales azucareros que poseía la “Compañía Azucarera Atlántica del Golfo” en la Isla. Uno de los centrales de mayor capacidad de molienda de caña diaria en el país, en la zafra de 1952 produjo 154 929 toneladas de azúcar. Extendió las tierras adquiridas para su fundación hasta 1 792 caballerías propias.

A pocos kilómetros del Stewart, otra compañía norteamericana, The Júcaro and San Fernando Land Sugar Co., cuyo propietario era Mr. Jerry J. Warren, en sociedad con la familia Maribona, de origen asturiano, arrendó a Van Horne el ferrocarril de Júcaro a San Fernando e inició el fomento del ingenio Jagüeyal.

²² Registro de Propiedad. Ciego de Ávila. Folio 221. Finca 553 Tomo 14.

(Imágenes 7 y 8) Este central también realizó su primera zafra en 1908. En 1915 poseía 1200 caballerías de tierras de excelente calidad cuyo rendimiento cañero alcanzaba las 74 800 arrobas (@) por caballería. Ambos centrales a través de la vía férrea de Júcaro a Morón comenzaron a embarcar sus azúcares por el puerto de Júcaro.

En la localidad de Piedra la empresa estadounidense Morón Sugar Company construyó el central Morón (actual Ciro Redondo), cuyas máquinas empezaron a moler en los finales de la zafra de 1913. (Imagen 9) El presidente de la entidad era el coronel José Miguel Tarafa quien, también en representación del capital extranjero, asumiría la construcción del Ferrocarril de Caibarién a Nuevitas. Su capacidad de molienda inicial era de 200 000 @ diarias, pero posteriores inversiones le convierten en un coloso azucarero que tuvo su producción record en la época capitalista durante la zafra de 1952, cuando produjo 19 4880 toneladas métricas de azúcar. En el primer lustro de la década de los años 40 tuvo anexa la cuarta destilería de alcohol del país (18 308 galones cada 24 horas), aunque tuvo una efímera existencia.

En el año 1913, la compañía inglesa Duncan Stewart and Company of Glaswood construyó al sur de la ciudad de Ciego de Ávila el central del mismo nombre, en tierras de la finca El Recreo, propiedad de Vicente Iriondo, oriundo de España y radicado en la localidad desde finales del siglo XIX. En su primera zafra, el propio año de su construcción, produjo 10 595 toneladas de azúcar, cifra que fue superada en campañas posteriores. Se abastecía de las cañas de colonos independientes, asentados en las cercanías de la línea del ferrocarril de Júcaro a Morón. (Imagen 10)

La guerra imperialista acelera la construcción de centrales

El desencadenamiento de la guerra imperialista en 1914 aceleró el proceso de inversiones de capital estadounidense y nacional en la adquisición de tierras y construcción de centrales azucareros ante el promisorio mercado que para este producto se presentaba. En 1915, la Sociedad Anónima “Santo Tomás Compañía Azucarera”, en cuya directiva aparece nuevamente José Miguel Tarafa, empezó a levantar el ingenio homónimo, cuya primera zafra fue la de los años 1916-1917. (Imagen 11) Controlaba un área cañera de 289 caballerías de tierras y en la zafra de 1920 produjo 125 000 sacos de azúcar de 13 arrobas cada uno y su capacidad

de molida diaria era de 250 000 @. En 1922, como resultado de la caída del precio del azúcar en el mercado internacional, la compañía no pudo pagar las deudas contraídas para la ampliación de su capacidad de molida y fue embargado por la Trading Operation Company, principal acreedor, quien lo puso bajo la administración del Royal Bank of Canadá. Este fue el primero de los centrales azucareros construidos en el territorio en paralizar sus máquinas, como lo hicieron otros en las crisis subsiguientes.

La construcción del sexto central en las proximidades del ferrocarril de Júcaro a Morón la inicia en 1914 el Dr. Fernando Sánchez, catedrático de Derecho Mercantil en la Universidad de La Habana, casado con Patria Tió, hija de la poetisa Lola Rodríguez, amiga de José Martí. Los escasos recursos de su propietario hacen que la construcción, con una tecnología obsoleta, se extienda por casi dos años. En el año 1916 realiza una zafra de corta duración y concluida ésta la propiedad es adquirida por la familia Falla Gutiérrez, quienes ya poseían otros centrales en la provincia de Las Villas. Con los nuevos propietarios el central operó bajo el nombre de Compañía Azucarera Central Patria S. A.; se realizaron obras de modernización y alcanzó la capacidad de molida de 210 000 @ de caña por día. (Imagen 12)

En las proximidades de la línea central o Ferrocarril de Cuba, como se le denominaba, se establecieron tres centrales azucareros Algodones, Baraguá y Pilar. El Algodones (Imagen 13) fue fundado en el año 1917 por el rico hacendado Salustiano García Díaz, y posteriormente tuvo otros propietarios, entre ellos el General del Ejército Libertador José Miguel Gómez. En 1923, a causa de deudas contraídas y no saldadas como resultado del crac bancario de 1920, el central fue controlado por la firma "Sugar Plantation Operating Company", una filial de "The Royal Bank of Canadá", tal como ocurrió con el Santo Tomás. En 1947 fue adquirido por el comerciante asturiano Manuel García Rubio. Las inversiones realizadas por el nuevo propietario elevaron su capacidad de molida diaria hasta 260 000 @.

La construcción del central Baraguá (Imagen 14) comienza en el año 1915 y realiza su primera zafra en 1917, cuando en 131 días de labor produce 17 261 toneladas métricas de azúcar. Propiedad de la "Baragua Sugar Estates", filial de la "Punta Alegre Sugar Corporation", consorcio azucarero norteamericano bajo

control del grupo financiero de John F. Rockefeller. En el año 1938 se anexa la refinería que en su primer año de labor produjo 9 019 toneladas métricas de azúcar refinado en 37 días de operaciones. Como ocurrió con otros centrales del territorio y del país la compañía propietaria sufrió sucesivos cambios de nombre, lo que no siempre significó traspaso de propiedades, sino manejos financieros para eludir pago de impuestos e incrementar las ganancias.

Próximo al poblado de Gaspar se construyó el central Pilar. (Imagen 15) Con una capacidad de molienda de 200 000 @ diaria, realizó su primera zafra en el año 1918 y tuvo su record de producción en 1920 con 31 096 toneladas de azúcar. En el año 1927 poseía 522 caballerías de tierras propias y otras 1 097 controladas. Fue construido por el español Domingo León González, también propietario del central Estrella en el municipio Florida. Ambos centrales fueron vendidos en 1923 por su propietario, agobiado por deudas bancarias, a la General Sugar Company S. A. cuyas oficinas centrales radicaban en New York.

La creación de industrias azucareras cerca de las principales vías ferroviarias continuó. En las márgenes o próximas al Ferrocarril del Norte de Cuba, inaugurado en 1919, se construyeron los centrales Adelaida, Cunagua, Violeta y Velazco, todos en el municipio de Morón; más al este, en territorio de la actual provincia de Camagüey se construyeron otros. El fomento económico en esta extensa región de feraces y vírgenes tierras, hizo expresar al financiero yanqui G-W. Gurrier, el 23 de febrero de 1924, que "... la riqueza agrícola de Camagüey era verdaderamente asombrosa porque a lo largo del Ferrocarril del Norte de Cuba, en solo seis años de existencia, se producía un promedio de 17 000 sacos de azúcar por cada kilómetro de línea férrea."²³

El central Adelaida, nombre de una hija de su fundador, fue construido entre 1915 y 1917 por Laureano Falla Gutiérrez, "... ciudadano español que levantó una de las más sólidas fortunas durante los primeros años republicanos y uno de los que no fue absorbido por el capital norteamericano, al que opuso resistencia",²⁴ en sociedad con Nicolás Castaño, en terrenos de la hacienda Nauyú, comprada en

²³Academia de Ciencias de Cuba. ob. cit. p. 103.

²⁴Jiménez, G. (2007). *Los propietarios de Cuba 1958*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales. p. 203.

agosto de 1915 a “The Nickerbocker Company” de Nueva York, a pocos km al oeste de la ciudad de Morón.(Imagen 16) En 1917 realizó su primera zafra. Su capacidad de molienda inicial fue de 300 000 @ de caña diaria, que se incrementa, posteriormente, a partir de innovaciones, hasta 370 000. Al fallecer Laureano el 25 de mayo de 1929 dejó una fortuna de \$35 000 000; con esos bienes, entre ellos los centrales Adelaida y Patria, sus hijos constituyeron la “Sucesión de L. Falla Gutiérrez”. Al casarse Viriato Gutiérrez Villadón con Adelaida se constituye la Adelaida Compañía Azucarera, como dependencia de dicha sucesión. La mayor parte de la caña procesada en el central se producía en las tierras de la Compañía Agrícola Nauyú, S.A., propiedad de la referida sucesión. En este central se construyó la “Nauyú Destillering Company”, la 2ª mayor destilería de alcohol del país.²⁵

El central Violeta resultó una refundación de una industria creada en Aguada de Pasajeros en 1915, denominada Violeta Sugar Company, que no realizó zafra en aquel emplazamiento y fue vendido a la Cuban Cane Sugar Corporation, por la suma de un millón y medio de pesos, y esta decide su traslado hacia el territorio del municipio de Morón. (Imagen 17) En 1918 realizó su primera zafra. En 1920 es vendido nuevamente, en esta ocasión a la *Eastern Cuban Sugar Corporation* por un valor de dos millones setecientos treinta y ocho mil pesos, adquiriendo adicionalmente dicha compañía una hipoteca equivalente a un millón ciento un mil pesos. En el año 1931 la Eastern, imposibilitada de hacer frente a un elevado crédito hipotecario, es objeto de administración judicial por mandato del *Chase Bank of New York* hasta 1936 en que es objeto de subasta pública y comprado por la *Central Violeta Sugar Company*, en tres millones de pesos. A comienzos de 1958 este central pasó a control de la sucesión Falla Gutiérrez. Capacidad de producción 675 000 @.

A la zafra de 1918 se incorpora el central azucarero Cunagua, (Imágenes 18 y 19) fundado como Central Cunagua S.A., filial de *American Sugar Refining Company*, la mayor refinería de su época en los Estados Unidos, bajo control del grupo financiero Rockefeller-Milbank. Fue el primer central azucarero cubano electrificado totalmente en sus tándem, con una capacidad de molienda diaria de 600 000 @ de caña. En el año 1920 fue el tercer ingenio de mayor producción de

²⁵ Ídem.

azúcar del país, con una producción de 82 682 toneladas de azúcar, sólo superado por los centrales Delicias y Morón.

El Central Velazco (Imagen 20) se incorporó a la zafra de 1925. Fue el último de los construidos en la región, en el barrio de Cupeyes (Morón), y en el km 42 de la línea del Ferrocarril Norte de Cuba. Tuvo su mayor producción en el año 1926 con 226 256 sacos de 325 libras. Realizó su última zafra en 1930 y a partir de entonces las cañas de la compañía propietaria y colonos fueron procesadas en el central Violeta.

La compañía yanqui *Punta Alegre Sugar Company* construyó el central Punta Alegre (Imagen 21) que inició su molienda en la zafra de 1917. Fue el único de los centrales que no fue construido en las proximidades de las tres vías ferroviarias principales de la actual provincia Ciego de Ávila, pues sus propietarios consideraron que su ubicación al lado del mar, en Punta de San Juan casi en los límites con Sancti Spíritus, haría más económica la exportación de la producción, aunque debieron enfrentar serios obstáculos, como la menor fertilidad de las tierras aledañas y la escasez de agua potable. En 1951 fue comprado por la Sucesión Falla-Gutiérrez bajo la denominación de “Compañía Azucarera Buenavista S.A”. Su capacidad de producción era de 550 000 @. Su récord de producción se estableció en el año 1929 con 563 977 sacos de 325 libras.

Consolidación del poder de la oligarquía yanqui en La Trocha

Las inversiones del capital yanqui se incrementaron a partir de 1914 favorecidas, primero por la llamada “Fiebre Azucarera” que acompañó a la Primera Guerra Mundial y luego por los efectos de la crisis económica de 1920-1921, que ocasionó la quiebra de empresas y negocios domésticos. Esta última coyuntura se aprovechó por los monopolios norteamericanos para adquirir tierras para el cultivo de la caña de azúcar y comprar las industrias, cuyos propietarios fundadores no pudieron sostener. Ejemplo típico de este proceso fue la *Cuban Cane*, surgida a finales de 1915, que entre 1916 y 1917 adquirió los centrales

Stewart, Jagüeyal, Morón, Violeta y Cunagua. Finalmente, ese monopolio absorbió al Velazco en 1925, año de fundación de ese ingenio.²⁶

Entre 1914-1925, el territorio avileño también fue uno de los escenarios más propicios para las inversiones del capital extranjero proveniente del sector financiero. En ese período el *Royal Bank of Canadá* y el *National City Bank of New York* entraron en los negocios ferrocarrileros con la Norte de Cuba, aunque también se vincularon a los intereses azucareros de la región.²⁷

El *National City Bank of New York* fomentó la creación de puertos de embarques privados, como el de los centrales Baraguá y Pilar en Boca Grande, al sur de la región y se contaba entre los accionistas del Pilar, Jagüeyal, Stewart, Morón, Violeta y Cunagua, proceso que hacía evidente la fusión de la industria y el capital bancario, uno de los rasgos peculiares del imperialismo.

El potencial de la industria azucarera en el territorio era tal, que en 1925 aportó el 14,28% de la producción nacional con un volumen de 741 546 toneladas. Los centrales de la región controlaban 11 161 caballerías de tierras (20% del territorio), de las cuales el 85,9% era dominado por empresas azucareras estadounidenses (Cuban Cane Sugar Corp., Punta Alegre Sugar Co., y American Sugar Refining).²⁸

El desarrollo del ferrocarril y el fomento de la industria azucarera propiciaron un intenso movimiento de inmigración y contribuyeron al crecimiento de las ciudades de Morón y Ciego de Ávila, y de poblados vinculados a estos sectores económicos. En el Censo General de Población de 1919, el territorio trochano mostraba la cifra de 26 058 habitantes y se ubicaba entre los de mayor crecimiento del país. La ciudad de Morón es la tercera en la provincia de

²⁶Ojeda, R. y J. I. Peñate. (2017). *Industria, azúcar y ferrocarril: claves del dominio económico imperialista en la llanura avileña*. En Cuadernos de historia avileña XI. Ciego de Ávila: Ediciones Ávila, p. 37.

²⁷Periódico El Pueblo, Ciego de Ávila, 12 de noviembre de 1925, p. 2.

²⁸*Anuario Azucarero de Cuba*. (1925-1940). La Habana: Editorial Cuba Económica y Financiera. Otros datos se obtuvieron en las memorias, manuales y anuarios de la industria azucarera nacional, existentes a inicios de la década de 1990 en la Biblioteca del desaparecido Ministerio de la Industria Azucarera.

Camagüey, con una población de 9 650 habitantes, sólo superada por Camagüey con 41 909 y Ciego de Ávila 16 408 habitantes. Al finalizar la década del '20 la región tenía 19. 79 habitantes por kilómetro cuadrado, muy superior a los 3. 83 registrados en 1907.²⁹

La expansión extranjera, al copar nuevas e importantes extensiones de tierras, acentuó el fenómeno del latifundio, lo cual derivó en que una parte considerable de los terrenos se mantuvieran improductivos, mientras que la mono producción azucarera sólo garantizó empleo a la población de la zona durante algunos meses del año, con salarios de hambre y obligados a efectuar sus compras en establecimientos comerciales pertenecientes a los propios latifundistas en la mayoría de los casos por lo que la casi totalidad de los salarios pagados a los obreros volvían al hacendado empresario con jugosas ganancias.

Para mediados de la década de 1920, ese cuadro del modelo neocolonial se hallaba consolidado en Ciego de Ávila. La industria azucarera, el transporte ferroviario y la actividad portuaria habían sido sus pivotes fundamentales. Fruto de las contradicciones que el mismo modelo propiciaba, esas bases de la penetración capitalista extranjera se convirtieron en el escenario más propicio para la organización de la clase obrera desde los inicios del siglo XX. Glosando a Carlos Marx, en los mismos sectores donde el capitalismo erigía sus riquezas al mismo tiempo gestaba la aparición de sus sepultureros. El primer lustro de la década con su potente movimiento huelguístico en el territorio que actualmente conforma la provincia de Ciego de Ávila —precisamente en los ferrocarriles, puertos, centrales y colonias azucareras— sería una confirmación más de la advertencia marxista.

En resumen, la penetración económica de los monopolios norteamericanos en Cuba, en las primeras décadas del siglo XX, especialmente en la rama azucarera, hizo que fueran surgiendo una serie de grandes centrales, que trajo como consecuencia la existencia de importantes concentraciones de obreros en algunas zonas del país y que fuera necesario el desarrollo de vías de transporte, entre las cuales el ferrocarril, por su rentabilidad y eficiencia, fue la que más avanzó.

²⁹*Memorias inéditas del Censo de 1931.* (1978). La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.

Este proceso tiene como una de las regiones más típicas, la zona norte de la antigua provincia de Camagüey donde se concentró gran parte de la producción azucarera del país, en su casi totalidad en manos de empresas norteamericanas y que tuvo como natural consecuencia la existencia de una extensa red ferroviaria cuyo centro lo constituyó la ciudad de Morón. Estas condiciones de desarrollo de grandes núcleos obreros, unido a las condiciones de explotación a que fueron sometidos, y a la influencia organizativa del movimiento revolucionario nacional e internacional y su orientación ideológica, hizo que a partir de 1919 y sobre todo en el primer lustro de los años 20, el movimiento obrero de la región desencadenara grandes jornadas de lucha, que la convirtieron en la vanguardia del país en este período y merece estar recogido entre las páginas brillantes de la historia de lucha de nuestro proletariado.

Tercer Capítulo

GÉNESIS Y PRIMERAS ACCIONES DEL MOVIMIENTO OBRERO EN LA REGIÓN DE LA TROCHA

La penetración del capital norteamericano en las primeras décadas del siglo XX en la región que conformaban los municipios de Ciego de Ávila y Morón, conocida como La Trocha en alusión al enclave militar construido por el régimen colonial para impedir la extensión de la guerra independentista al occidente de la isla, estuvo marcada por la adquisición de grandes extensiones de tierras fértiles para el fomento de la industria azucarera y algunas otras ramas de la economía, así como por la construcción de una amplia red de vías férreas necesarias para el transporte de materias primas hacia los centros de producción y el producto elaborado para los puertos de embarque.

La región prácticamente despoblada al iniciarse el siglo XX, planteó a las compañías inversionistas la necesidad de garantizar la fuerza de trabajo para garantizar el dominio económico. Esta no fue una dificultad difícil de solucionar pues las perspectivas de desarrollo económico incentivaron un movimiento migratorio desde otras regiones del país donde la destrucción provocada por la guerra mantenía en estado de miseria a la mayor parte de la población cubana.

A la inmigración interna se sumaron peninsulares y canarios en un primer momento y a partir de 1914 antillanos, traídos por las propias compañías azucareras. En breve tiempo surgieron poblados y comunidades asociadas al fomento de la industria azucarera, el ferrocarril y los puertos. Aunque entre los inmigrantes se encuentran profesionales de diferentes oficios y pequeños comerciantes, fueron obreros vinculados a la producción agrícola e industrial los que mayormente poblaron la llanura trochana.

La penetración del capital norteamericano, impuso el modo de producción capitalista en la región y con ello la polarización de la sociedad entre la oligarquía dominante y la clase obrera, proceso que condujo al nacimiento de organizaciones obreras y su enfrentamiento al sistema de explotación impuesto por las compañías expoliadoras.

La organización del movimiento obrero en el Ferrocarril Norte de Cuba

Es en el sector ferroviario donde tiene sus orígenes la organización del movimiento sindical en la región de La Trocha. En Ciego de Ávila se encontraban los talleres y oficinas administrativas del ferrocarril de Júcaro a San Fernando y en dicha ciudad radicaba la mayor parte de los obreros y empleados en cuyo seno comenzó a gestarse la organización de un gremio que los representara y tramitara sus inquietudes y necesidades.

Las primeras evidencias de la creación del gremio se remontan al año 1917, organización obrera que con el transcurso del tiempo se denominaría Sociedad de Empleados del Ferrocarril del Norte de Cuba y "...su primer secretario se nombraba Miguel Arruti, quien posteriormente se convirtió en superintendente, defendiendo los intereses de la empresa."³⁰Entonces el ferrocarril de la costa norte que se extendería desde Caibarién a Nuevitas se hallaba en construcción y la fuerza de trabajo se obtenía a través de un complicado sistema de contratistas donde la condición temporal del trabajador era la regla, lo cual no propiciaba las condiciones objetivas para su organización gremial.

En 1919 se inaugura el ferrocarril Nuevitas-Caibarién y en 1920 se le adhiere, por efecto de la compra al Estado cubano, el ferrocarril de Júcaro a San Fernando y se trasladan hacia la ciudad de Morón los talleres y personal administrativo que radicaba en Ciego de Ávila sumándose al personal que operaba en el ferrocarril recién inaugurado y cuya calificación condicionaba su estabilidad y propiciaba el proceso de formación del movimiento obrero. La fusión de ambos núcleos obreros constituyó un paso de avance importante en el proceso organizativo y en el fortalecimiento del movimiento obrero. Es en este momento cuando la "Asociación de Obreros del Ferrocarril" asume el nombre de "La Unión", reflejo del proceso de fusión que ha tenido lugar y de la conciencia de unidad como necesidad objetiva.

La clase obrera estaba sometida a una extrema explotación, siendo característico el sistema de trabajo de aprendices como paso previo para obtener una plaza fija. Aunque el tiempo de duración de la condición de aprendiz estaba regulado, en la práctica la Empresa se valía de una serie de mecanismos para prolongar este

³⁰Morales, L. (1989). Enrique Varona, el líder de las mil huelgas. *Entrevista a Norberto Carrazana Lazo*. La Habana: Editorial Letras Cubanas. p. 52.

período, a saber: limitado número de plazas y prolongación del tiempo estipulado para exámenes, entre otros, de manera que, aunque el aprendiz dominase el oficio y lo desempeñara exitosamente continuaba recibiendo el jornal de miseria que por su condición se le ofrecía.

Otro índice de esta explotación era la situación de los trabajadores de vías, los que debían desempeñar las más agotadoras labores bajo condiciones extremadamente duras, en jornadas que se extendían hasta 12 y 14 horas, por salarios que apenas les permitía la subsistencia en los más bajos niveles de vida. Los trabajadores de trenes, aunque recibían mejores salarios, eran también objeto de la explotación al negárseles el pago de las horas extras, hecho este que los sumaba al resto de los obreros en la lucha por reivindicaciones económicas.

A las condiciones apuntadas se suma que no existía garantía de trabajo diario, sino que éste era regido por “las necesidades de la Administración”, que además utilizaba al numeroso ejército de desempleados como una constante amenaza a los trabajadores para que aceptaran las condiciones impuestas.

Las diferencias en cuanto a las condiciones de trabajo y nivel de vida de los obreros de las diferentes áreas no fue un obstáculo infranqueable para que se lograra la necesaria unidad, a pesar de las acciones llevadas a cabo por la administración de la empresa para impedirlo. Este proceso fue determinado por la conciencia que fueron adquiriendo los obreros de la existencia de un explotador común, que debía ser enfrentado con la mayor organización y unidad; conciencia adquirida en la medida que comprendían que el desnivel existente entre las ganancias de la entidad ferroviaria y el salario devengado era el producto de la explotación a que estaban sometidos.

Aunque en la época existía un alto índice de analfabetismo, la empresa ferroviaria establecía cierta calificación para muchos puestos de trabajo, factor que propició que este sector desempeñara un papel de avanzada en la organización del movimiento obrero de la región. También tendría una influencia positiva, desde los primeros años, la afluencia de obreros procedentes de otras regiones del país en las que existía una experiencia proletaria y el establecimiento de inmigrantes españoles, entre los que había portadores de las ideas anarquistas y

anarcosindicalistas, que dejarían su impronta en las primeras acciones de la clase proletaria en la región.

La fase de organización gremial de los obreros, en los Ferrocarriles del Norte de Cuba, a la vez que se caracterizó por la búsqueda de la necesaria unidad dentro del sector, marcó el inicio de las acciones del movimiento obrero organizado en la región de La Trocha. Desde el mismo año 1919 se produjeron choques y conflictos debido a las arbitrariedades de la dirección de la empresa y aún cuando la dirección de la organización gremial de entonces era débil y no tenía clara conciencia del rol que representaba, bajo la presión de los obreros planteaba a la administración las reivindicaciones económicas y por supuesto, ante la negativa de ésta a aceptarlas, se dieron los primeros estallidos de lucha.

Entre las principales demandas del movimiento de huelga que se produjo a mediados del año 1919 estuvo el reclamo por aumento de jornales. Es un momento en que la economía cubana experimenta un proceso de grandes ganancias, como resultado de la venta a precios altos del azúcar en la coyuntura que se da como resultado de la I Guerra Mundial (1914-1918), proceso que se conoce en la Historia de Cuba como “La Danza de los Millones”, con exorbitantes ingresos para las empresas explotadoras y a consecuencia de ello subían los precios de los productos y el costo de la subsistencia. La empresa ferroviaria también salía beneficiada; pero, se empeñaba en mantener los mismos salarios para con ello duplicar sus ganancias, con el correspondiente perjuicio para la clase obrera. En este movimiento huelguístico la empresa ferroviaria accedió a las exigencias obreras porque en el Puerto Tarafa varios barcos esperaban su carga y el pago de estadía representaba una gran pérdida para la misma.

En los últimos días del mes de diciembre los obreros ferroviarios vuelven a levantarse y presentaron como demanda fundamental la exigencia a la administración de cesantear a los jefes de talleres Basilio Águila y Eliseo Jiménez, “... por déspotas en el trato a los obreros (...) fracasó debido a la traición del presidente del Gremio, Antonio Pérez, quien aceptó dinero y la promesa por parte de la Empresa de convertirlo en inspector de locomotoras”.³¹ La represión no se

³¹ Información obtenida en proceso de entrevista colectiva a obreros ferroviarios que participaron en las combativas jornadas del primer lustro de los años 20.

hizo esperar y fueron expulsados de sus empleos aquellos huelguistas que más se destacaron.

En 1920 los obreros asociados al Gremio “La Unión” eligieron una nueva directiva, la que asume una posición más firme y consecuente en la lucha de los trabajadores frente a sus explotadores. Organizada por esta directiva se produjo una huelga que logró se restablecieran en sus puestos los obreros expulsados en diciembre de 1919. Aunque la fortaleza del movimiento de huelga y el apoyo popular que esta tuvo en la ciudad de Morón fueron el factor fundamental de la victoria alcanzada, otros factores de índole económico también influyeron en la posición adoptada por la Empresa, como fue el alza súbita en la venta del azúcar, al cesar el control que Estados Unidos mantuvo sobre la producción azucarera cubana durante los años de la guerra, que provocó un gran movimiento de mercancías en los puertos cubanos, situación que imponía a la Empresa mayor cantidad de fuerza calificada, por tanto, la prolongación de esta huelga provocaría pérdidas económicas y ello determinó la conciliación con los promotores del movimiento huelguístico accediendo a sus demandas.

Los años 1921 y 1922 fueron años de organización del movimiento obrero cubano que buscaba formas superiores de lucha y unidad; ya no es sólo buscar acción conjunta de un sector, sino el apoyo y la solidaridad de varios sectores del proletariado. Por estos años se formaron federaciones obreras en las que las influencias del anarquismo y el anarcosindicalismo iban perdiendo fuerzas y se abría paso a la corriente ideológica de orientación marxista, hacia la que los líderes de posición más firme fueron evolucionando.

En 1921 la directiva del Gremio de Empleados del Ferrocarril Norte de Cuba “La Unión” era presidida por Pedro de León y tenía como vicepresidente a Enrique Carrazana, además la integraban un secretario, un tesorero, doce vocales y seis suplentes.³² En este año no se produjeron manifestaciones de fuerza por parte de los obreros, aunque, sus inquietudes, tramitadas por la directiva, no siempre eran escuchadas por la parte administrativa. La directiva electa para el año 1922 fue

³² Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Integración de la Directiva del Gremio “La Unión” para el año 1921*. 1ro de enero de 1921.

presidida por Enrique Carrazana, manteniéndose las características antes apuntadas.

Enrique Varona González,³³(Imagen 22) el futuro líder de la clase obrera ferroviaria y azucarera, arribó a la región en 1917 en busca de oportunidades de trabajo y se empleó como cortador de caña primero y luego desempeñó el cargo de contratista de puentes y guardarrayas en la colonia La Teresa del central Patria, hasta que pasó a laborar en el propio central como mecánico de la casa-ingenio. El enfrentamiento a las injusticias que se cometían lo obligan a abandonar aquel empleo y trasladarse a Ciego de Ávila donde trabajó algunos meses de los años 1920 y 1921 en una compañía llamada American Car, de la Norte de Cuba donde adquirió conocimientos relacionados con las locomotoras de vapor. En 1921 regresa a Morón como empleado de los Ferrocarriles del Norte de Cuba y es examinado y aprobado para trabajar como maquinista.³⁴

Se declara un movimiento de huelga en diciembre de ese año en Puerto Tarafa donde Varona laboraba como maquinista y en solidaridad con los huelguistas se hace pasar como rompehuelgas y descarrila la locomotora en que transportaba tanques de agua para los buques en puerto, acción con la que contribuyó a que los obreros obtuvieran sus demandas. De regreso a Morón se produce una huelga en los Ferrocarriles Norte de Cuba en la que participó activamente alentando a los obreros para que no claudicaran. Ana Lugo Fuente, viuda de Enrique Varona, en entrevista al historiador Larry Morales, le expresó:

³³Nació en Consolación del Sur, Pinar del Río, el 11 de abril de 1888, en el seno de una familia humilde. Fue veguero y ferroviario en su provincia natal, de la cual emigró hacia la región central en 1913 en busca de mejores condiciones de vida; ya entonces había tenido las primeras escaramuzas en defensa de los sectores explotados. En la provincia villaclareña fue tabaquero y en las fábricas de este producto elevó su nivel de instrucción y enriqueció su conciencia proletaria; expulsado por enfrentar la patronal en defensa de sus compañeros, fue cortador de caña en las colonias del central Narcisa hasta su traslado a la región de La Trocha en los inicios del año 1917. Fuente: Entrevista a Leonor Varona Lugo, por los autores en febrero del año 1981.

³⁴Morales, L. (1989). *Enrique Varona, el líder de las mil huelgas*. La Habana: Editorial Letras Cubanas. p. 18-20.

... aunque él no estaba en la dirección del gremio, participó activamente y alentó a los trabajadores a que no claudicaran. Su actitud intransigente ante la compañía, lo hizo acreedor del odio de la administración.

Aquel movimiento huelguístico fue vencido porque los entreguistas que ocupaban cargos en la dirección gremial así lo quisieron. Inmediatamente algunos de los huelguistas fueron separados de sus empleos, entre ellos, Enrique.³⁵

En busca de trabajo Varona se trasladó al central Stewart donde se empleó durante algunos meses como auxiliar de electricista. La estancia en el Stewart le facilitó estrechar relaciones con los obreros del azúcar, las que se fortalecerían posteriormente en el enfrentamiento a los empresarios azucareros por el reconocimiento de la organización sindical. En marzo de 1922 se reintegró a los Ferrocarriles Norte de Cuba con el cargo de maquinista relevante.

Fortalecimiento del movimiento obrero ferroviario

Durante estos años se produjo una toma de conciencia antimperialista en la sociedad cubana, encabezada fundamentalmente por sectores intelectuales de la capital. También en la zona norte de la antigua provincia de Camagüey, donde existía una de las más grandes concentraciones de obreros del país vinculados a la industria azucarera y al ferrocarril y que padecía directamente los embates de la explotación capitalista, tanto de compañías extranjeras como de la burguesía nacional que poseían en esta zona un emporio de riquezas, produce esta toma de conciencia pero, en este caso, a diferencia de la capital, es la clase obrera la que asume la dirección de la lucha por sus reivindicaciones laborales y sociales.

Es precisamente el año 1923, tan rico en acontecimientos nacionales que marcan el nuevo despertar de la conciencia nacional, el que señala el inicio de una nueva etapa de fortalecimiento en la lucha del movimiento obrero en la región, matizada fundamentalmente por el enfrentamiento abierto a las empresas capitalistas y a la burguesía nacional. En esos momentos la vanguardia de la clase obrera de la región estaba en el sector ferroviario, organizados en la “Sociedad de Empleados del Ferrocarril Norte de Cuba “La Unión”, que poseía además de una mejor organización, más experiencia de lucha. Es en este contexto cuando el prestigio

³⁵Ibídem. p. 26.

alcanzado por Varona entre los obreros ferroviarios determinó que en las elecciones de 1922 resultara electo por una abrumadora mayoría para la presidencia de la directiva del gremio en el año 1923, sustituyendo a Enrique Carrazana en el cargo.

Los meses finales de 1922 y primeros del siguiente los dedicó Enrique Varona en la organización de las fuerzas obreras, tarea en la que tuvo el acompañamiento de un ejecutivo altamente comprometido con la causa proletaria. Era del criterio que primero había que organizar para después luchar e inició esta tarea por las cuadrillas de vía y obras, cuyos obreros eran los más maltratados y peor remunerados.

En la segunda mitad del año 1923 tuvieron lugar las primeras huelgas organizadas y dirigidas por Varona. Estos movimientos huelguísticos tuvieron como demandas fundamentales: jornadas de trabajo de ocho horas para los obreros de vía y obras, contando las empleadas en el viaje de ida y regreso; aumento de salarios para estos mismos obreros; pago de horas extras; eliminación de la utilización de rompeshuegas; descanso retribuido; pase anual para los obreros y la sustitución de las cigüeñas por motores de línea para propiciar mejores condiciones de trabajo a los obreros de vías; también se manifestó contra la cesantía a los trabajadores durante el tiempo muerto y contra el sistema de contratos que, establecidos a precios de competencia, por piezas u obras realizadas, principalmente en los Departamentos de Mecánica y Carpintería, en vez de salarios por hora o salario mensual, afectaba a los obreros. Entre las demandas se planteaba que la administración no podía ejecutar expediente de separación de ningún trabajador sin antes discutirlo con el ejecutivo. (Imagen 23)

Aunque, en lo fundamental, muchas de estas demandas fueron obtenidas, la empresa capitalista valiéndose de numerosos subterfugios hacía que a la postre la situación de los obreros continuará siendo la misma. En las reivindicaciones logradas fue decisiva la enérgica acción de la directiva del gremio y en particular de Varona, quien se caracterizaba por la intransigencia, la firmeza, la valentía y el arrojo ante los empresarios, dando muestras en más de una ocasión, ante la negativa de la administración a cumplimentar las demandas obreras, que éstas se lograrían si era preciso por métodos violentos.

Para obtener de la empresa el otorgamiento de las demandas obreras se pusieron en práctica diversos procedimientos, tales como: “brazos caídos”, “paso de jicotea”, “huelga pasiva”, el boicot y la huelga tradicional. En el éxito de estos movimientos de huelgas fue fundamental el nivel de organización que Enrique Varona logró establecer para llevarlos a cabo. Al declarar un movimiento huelguístico la directiva del gremio organizaba tres comités de huelga en los que descansaba la responsabilidad de su dirección. Los comités de huelga eran independientes del ejecutivo y entre sí, como medidas de seguridad que eran adoptadas para garantizar el desarrollo de la huelga hasta sus últimas consecuencias. Se podían crear tantos comités de huelga como fuesen necesarios para evitar que el movimiento quedara descabezado.³⁶

Los comités de huelga estaban integrados por tres compañeros y tenían un orden escalonado en que el segundo y tercero solo entraban a funcionar en caso de ser detenido el que le precedía. Cada comité de huelga creaba tres comisiones: la de finanzas, la de auxilio y la de estaca que constituían la garantía del movimiento huelguístico.

El inicio de cada huelga era decidido en asamblea de trabajadores y la composición de cada comité era decidido por la directiva. El comité de huelga, que dirigía el movimiento desde un lugar secreto, tenía un enlace que era miembro del ejecutivo, a través del cual establecía la comunicación con el resto del movimiento y con la Empresa. Las decisiones que se adoptaban durante la huelga eran absoluta responsabilidad del comité y no de la directiva, aunque por lo general en los comités de huelga estaban presentes miembros de aquella.

La comisión de estaca estaba integrada por los obreros más decididos, dispuestos a enfrentarse a cualquier situación con los medios a su alcance. Su objetivo era convencer y en caso necesario obligar a los obreros timoratos a sumarse a la huelga, así como impedir la actividad de los rompehuelgas utilizando métodos pasivos o violentos según las circunstancias.

³⁶La información acerca de la manera en que se organizaba y dirigía un movimiento huelguístico fue obtenida por los autores, en el proceso de entrevista colectiva a jubilados del sector ferroviario en los años 1980-1982.

La comisión de auxilio tenía la misión de establecer relaciones con el comercio y los campesinos para garantizar la alimentación de los huelguistas y sus familiares, medicinas para la atención a enfermos; su funcionamiento era sobre todo cuando la huelga se extendía y las condiciones económicas de los obreros y sus familiares comenzaban a tornarse demasiado duras.

La comisión de finanzas actuaba muy estrechamente vinculada a la de auxilio, se encargaba de recaudar algún dinero y otros recursos materiales entre aquellos sectores sociales con posibilidades de contribuir; atendía directamente la cocina económica.

La lucha desarrollada durante el año 1923 y los siguientes, alcanzó tal fuerza que la empresa en muchas ocasiones recurrió al ejército tratando por todos los medios de doblegar a los obreros y no acceder a sus demandas. En no pocas ocasiones las tropas ocuparon militarmente la zona de talleres y situaron parejas de soldados en los puntos claves de acceso a sus dependencias para la protección de las mismas. Más de una vez los obreros en huelga tuvieron que enfrentar el plan de machete y una vez sometidos por las fuerzas militares, convertidos en reos, eran obligados a conducir los trenes. También la fuerza militar se utilizó para la protección que se brindaba a los rompehuelgas, los que durante el desarrollo de su trabajo eran acompañados por los soldados y se les albergaba en el propio cuartel de la guardia. A pesar de todas estas medidas represivas, los huelguistas enfrentaban con decisión las diferentes situaciones por medio de la comisión de estaca.

El carácter violento que alcanzó el enfrentamiento del año 1923 se puso de manifiesto en acciones tales como: descarrilamiento de trenes manejados por rompehuelgas, tiroteos a las tripulaciones rompehuelgas, sabotajes a puentes, desvíos de locomotoras, y otras, todo con el objetivo de obligar a la empresa a discutir con los obreros sus demandas.

Aunque el sector ferroviario alcanzó una gran unidad y cohesión entre todos sus trabajadores desde los primeros años de la década del 20 no estaba exento de manifiestas situaciones de debilidad y traición por algunos elementos; dándose los casos más notorios y frecuentes en el área de trenes donde fundamentalmente los maquinistas y conductores de viajeros que ganaban mejores sueldos se

convirtieron en una especie de pequeña aristocracia obrera y potencialmente se convertían en enemigos de su propia clase, oponiéndose en más de una ocasión a la huelga y poniendo en peligro el desarrollo de la misma. A estos elementos tuvo que enfrentarse la vanguardia de la clase obrera y diferentes fueron los métodos que utilizaron para neutralizar su dañina acción, los que fueron desde el sometimiento por medio de la acción de la comisión de estaca hasta la entrega de dinero para que no corrieran los trenes y poder así garantizar el desarrollo de la huelga.

Esta situación fue uno de los tantos obstáculos que tuvo que enfrentar el movimiento obrero del sector, por cuanto la empresa utilizó a los sectores mejor remunerados como medio de división y confusión, lo que en no pocas ocasiones causó un considerable daño a sus luchas. No obstante, y muy al contrario de lo que esperaba el enemigo la clase obrera del Ferrocarril Norte de Cuba salió fortalecida, pues se liberó de todos aquellos elementos nocivos a su causa, a los que supo neutralizar con la acción firme y decidida de las masas y sus dirigentes, bajo la certera guía de Enrique Varona lográndose, también, la integración de los obreros más explotados del sector, los de vías y obras.

Al realizar un balance del movimiento obrero de los Ferrocarriles del Norte de Cuba en sus años fundacionales es preciso reconocer que aunque existían obreros de ideología anarquista predominaban criterios de lucha anarcosindicalista. Esta corriente ideológica se manifestó mediante la utilización de la huelga como único método de enfrentamiento al sistema de explotación, recurriendo para su sostenimiento a las acciones violentas; las demandas enarboladas eran únicamente económicas y no se planteó en ningún momento la necesidad de una organización política que dirigiera la lucha, sino que esta quedaba en el plano sindical.

La organización de la clase obrera ferroviaria presentó peculiaridades que la muestran en franca transición hacia formas superiores de lucha, tal como fue la unidad lograda entre los trabajadores de las diferentes dependencias de la empresa y la búsqueda de acciones conjuntas con el resto de los sectores obreros de la región. En este proceso jugó, por supuesto, un papel importante el triunfo de la Revolución Socialista de Octubre en momentos en que la ideología anarcosindicalista se encontraba en una profunda crisis, favoreciendo el desarrollo

de una nueva etapa organizativa del proletariado cubano que comenzó a abrazar el sindicalismo revolucionario y su vanguardia las posiciones marxistas.

Destacan entre los principales resultados del movimiento huelguístico del año 1923 el fortalecimiento que alcanzó la organización obrera, forjado al calor de la lucha y aunque la empresa se vio precisada a conceder un conjunto de demandas, lo más significativo, lo que sobresale, es la experiencia de lucha que se logró, la firme cohesión y la probada eficiencia que alcanzaron un grupo de dirigentes nucleados alrededor de Enrique Varona, así como la solidaridad que se forjó entre los obreros ferroviarios con los azucareros y portuarios que entonces daban los primeros pasos en la organización de sus filas.

En resumen, el movimiento obrero ferroviario transitó por diferentes momentos en estos años: se inicia el proceso de organización gremial en 1917 en el núcleo obrero radicado en Ciego de Ávila, posteriormente se suman los del nuevo ferrocarril Nuevitas a Caibarién en 1920 creándose la Asociación de Empleados del Ferrocarril del Norte de Cuba “La Unión”, que transita por un período de depuración de sus dirigentes en los años 1919-1922 y finalmente se aprecia su fortalecimiento y combatividad con la integración de todos los trabajadores del sector a principios de 1923 bajo la dirección de Enrique Varona como presidente del gremio “La Unión”, cargo para el que fue reelecto en 1924, al frente de un ejecutivo que le secundaba incondicionalmente. (Anexo 1) En el segundo semestre tienen lugar grandes movimientos de huelgas dentro del sector por reivindicaciones de índole económica, caracterizada la etapa además por la unidad que se establece entre el sector ferroviario con el portuario y azucarero, tratando de arrancarle a la burguesía nacional y a las empresas extranjeras el derecho a la sindicalización.

Cuarto Capítulo

CONSOLIDACIÓN DEL MOVIMIENTO OBRERO EN LA REGIÓN

Unidad en la lucha por sus reivindicaciones

Con el año 1924 el movimiento obrero en la región de La Trocha arribó a una etapa de consolidación. Al ya organizado sector ferroviario en la Sociedad de Empleados del Ferrocarril Norte de Cuba -La Unión- se sumaron los sectores azucarero y portuario que gestaban su proceso organizativo, alcanzándose estrechos vínculos entre ellos, hecho que tendría su colofón al protagonizar una de las más brillantes páginas del proletariado cubano en la década del 20, como lo fueron las grandes jornadas huelguísticas de finales de este año y primer semestre del siguiente.

El Puerto de Tarafa, centro de una importante concentración de obreros, desde su fundación fue escenario de contradicciones irreconciliables entre la clase trabajadora y sus explotadores y en la medida en que transcurrieron los años los obreros comprendieron que sólo podrían enfrentar con posibilidades de éxito a la empresa capitalista si contaban con una organización que los representara; sin embargo, la empresa tomaba todas las medidas posibles para evitar esto.

Estrechos lazos de solidaridad se fueron forjando entre los obreros portuarios de Tarafa y los del sector ferroviario de la Norte de Cuba, los que se evidenciaron durante el año 1923 cuando muchas de las huelgas de los ferroviarios fueron secundadas por los estibadores y braceros portuarios.

A principios de 1924 en asamblea de trabajadores en Puerto Tarafa, con el asesoramiento y acompañamiento de Enrique Varona, se constituyó el gremio de este sector obrero que asumió como nombre Braceros y Estibadores de Puerto Tarafa. La oposición de la empresa portuaria y su influencia ante las autoridades provinciales impidió que esta organización fuera reconocida oficialmente, aunque se siguieron todos los procedimientos establecidos. La empresa, de manera amañada y como estrategia para dividir el movimiento obrero, propició la creación de una asociación paralela que se nombró “Gremio de Obreros y Estibadores de Puerto Tarafa”, y su reglamento fue aprobado por el gobernador de Camagüey el día 13 de septiembre,³⁷ tres días después de ser fundada. Esta situación

³⁷Academia de Ciencias de Cuba. ob. cit., p. 106.

determinó que la genuina organización obrera fuera adherida como delegación número dos, a la Sociedad de Empleados del Ferrocarril del Norte de Cuba, simbolizando la solidaridad de esta sociedad con los sectores más explotados del Puerto Tarafa.

El otro sector obrero que alcanzó por estos años una gran madurez fue el azucarero que entre otras acciones había protagonizado en octubre de 1917 una huelga a la que se sumaron los ingenios azucareros: Ciego de Ávila, Morón, Stewart, Jagüeyal y Adelaida los que fueron a este movimiento en apoyo de los azucareros villareños y en demandas a las administraciones de un aumento del 25% en los salarios y jornada de ocho horas. Un escuadrón de la guardia rural fue enviado desde Camagüey y fueron detenidos varios promotores de la huelga. La huelga concluyó con resultado favorable a los obreros.³⁸

Otro movimiento huelguístico se produjo a comienzos del año 1919 en los predios azucareros camagüeyanos. El 21 de enero 16 centrales azucareros, entre los que se contaban los de La Trocha, iniciaron la huelga y el coronel Rosendo Collazo, jefe del Distrito Militar, atemorizado por el auge de la lucha proletaria se dirigió al jefe de las tropas yanquis acantonadas en la ciudad en los siguientes términos: “El país está amenazado por la revolución, el bolchevismo y la anarquía; y recabo su apoyo para mantener el orden”³⁹ Este movimiento fue aplastado por la fuerza militar con fuerte represalia y arrestos. La inquietud y rebeldía se incrementaba en las filas de los obreros azucareros.

En sus intentos por organizarse los azucareros tenían la tenaz oposición de las empresas y las amenazas y represalias causaban temor en muchos. Los más decididos, atraídos por la experiencia organizativa de los ferroviarios, se acercaron a su líder Enrique Varona González para materializar su principal propósito, que no era otro que lograr la sindicalización de los trabajadores del sector.

La Unión, como se le conocía al gremio de los obreros del Ferrocarril del Norte de Cuba se había fortalecido grandemente y abarcaba un territorio que iba desde Chambas hasta Nuevitas por la costa norte e incluía varios ramales, contando para

³⁸ González, Carlos. (1984). Origen y desarrollo del movimiento obrero camagüeyano. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales. p. 50.

³⁹ Ibídem. p. 51.

esta fecha, según datos aproximados, de 350 a 400 obreros organizados en delegaciones que se supeditaban a la directiva del gremio, integrada por compañeros valiosos elegidos a principios de este año y dispuestos a luchar con todos los medios.

Encabezado por Enrique Varona y secundado por José Rosabal, Julio Caro, Benedicto Rodríguez, Serafín O'Reilly, Manuel Che, José Manuel Guerrero, Lorenzo Septién y otros, el movimiento obrero ferroviario alcanzó una fuerza impresionante. Esta combativa organización mantuvo su lucha reivindicatoria por los derechos de la clase obrera y nunca claudicó en el transcurso de este período a pesar de la represión y los intentos de soborno de que fueron objeto los dirigentes de la misma por parte de los magnates capitalistas.

En reiteradas ocasiones la empresa ferroviaria y la Cuban Cane (monopolio azucarero) le ofrecieron a Varona altas sumas de dinero y hasta cheques en blanco para que abandonara la lucha y se alejara de la región, a lo que siempre respondió con un rechazo enérgico a dicha proposición.

En una ocasión en las oficinas del ferrocarril, en Ciego de Ávila, con una pistola se le trató de obligar a firmar un convenio amañado, y no lo hizo (...) un personero de la Cuban Cane le entregó un cheque en blanco para que pusiera lo que él quisiera y se fuera del país, él congregó a los obreros y delante de ellos rompió el cheque.⁴⁰

Una nota publicada por "El Camagüeyano" en diciembre de 1934, en relación con investigaciones que se seguían sobre el asesinato de Varona, refiere que Genaro Crespo Varona declaró que "... intentaron varias veces sobornar a su tío, pero no lo lograron, amenazándolo de muerte".⁴¹ Muchas anécdotas cuentan los entrevistados en relación con la valentía de Varona para enfrentar las amenazas e intentos de soborno.

Al constituirse la Hermandad Ferroviaria de Cuba el 2 de febrero de 1924, el Gremio "La Unión" de Morón se le adhirió, y en el documento divulgado el 20 de

⁴⁰ Archivo del Instituto de Historia. Adjunto al CC del PCC. "*Carta de Heriberto Pérez Lavín a Evelio Tellería Toca*". Habana, 4 de noviembre de 1972. File 600. No. 24.

⁴¹ Periódico El Camagüeyano. 5 de diciembre de 1934. Camagüey: Biblioteca Julio A. Mella.

febrero del propio año bajo el título “Manifiesto de la Hermandad Ferroviaria” en defensa del derecho de organización de los obreros ferrocarrileros, firmado por la Hermandad y sus Delegaciones, se encuentra la firma de Enrique Varona.⁴² Esta organización representó, al crearse, un considerable paso de avance en la unidad de la clase ferroviaria, lo que motivó que no fuese reconocida de inmediato por la empresa que sólo lo hizo al ver la decisión de lucha de todo este sector hasta lograr el reconocimiento de su organización; sin embargo, cuando los dirigentes principales de la Hermandad se convirtieron en agentes de la policía y de los patronos dentro del movimiento obrero, los vínculos de “La Unión” de Morón con dicha organización dejaron de existir.

El movimiento huelguístico que recorrió la región de La Trocha y toda la provincia camagüeyana en el segundo semestre del año 1924 posibilitó a los ferroviarios estrechar los vínculos con el resto de los sectores obreros de la región. Bajo la dirección de Varona, los obreros de avanzada del sector azucarero desarrollaron una intensa labor entre sus compañeros para lograr la sindicalización. Las huelgas que desarrolló el sector azucarero evidenciaron la influencia recibida, hasta en los más mínimos detalles, de la organización ferroviaria, reflejo del prestigio alcanzado por Varona y la organización que este dirigía entre los obreros azucareros de la región, quienes lo reconocieron como su líder.

Varona y el ejecutivo de “La Unión” se dieron a la tarea desde finales del año 1923, y primeros meses del siguiente, a la organización de los obreros azucareros, propósito que tuvo la natural oposición patronal y condujo al poderoso movimiento huelguístico, en el que la principal demanda fue la sindicalización de los trabajadores.

A los efectos de favorecer la organización de los obreros del sector azucarero Varona y sus compañeros crearon el Sindicato de Trabajadores de la Provincia de Camagüey (STPC), en cuya estructura cada ingenio tendría su propio gremio con un delegado electo por los trabajadores. Sus oficinas se establecieron en el mismo local del sindicato ferroviario, en la calle Callejas No. 51, en Morón. La

⁴²Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1977). ob. cit. “*Manifiesto de la Hermandad ferroviaria en defensa del derecho de organización de los obreros ferroviarios*”. Habana, febrero 20 de 1924. t. I. p. 391-394.

nueva organización sindical no reconoció presidente, sino dos secretarios y dos vice. Varona se reconoce como asesor consejero del STPC y como delegado de “La Unión” de trabajadores del ferrocarril. Fueron directivos de la organización sindical ferroviaria, por su experiencia, los encargados de organizar los gremios en los ingenios azucareros.

El mayor movimiento huelguístico de este año se inició el 9 de septiembre en el central Morón. El paro tuvo como motivo “reclamar el derecho de organización de los obreros y el reconocimiento del sindicato por la Cuba Cane Company”.⁴³ Enrique Varona en entrevista a El Heraldó expresó que la huelga “... empezó porque en el central Morón fueron separados cincuenta trabajadores y treinta y ocho familias. Las causas de esta separación fueron simplemente el haberse distinguido por su propaganda en favor de la organización de los obreros de los ingenios”.⁴⁴

A diferencia de las huelgas de años anteriores en ésta la demanda principal de los obreros era el reconocimiento por parte de las empresas azucareras a su organización gremialista. La reacción patronal inmediata fue el despido de los delegados obreros y el desalojo masivo a las familias en los bateyes de los centrales.

El gremio ferroviario “La Unión” fue el principal promotor de este proceso por la sindicalización del proletariado azucarero, organizador e inspirador del movimiento huelguístico y además su más fiel aliado. Cuando en el central Morón la patronal se opuso a la sindicalización de los obreros e inició un proceso de despido de aquellos que se destacaban en la organización de los obreros Varona y otros miembros del ejecutivo de La Unión se presentaron en la administración del ingenio con un pliego de demandas donde la petición fundamental se refería a la legalización del sindicato.

Lejos de acceder a las peticiones la administración con el concurso de la Guardia Rural procedió al desalojo masivo de las familias, situación que le fue comunicada

⁴³Padrón, P. L. (1980). Julio Antonio Mella y el movimiento obrero. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales. p. 90.

⁴⁴Periódico Granma, 17 de diciembre de 1974. “*Declaración de Enrique Varona a El Heraldó*”. Habana, 1ro de diciembre de 1974.

a Varona quien personalmente condujo una locomotora con cuatro casillas hacia la localidad de Pina en la que trasladó hacia la ciudad de Morón a los obreros y familias despedidas y a otras que le brindaron su solidaridad.(Imagen 24) El propósito de la patronal era sólo expulsar a aquellos obreros destacados como dirigentes y atemorizar al resto, pero la acción de Varona paralizó totalmente el trabajo.⁴⁵

Llegados a Morón los obreros azucareros y sus familias fueron alojados en las casas de los ferroviarios y de otros vecinos que le brindaron su solidaridad. De inmediato se puso en funcionamiento la comisión de auxilio que garantizó el avituallamiento necesario a las familias albergadas.

En su edición del día 11 de septiembre en el diario avileño *El Pueblo* se insertaba bajo el titular *Conflicto obrero en el central de Pina* la siguiente nota enviada por su corresponsal desde aquella ciudad.

Morón, septiembre 10 las 8 pm.

Un serio conflicto obrero se ha planteado en el batey del central “Morón”, perteneciente a este municipio, habiéndose agravado considerablemente esta tarde.

Como viril protesta de los vejámenes que se han hecho a los obreros de ese Central, las familias desalojadas en su totalidad tomaron un tren, llegando a las seis a esta ciudad.

⁴⁵El periódico *El Pueblo* de Ciego de Ávila en su edición No. 216 del 11 de septiembre de 1924, reflejó ampliamente el conflicto entre obreros y patronos del central Morón, y el apoyo que a las familias obreras brindan los obreros de la Norte de Cuba. La Revista “Nueva Luz” editada en Zulueta 37, La Habana, destaca en su edición del 20/9/1924 el apoyo ferroviario a los huelguistas del central Morón, y el 12 de septiembre de 1924 dedica toda la primera página a la huelga de los centrales y el valiente apoyo del Ferrocarril Norte de Cuba. Con respecto a la Hermandad Ferroviaria señala: “La Hermandad Ferroviaria de Cuba no apoya el movimiento de huelga de los ingenios, por no considerarlo oportuno en el momento actual. El C. C. de esta organización que radica en Camagüey, ha comunicado este acuerdo a todas las delegaciones...”

Los obreros de la Norte de Cuba, recibieron a los obreros y sus familiares, brindándoles alojamiento, preparándose un grandioso mitin de protesta que se ha anunciado para dentro de breves momentos en el parque. Los obreros huelguistas del central “Morón” se distinguen por llevar todos corbata roja.

El Pueblo, 11 de septiembre de 1924⁴⁶

El presidente Zayas recibió la visita del embajador norteamericano Crowder quien a nombre de su gobierno exigió medidas drásticas para terminar la huelga y Zayas procedió conforme al dictado de Washington. Tanto el batey como el propio central Morón fueron ocupados por el Tercio Táctico de Camagüey y la Guardia Rural, lo que es expresión del temor que tenían los empresarios a la acción de las masas y una muestra de cómo en aquella época las fuerzas del “orden público” se hallaban al servicio de los explotadores, a los que les protegían haciendas y vidas. La empresa azucarera ante la necesidad de concluir las reparaciones trajo rompehuelgas de La Habana y éstos al ver la grave situación existente se retiraron inmediatamente por temor a la intervención de los obreros.

La huelga, a pesar de los abusos cometidos por el ejército, se extendió por el resto de los centrales de la Cuban Cane y de otras empresas azucareras de la provincia agramontina y algunos de las provincias de Las Villas y Oriente. Lejos de ceder a las demandas de los obreros en huelga las empresas y el gobierno intentaron debilitar y “... romper la huelga desde dentro mediante intrigas, sobornos, amenazas y despidos (...). La represión entró en escena: detenciones, golpizas, asesinatos. Numerosos obreros de nacionalidad española son deportados. Supervisores militares asumen el mando en municipios y bateyes”.⁴⁷

Enrique Varona recorre incesantemente los centrales de la provincia de Camagüey, se reúne con los dirigentes de los obreros, conversa con los obreros en huelga, recaba colaboración económica para las familias más necesitadas. A mediados de octubre mientras efectuaba un mitin en el parque Martí de la ciudad de Morón Varona es detenido por un supervisor militar y junto con otros

⁴⁶El Pueblo. Ciego de Ávila. 11 de septiembre de 2024. *Conflicto obrero en el Central de Pina*.

⁴⁷Roa, Raúl. (1982). *El fuego de la semilla en el surco*. La Habana: Editorial Letras Cubanas.

compañeros es conducido a la prisión provincial. De la detención de Varona dio noticia el periódico "El Pueblo" en su edición del 17 de octubre:

Detenido recientemente el Sr. Enrique Varona, líder de los obreros ferroviarios y de los ingenios (...) obligados los ferroviarios a prestar apoyo moral y material a los obreros de la Cuba Cane, rumorase ya que quizás no transcurran muchas horas sin que sea dispuesto el paro en todas las líneas del Ferrocarril Norte de Cuba.⁴⁸

"El Camagüeyano" también reflejó este hecho en sus ediciones del 17 al 21 de octubre de las que citamos la nota siguiente: "El día 17 de octubre fueron detenidos Varona y trece obreros más pertenecientes a los centrales donde se mantiene un estado de huelga. La causa señalada con el número 356 se codifica por sedición. No se permitió fianza y fueron conducidos a Camagüey. A este hecho siguieron grandes demostraciones populares en la ciudad de Morón. Los obreros de la Norte de Cuba fueron a la huelga".⁴⁹

EL 19 de octubre se produce en Morón una gigantesca manifestación obrera que exige la libertad de Varona y todos los detenidos y el gremio del Norte de Cuba concede 72 horas de plazo para que el conflicto de la Cuba Cane se solucione. Varona fue liberado por la presión popular y al llegar a Morón, cuatro días después de su detención, el recibimiento que le fue tributado fue una grandiosa manifestación popular.

La huelga de los ingenios tuvo el apoyo solidario de diversos sectores de la sociedad en todo el país. Las organizaciones de la Federación Obrera de La Habana hicieron un acto de solidaridad el 22 de octubre en el que denunciaron los atropellos y encarcelamientos de huelguistas azucareros en Camagüey, en este acto presidido por Alfredo López hablaron varios dirigentes obreros y Julio Antonio Mella lo hizo en representación de la Universidad Popular "José Martí".⁵⁰

La Universidad Popular "José Martí" liderada por Julio Antonio Mella fue de las instituciones que más se distinguió en el apoyo solidario a los huelguistas de los ingenios. El 15 de noviembre circularon un manifiesto en el que se llamaba al

⁴⁸El Pueblo. 17 de octubre de 1924.

⁴⁹ El Camagüeyano, 21 de octubre de 1924.

⁵⁰Padrón, P. L. (1980). *ob. cit.* p. 92.

proletariado de Cuba a cooperar con la huelga de los azucareros y en protesta por los abusos y la parcialidad del presidente Zayas en favor de las compañías azucareras yanquis y el 25 del propio mes el ejecutivo de esta institución acordó la adhesión de profesores y alumnos a la protesta de organizaciones obreras por el recrudecimiento del terror militar en los centrales azucareros contra los huelguistas.⁵¹ Al llamado de Julio Antonio Mella los estudiantes del Instituto de Segunda Enseñanza de Camagüey, Matanzas y Pinar del Río también fueron a la huelga.

La prolongada huelga azucarera fue objeto de análisis por Julio Antonio Mella, con criterio marxista, en el artículo “Los nuevos libertadores” publicado en el número de noviembre de 1924 en la revista Juventud y en el periódico El Heraldó en el que refiere que en las huelgas de los ingenios como en las de los ferroviarios y de los estibadores está claro que el problema es que “... en todas el enemigo, el patrón han sido poderosas compañías extranjeras que tratan al trabajador nativo como esclavos y se burlan de las leyes de la República”.⁵²

La continuidad de la huelga, que impedía las labores de reparación de la industria para la próxima molienda, creaba inquietud en las empresas azucareras y el gobierno norteamericano conminaba al presidente cubano para que se encontrara una solución al conflicto y amenaza con la intervención. (Imagen 25)

Ante la presión del movimiento huelguístico y la afectación que esto traía para sus intereses económicos, la Cuban Cane Corporation resolvió reconocer los gremios obreros del sector azucarero, después de cincuenta y un días de paro en los centrales.⁵³ Refiriéndose a esta victoria proletaria la prensa de la época hizo el siguiente comentario:

Como nuestros lectores se habrán dado cuenta por las bases que han dado fin al movimiento, no se pedía en ellas ninguna mejora en el orden material. Ni aumento de jornales, ni disminución de jornada de trabajo. Y no es naturalmente que los obreros de los ingenios no necesiten de ambas cosas; es que los dirigentes de este movimiento comprendieron, con

⁵¹ Ibídem. p. 93.

⁵² Ibídem. p. 94.

⁵³ El Pueblo. 21 de diciembre de 1924.

exacta visión de la realidad, que antes de pedir nada, necesitan asegurar la personalidad colectiva de los obreros organizados.⁵⁴

El triunfo sirvió de estímulo para mantener el movimiento huelguístico en centrales de otras empresas que como *General Sugar Company* se mantenían en su posición anti sindical. Sólo el compromiso personal del presidente de la República, Alfredo Zayas, con Enrique Varona, máximo guía de la huelga, condujo al restablecimiento paulatino de las actividades normales para la zafra desde la segunda quincena de diciembre. (Anexos 2 y 3)

Al abordar el desarrollo de las numerosas manifestaciones de protesta de la clase obrera en el año 1924 en *Historia del Movimiento Obrero Cubano 1865-1958*, se subraya que la más poderosa huelga azucarera abarcó cerca de 30 centrales desde la provincia de La Habana hasta la de Oriente y que uno de los más destacados dirigentes de este movimiento fue Enrique Varona González, presidente del Sindicato Ferroviario La Unión, de Morón. También expresa "... que por ser la mayor parte de los dueños de los centrales empresas norteamericanas, estas huelgas tenían no solo un carácter social, sino también, aunque los obreros no tuvieran conciencia de ello, un carácter combativamente antiimperialista".⁵⁵

Antes de concluir el año nuevamente los obreros ferroviarios se declaran en huelga. Esta vez en solidaridad con un compañero expulsado por la Empresa, la misma se extendió durante varios días, el ferrocarril fue tomado por el ejército, fiel servidor de la clase explotadora que puso parejas para registrar a todos los que entraban al local del gremio e incluso trató de penetrar las reuniones de la organización situando agentes vestidos de civil. La huelga cesó con la reposición del compañero que había sido despedido.

Las numerosas huelgas de los obreros del carril a lo largo del año 1924 fueron un sentido apoyo a las demandas de los azucareros pero éstas también perseguían mejoras para los obreros del sector y mediante esta lucha, que en algunos

⁵⁴Granma. Habana, 17 de diciembre de 1974. Cita de "El Herald", Habana, 1ro de diciembre de 1924.

⁵⁵Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985). La Habana: Editora Política. t. I. p. 218.

momentos adquirió matices sumamente violentos y llevó a la cárcel a los dirigentes obreros, la enérgica acción de “La Unión” y sus dirigentes arrancó a la Empresa importantes mejoras para los trabajadores en cuanto a: condiciones de trabajo, estipulación del tiempo de la jornada laboral, salarios, respeto de los escalafones para el movimiento hacia nuevas plazas y reconocimiento de los dirigentes de la organización obrera con los cuales debía contar para adoptar cualquier medida en contra de un trabajador.

Estas jornadas huelguísticas del año 1924 le dieron a “La Unión” y a su líder una trascendencia extraordinaria: la unidad, la fuerza, la combatividad que alcanzó el movimiento, la vinculación estrecha entre los diferentes sectores y la demanda central que era el derecho a la sindicalización fueron los factores que permiten afirmar que este movimiento se encontraba en una fase superior y que se alejaba paulatinamente del anarcosindicalismo predominante en períodos anteriores, aunque no puede plantearse que ocurrió una transformación directa al marxismo porque los hechos demostraron que aún no se había llegado a esta fase.

“La Unión” fue la organización que jugó el papel de vanguardia por su experiencia organizativa y de lucha y prácticamente fue quien organizó, dirigió y posibilitó con su apoyo material y moral el desarrollo de estas brillantes jornadas; pero no es menos cierto, que el proletariado azucarero después de sus primeros pasos le imprimió combatividad a la lucha y ocurrió un interesante proceso de inter influencias en el que como resultado final se produjo un fortalecimiento, tanto en el plano organizativo como ideológico del movimiento obrero de la región con su correspondiente influencia en sectores obreros del resto del país.

Para esta fecha el gremio “La Unión” establecía relaciones directas con otras organizaciones, sobre todo en La Habana, con las cuales intercambiaba experiencias y se visitaban en comisiones. Los obreros ferroviarios de Morón se solidarizaron con el movimiento de protesta por la injusticia cometida por las autoridades norteamericanas contra Sacco y Vanzetti, realizándose mítines y cursando cables al respecto. Cuando muere Lenin, la directiva organizó una colecta y envió un cable de condolencia a la patria del gran líder del proletariado mundial. También se patentizó la solidaridad con los obreros de la cervecería Polar

encausados injustamente, los que después de su liberación efectuaron una visita de agradecimiento a la ciudad de Morón.⁵⁶

La actividad de Enrique Varona González al frente del gremio "La Unión" lo llevó a mantener contactos con dirigentes de la talla de Antonio Penichet, Alfredo López y Julio Antonio Mella. El 4 de noviembre de 1972, Heriberto Pérez Lavín, compañero de Enrique Varona y dirigente del Sindicato "La Unión", envió una carta al destacado intelectual Evelio Tellería Toca, en uno de cuyos párrafos expresó:

La única vez que vi a Varona eufórico, con la alegría de un niño, fue a raíz de salir de la prisión en la que había conocido a Julio Antonio Mella y trabado con él una gran amistad. A todos les enseñaba con orgullo la bandera roja que Mella le había regalado en la cárcel, con su autógrafo. El anarcosindicalista iba camino de formar la primera célula del Partido en Morón. Así fue de admirable y convincente su contacto con Mella.⁵⁷

Represión al movimiento obrero en la región trochana

El movimiento obrero ferroviario mantuvo su vigor en la primera mitad del año 1925: huelgas, mítines, manifestaciones, actos de solidaridad, matizaron este período. El vínculo entre el movimiento obrero ferroviario y azucarero continuó estrechándose y esto condujo a un mayor acercamiento de los círculos explotadores capitalistas de estos sectores que por igual estaban interesados en la eliminación del líder obrero Enrique Varona González.

Aunque el gobierno había reconocido el derecho a la sindicalización de los obreros azucareros, con frecuencia los empresarios no reconocían a los representantes de estos y por ese motivo se produjo una huelga en el central Stewart en el mes de abril de 1925. De inmediato los obreros ferroviarios declararon un paro de solidaridad durante el cual una máquina que corría operada por un rompehuelgas fue descarrilada. En "El Camagüeyano", diario de la ciudad agramontina, se reflejó lo sucedido:

⁵⁶ Información obtenida en entrevista colectiva realizada por los autores en 1982 a obreros ferroviarios jubilados que participaron junto a Varona en los hechos que se describen.

⁵⁷ Archivo del Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. File 600. No. 24.

El hecho se produjo en el Km. 1 de la línea Norte de Cuba, aproximadamente a las 4.00 a.m. del día 16 de abril de 1925 al paso del Extra No. 7 perteneciente al central Punta Alegre. Se volcaron tres tanques de miel y se destruyó un tramo de la línea.⁵⁸

Las autoridades procedieron a la detención de los obreros Pedro Urquía Echarte, Francisco Polidoro Expósito Maza, Miguel Ángel Jiménez, Ramón Estrada Built y Enrique Varona como los posibles culpables y los condujeron esposados a la cárcel de la ciudad de Camagüey donde permanecieron detenidos por más de cuatro meses. (Imagen 26)

En “*El Pueblo*” se comentaba que “No obstante las acusaciones de la policía y de las autoridades judiciales, ha sido imposible conocer hasta ahora quienes fueron los autores (...) si bien se estima que él (hecho) tenga una relación directa con las diferencias desde ha tiempo existentes entre los obreros ferroviarios y sus patronos.”⁵⁹

Por el testimonio de algunos autores de este hecho se conoció, muchos años después, que Enrique Varona no aprobaba los métodos terroristas y se le ocultó el plan concebido para atentar contra el rompehuelgas Rafael Callejas, el más connotado enemigo de los obreros. Los autores actuaron motivados por la decisión que había adoptado la empresa de expulsar a Varona y la alegría que esta noticia desató en los enemigos de la clase obrera. La bomba fue confeccionada por Urquía Echarte quien era experto en explosivos y le acompañaron Manuel Álvarez Álvarez, Manuel Che Guió y Polidoro Expósito.

El historiador Larry Morales en su obra *Enrique Varona, el líder de las mil huelgas* recoge el testimonio de Polidoro Expósito: “Llegamos y al momento pusimos manos a la obra. Le ayudaba a Urquía cuando me lo solicitaba, (...) mi misión era la de vigilar y estar atento a cualquier movimiento. Con el revólver en la mano y los nervios tensos, me pasé la media hora, aproximadamente, que Urquía estuvo instalando la bomba”.⁶⁰ De los cinco detenidos solo dos estaban relacionados con lo acontecido. Las autoridades nunca descubrieron a los verdaderos autores.

⁵⁸ Periódico “El Camagüeyano”, 17 de abril de 1925.

⁵⁹ Periódico “El Pueblo”. 18 de abril de 1925.

⁶⁰ Morales, L. (1989). *Testimonio de Francisco Polidoro Expósito Maza*. ob. cit. p. 182.

La principal actividad del gremio durante los meses que siguieron estuvo dirigida a lograr la liberación de sus compañeros, destacándose por su capacidad para organizar y dirigir a las masas en este período Manuel Castillo Amaro, compañero de lucha del líder obrero.

En medio de la tensa situación de enfrentamiento de las organizaciones obreras a las empresas expoliadoras ocupó la presidencia de la República Gerardo Machado y con ello se inició un período de recrudecimiento de la represión a la clase obrera, a sus dirigentes y especialmente a los comunistas. Se desató una ola de terror en todo el país y en particular en Morón, donde tuvieron lugar violentos choques entre obreros y patronos y es reprimido por la fuerza el movimiento azucarero y ferroviario que desde prisión continuaba siendo dirigido por Enrique Varona González.⁶¹

El III Congreso Nacional Obrero, que sesiona en Camagüey entre el 2 y 7 de agosto de 1925, cumple el mandato del II Congreso efectuado en Cienfuegos del 15 al 19 de febrero del propio año en el que se adoptó el acuerdo de crear la Confederación Nacional Obrera de Cuba (CNOC)⁶². El congreso de constitución de la CNOC se pronuncia contra la represión de que era objeto el proletariado cubano y sus líderes y se realizó una colecta de cincuenta centavos entre sus delegados para aliviar la situación de Varona y sus compañeros que sufrían prisión en esa ciudad.

Enrique Varona se vio impedido de participar en el Congreso por encontrarse detenido en Camagüey, pero los sindicatos por él organizados tuvieron presencia: por “La Unión” participaron Arturo Estrada y Benedicto Rodríguez, por el Sindicato de Trabajadores de Camagüey lo hicieron Manuel Castillo y el obrero azucarero Manfredo Rodríguez y por el Sindicato de Braceros y Estibadores de Puerto Tarafa asistieron Severino Díaz y José Morales; estos delegados visitaron en reiteradas ocasiones a Varona y recibieron sus orientaciones que transmitieron en las

⁶¹ Academia de Ciencias de Cuba. ob. cit., pág. 113.

⁶² Al II Congreso Obrero efectuado en Cienfuegos asistieron los moronenses Manuel Castillo en representación del Sindicato de Trabajadores de Camagüey y Benedicto Rodríguez como delegado de La Unión de Morón. Fuente: Entrevista colectiva a ex obreros ferroviarios.

sesiones del Congreso. Alfredo López, principal figura del Congreso, también visitó a Varona en la cárcel. Entre las principales demandas del sector azucarero se planteó la situación de los raquícos salarios devengados por los obreros, el reclamo de 8 horas máximas por jornada, la eliminación de vales y el aumento de personal y creación del tercer turno.

La recién fundada Confederación Nacional Obrera de Cuba (CNOO) y el Partido Comunista (PC), constituido en el propio mes, se plantearon la difícil tarea fundamental de organizar a los obreros azucareros, tarea que en la provincia de Camagüey tenía creada la base del trabajo gremial y sindical realizado por Enrique Varona González y donde algunos de sus cuadros participaron en el congreso obrero.

El 10 de agosto los obreros del central Stewart se declaran en huelga ante la negativa del administrador a reconocerles el delegado. La huelga se extiende a otros centrales de la *Cuban Cane Sugar Corporation*. Se solidarizan con los huelguistas la Federación Obrera de La Habana y los ferroviarios de Guantánamo y de Morón. La directiva de la CNOO, recién nombrada en el III Congreso Obrero, envía un mensaje de apoyo a sus demandas. El Camagüeyano publicaba días más tarde la nota siguiente:

Hasta ahora se mantienen en huelga los centrales Morón, Stewart y Jagüeyal... La causa de este nuevo conflicto proletario estriba en haber sido separados de sus empleos los delegados del Gremio, en cada una de estas fincas azucareras.

Los obreros en huelga han declarado que no están dispuestos a volver a sus ocupaciones habituales, mientras sus compañeros separados no sean repuestos en sus cargos.⁶³

Ante estos acontecimientos el embajador Enoch E. Crowder visitó la Secretaría de Estado para exigir al Gobierno medidas que pongan fin a la huelga en los centrales norteamericanos y en el ferrocarril de Guantánamo donde ha quedado impedido el abasto de agua a la Base Naval. En Palacio, Machado y Zayas Bazán examinaron la grave situación y resolvieron frenar el movimiento huelguístico con un ataque directo a los líderes comunistas y obreros. "... Rogerio Zayas Bazán ordena a la

⁶³ El Camagüeyano, 14 de agosto de 1925.

policía secreta una investigación. Es para redactar un informe confidencial, que ha sido solicitado al gobierno cubano por la embajada yanqui, pedido a su vez por Washington.”⁶⁴

Cuando Machado se enteró de que el movimiento en los centrales de La Trocha había sido concebido y dirigido por Enrique Varona, pese a que éste guardaba prisión, decidió eliminarlo. El 15 de septiembre Varona y sus compañeros son absueltos y puestos en libertad por falta de pruebas y por la presión del pueblo de Morón y otras localidades; sin embargo, el propio Varona al salir de la cárcel dijo a varios compañeros “... que había sido libertado para asesinarlo. Su eliminación física era reclamada por la Empresa Ferroviaria Cuba y la *Cuban Cane* al tirano Machado...”.⁶⁵

El primer intento para asesinar a Varona se produjo el propio día de su excarcelación cuando regresaba a la ciudad de Morón. Se frustró por la información dada al líder obrero por un Guardia Rural que, conocedor de lo tramado, esperó en la estación de Ciego de Ávila el tren en que viajaban Varona y sus compañeros e informó a este el plan concebido para su asesinato cuando el tren llegase a la estación de Pina. Efectivamente, en la estación de aquel poblado estaba, vestido de civil y listo para cumplir la orden el soldado Filomeno Reina. El criminal abordó el tren en cuanto arribó al andén y desesperadamente buscó su objetivo; pero Varona, escondido en el servicio sanitario, burló al asesino quien abandonó el tren visiblemente decepcionado.⁶⁶

Cuatro días después, el 19 de septiembre, cuando se dirigía con su esposa y una de sus hijas a una actividad organizada por el gremio de obreros ferroviarios “La Unión” en el cine “Niza”, en Morón, para recaudar dinero destinado a compañeros presos, fue abatido por las balas de un asesino a sueldo.

En la ciudad de Morón, los obreros querían tomar el Cuartel de la Guardia Rural, lugar donde creían que estaba escondido el asesino. Las instituciones públicas y el comercio cerraron sus puertas en señal de duelo. Al sepelio del líder acudió una multitud de personas, bajo la vigilancia atenta de la policía temerosa de

⁶⁴ Academia de Ciencias de Cuba. ob., cit., p. 113.

⁶⁵ Pedro Luis Padrón. (1970).ob. cit., p. 11.

⁶⁶ Ídem.

aquella manifestación popular, considerada por algunos medios, superior a tres mil personas.⁶⁷“... resultó un acto imponente la conducción al cementerio del cadáver del ciudadano tan vilmente asesinado, concurriendo al mismo representaciones de todos los centros moronenses y centenares de obreros”.⁶⁸

El asesinato de Varona tuvo una repercusión extraordinaria en diversos sectores de la sociedad cubana que de muy diversos modos expresaron su repudio. La Federación Obrera de La Habana emitió una protesta pública en nombre de las colectividades obreras, en la que también denunció que otros dirigentes de las organizaciones obreras “... han sido notificados verbalmente de que también serán asesinados obedeciendo un plan de los enemigos de los obreros”.⁶⁹

La Hermandad Ferroviaria que en esos días efectuaba su Congreso en Camagüey, hizo pública su condena a través de diferentes medios. En carta al director del reaccionario Diario de la Marina expresó su protesta en nombre de 45 000 obreros ferroviarios e informaba de la “... paralización del tráfico durante cinco minutos en señal de duelo a la hora en que se efectúe el sepelio”.⁷⁰ Machado, haciendo gala de su mayor cinismo e hipocresía, respondió al telegrama enviado por la Hermandad Ferroviaria:

Plaza Habana, sep. 25 a las 5 y 15 pm.

Pérez

Presidente Hermandad Ferroviaria de Camagüey.

Recibido su telegrama. Gobierno condena asesinato de Enrique Varona y confía como deben confiar los elementos obreros en que los tribunales de justicia no escatimarán esfuerzo esclarecimiento crimen y castigo de los responsables. Acción de esos tribunales debe ser ayudada por el aporte de cualquier dato o antecedente que puedan hacer elementos interesados en descubrimiento de autores muerte de Varona. A ellos por

⁶⁷ El Camagüeyano, 21 de septiembre de 1925.

⁶⁸ El Pueblo, 21 de septiembre de 1925.

⁶⁹ Nueva Luz, 20 de septiembre de 1925. Citado por Larry Morales, ob., cit., p.225.

⁷⁰ Diario de la Marina, 21 de septiembre 1925. Citado por Larry Morales, ob., cit., p.225.

tanto debe acudir mejor que con protestas y solicitud de justicia al poder ejecutivo.

Gerardo Machado

Pdte. República.⁷¹

Alfredo López desde la revista *"El Fígaro"*, acusó en varias ocasiones a Machado del asesinato de Varona por lo que fue llamado a Palacio por el tirano que lo amenazó diciéndole que no le permitiría ni una letra más sobre el asunto, a lo que Alfredo López contestó que lo seguiría planteando mientras no demostrara lo contrario; poco tiempo después éste fue también asesinado.

El 1ro de octubre el Comité Pleno de la Federación Obrera de La Habana lanzó un manifiesto de protesta por el asesinato de Enrique Varona, en el que se explicaban los hechos sucedidos y planteaba:

... y los asesinos seguros de su impunidad y resguardados por anticipado, hasta quien sabe si repitieron su borrachera de sangre con otra de alcohol, satisfechos de haber herido en el corazón no ya a Enrique Varona, que caía traidora y cobardemente asesinado, sino a los obreros, al proletariado de Cuba, que sabe perfectamente que al no poderseles asesinar a todos se escogía a uno de los más leales y honrados, de entre ellos, como para que sintieran el golpe los demás trabajadores también...⁷²

Julio Antonio Mella, exiliado en México, publicó en agosto de 1926 una profunda valoración sobre el líder ferroviario y azucarero de la región de La Trocha, con quien había establecido una estrecha amistad en el fragor de la lucha de los años 1924 y 1925. (Anexo 4). En el mes de septiembre de ese propio año, el Comité Central del Partido Comunista de Cuba, por intermedio de Mella, publicó en el periódico *"El Machete"*, una denuncia a la situación de Cuba en la que señalaba como "... Varona, organizador de los obreros ferroviarios, había sido fusilado por la espalda por una pareja de la Guardia Nacional cuando iba acompañado de su

⁷¹ Larry Morales, ob., cit., p. 227.

⁷² Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista. (1981). ob. cit. t. 2. p. 24.

mujer e hijos en plena calle, a los pocos días de haber salido de la cárcel absuelto de un delito imaginario...”.⁷³

La causa 372 de 1925 instruida por el asesinato de Varona fue declarada sobreesédo provisionalmente en noviembre del propio año para ser reabierto ocho años después, cuando la tiranía machadista había sido derrotada y se presentaron nuevas evidencias de los culpables. Del expediente en cuestión se deduce que la muerte de Varona fue planeada desde los niveles superiores. Un Informe de la Policía Judicial expresa que Gerardo Machado tan pronto como tomó posesión de la Presidencia de la República concibió la idea de tomarse la justicia por su cuenta:

(...) establecía contra los protestantes una estrecha vigilancia y persecuciones, que se convertían en amenazas y si esto no prosperaba, los condenaba a morir, como ocurrió en los distintos casos.

Varona fue encarcelado, pero como los ánimos de sus compañeros se exasperaron, Machado resolvió ponerlo en libertad y matarlo (...) ⁷⁴

La orden para el crimen salió del propio Palacio Presidencial. Gerardo Machado, convencido de que el líder obrero entorpecía sus proyectos de gobierno y bajo exigencias de las empresas ferroviarias y azucareras aceptó la sugerencia de su Ministro de Gobernación Rogerio Zayas Bazán y convencido de que solo la eliminación de Enrique Varona detendría los movimientos huelguistas en los dos principales sectores de la economía le dio las órdenes pertinentes a su subordinado quien las transmitió al coronel Desiderio Rangel y este a su vez dio la orden al ejército en Morón donde encontraron el elemento ejecutor del crimen en el soldado Pedro Piedra Castillo, quien aceptó a cambio de un ascenso a sargento y quinientos pesos. Para la operación los representantes de la *Cuba Cane Corporation* entregaron a Rangel la suma de diez mil pesos; cantidad que el jefe militar de Camagüey “distribuyó” entre los sujetos de distinto rango que lo planificaron y llevaron a cabo.⁷⁵ En 1936 culminó el proceso en el que el fallo del tribunal absolvía al último de los procesados por el asesinato de Enrique Varona.

⁷³ Julio Le Riverend y otros.(1974). ob. cit. t. IV. p. 59.

⁷⁴ Morales, Larry. *Informe de la policía judicial*. ob., cit., p. 254.

⁷⁵ Entrevista colectiva a compañeros de lucha de Varona que asistieron a las sesiones del proceso judicial en el juzgado de Camagüey.

Los verdaderos responsables, los autores intelectuales del crimen, nunca fueron al banquillo de los acusados. Pedro Piedra Castillo permaneció oculto y nunca fue procesado. Después del 1 de enero de 1959, fue apresado y absuelto por su estado de salud muy quebrantada y por los años transcurridos.

Varona significaba un peligro para los intereses yanquis, se había convertido en un líder de gran envergadura y por esos motivos fue mandado a asesinar. Este hecho constituyó una pérdida sensible para el movimiento obrero en la provincia de Camagüey, particularmente para el Gremio Ferroviario “La Unión”, que se vio privado de su máximo dirigente y sometido a una violenta represión. Con la muerte de Varona se cerró una etapa brillante del movimiento obrero ferroviario, azucarero y portuario en la región de La Trocha, a partir de entonces comenzó una nueva, bajo condiciones mucho más duras, que alcanzó especial fuerza en el primer lustro de la década del 30.

En resumen, el movimiento obrero en la región durante este período tuvo rasgos marcadamente anarcosindicalistas, no obstante, se aprecia en el mismo una evolución hacia formas superiores de organización y lucha, que se corresponden con la evolución del movimiento obrero cubano en general, hacia la corriente de orientación marxista.

Aunque no hubo definición teórica antimperialista en el terreno práctico el movimiento obrero de la región golpeó los intereses de los monopolios norteamericanos que dominaban nuestra economía. El proceso de organización y primeras luchas, del proletariado de la región en esta etapa, es una manifestación concreta del proceso que se está operando a escala nacional del nuevo despertar de la conciencia nacional. Este período se cierra con la muerte de Enrique Varona González, figura que en su proyección pasó de un líder de sector a líder regional con repercusión nacional y evidentemente se proyectaba hacia mayores empeños dentro del movimiento obrero cubano como fuera expresado por Julio Antonio Mella en *“El Grito de los Mártires”* donde realiza una magnífica valoración del gran líder obrero, cuya indudable evolución ideológica lo acercaba a la senda del marxismo.

.

Quinto Capítulo

LA CLASE OBRERA FERROVIARIA EN LA REVOLUCIÓN DEL 30

Ofensiva patronal y letargo en el movimiento obrero

La creación de la Confederación Nacional Obrera de Cuba (CNOC) junto a la constitución del Partido Comunista (PC), en agosto de 1925, fueron los acontecimientos más importantes de la década de 1920 en el país. Contra estas organizaciones de inmediato se puso en marcha el plan represivo previamente elaborado por el gobierno de Gerardo Machado y Morales, fiel exponente del servilismo de los gobernantes de la República neocolonial al imperialismo norteamericano.

A principios de septiembre, tomando como pretexto que su propaganda era subversiva, se provocó un falso proceso judicial contra el PC que lo obligó a pasar a la clandestinidad debido a la persecución desatada contra sus miembros. Al mismo tiempo fueron aplicados los más feroces métodos represivos contra el movimiento obrero, la CNOC fue ilegalizada y se fundó la Unión Federativa Obrera Nacional, organismo este de carácter policíaco cuyo fin era dividir al frente obrero.

En la región de La Trocha la máxima expresión de la ola de terror desatada fue el asesinato de Enrique Varona González, hecho que tuvo una profunda repercusión en la organización y combatividad de los obreros ferroviarios, portuarios y azucareros. El Gremio “La Unión”, cuyos principales dirigentes fueron amenazados de muerte o expulsados de la empresa ferroviaria, quedó bajo control patronal y sus directivas estuvieron matizadas por un profundo carácter reformista. Ramón Rivacova fue enviado a la cárcel de Isla de Pinos y Armando Wilton, Manuel Castillo, Polidoro Expósito, Ramón Estrada y Benedicto Rodríguez, todos destacados luchadores por los derechos de los obreros, cesanteados.

Siguieron años difíciles para el movimiento obrero de la región. El ejército desempeñó un papel destacado como agente represor al servicio de los opresores extranjeros y nacionales. La empresa ferroviaria logró su objetivo de dividir las filas de la clase obrera al influenciar la composición de las directivas,

por lo que en estas condiciones las manifestaciones de protesta fueron muy aisladas y de inmediato sofocadas.

Arturo Estrada presidió el Gremio “La Unión” desde la muerte de Varona hasta 1928. Su mandato se caracterizó por métodos reformistas y burocráticos en la gestión de las demandas obreras. Los intentos por emprender movimientos huelguísticos durante estos años fracasaron por falta de consenso de las asambleas celebradas al efecto. En este último año bajo la influencia de la administración ferroviaria fue electa una nueva directiva, presidida por Lorenzo Septién, que en la práctica fue un órgano al servicio de la patronal. No solo se resquebrajó la fortaleza del movimiento obrero ferroviario sino que en el sector azucarero, cuyo organizador y líder fue Enrique Varona, perdida su representatividad jurídica, su situación pasó a ser en extremo calamitosa.

La CNOC y el PC, actuando desde la clandestinidad, en el ámbito nacional lentamente logran avances en su organización y asumen la dirección de las masas contra el régimen machadista. La situación del país a comienzos de 1930 es analizada por Lionel Soto en su obra *La Revolución del 33*:

... el movimiento huelguístico y reivindicativo, bajo la dirección de la CNOC y del Partido Comunista, se tornaba alarmante para gobierno y patronos. La CNOC, con altibajos, había logrado imponer la legalidad de sus locales y de su propaganda, aunque sufriendo continuamente agresiones y acosos de la policía”.⁷⁶

Para esta fecha la clase obrera del Ferrocarril del Norte de Cuba aún no había logrado liberarse de la dirección patronal que le impedía organizarse para la lucha por sus reivindicaciones. Es a principios de este año que se constituye la primera célula del PC en la ciudad de Morón, a ella se integraron numerosos obreros del sector ferroviario, algunos de ellos compañeros de Enrique Varona que habían evolucionado ideológicamente desde las posiciones anarcosindicalistas.

Es en esta situación que se desarrolla la primera gran jornada de lucha del proletariado cubano contra la tiranía. La huelga general del 20 de marzo de 1930, organizada y dirigida por Rubén Martínez Villena máximo dirigente del PC y la CNOC, tuvo como objetivos la lucha contra la desocupación, la protesta contra la

⁷⁶Soto. L. (1978). *La Revolución del 33*. La Habana: Editora Ciencias Sociales, t. 2, p. 2.

ilegalización de los sindicatos y el llamado al derrocamiento de la tiranía machadista.

En la ciudad de Morón, aún era débil el trabajo de agitación y organización de las masas porque estaban en un incipiente proceso de formación las células del PC y el movimiento obrero ferroviario, que siempre fue la vanguardia del proletariado en la región, se hallaba en manos de una directiva amarilla en confabulación con los intereses y dirigentes de la Empresa; estas fueron las razones por las que no se participó en la huelga, aunque la clase obrera se manifestó espontánea y aisladamente a favor de la misma e incluso hubo clamores por secundarla.⁷⁷

El 1ro de mayo de 1930 en la ciudad de Morón y regiones colindantes aparecieron banderas y carteles que saludaban la fecha; eran los primeros síntomas de la existencia del PC y de una vanguardia obrera que ganaba conciencia de la necesidad de luchar por la solución de los problemas económicos y políticos que los afectaban.

El historiador Lionel Soto en su obra *La Revolución del 33* ofrece una exhaustiva valoración de la situación cuando expresa:

Después de las jornadas de marzo y mayo y teniendo en cuenta la agitación obrera y las consecuencias naturales de las huelgas que llevaban a la cárcel a cientos de activistas proletarios, el PC decidió fundar Defensa Obrera Internacional (DOI). La DOI bajo la dirección de militantes comunistas, agrupaba a muchos elementos antiimperialistas y a delegados de los sindicatos y, rápidamente, creó filiales en las principales poblaciones del país, que desarrollaron una activa solidaridad con todos los luchadores sociales y políticos perseguidos por el aparato policiaco. El auge de la DOI hizo que en agosto de 1930 se le ilegalizara, medida que no impidió que siguiera funcionando”.⁷⁸

Al finalizar el año 1930 en la ciudad de Morón ya existía una filial de Defensa Obrera Internacional en cuya dirección se destacaron Expósito Vázquez, Clodomiro Estévez, y otros militantes del PC. Esta organización fue la vía idónea

⁷⁷Entrevista de los autores a Nicolás López Hernández, obrero ferroviario y militante comunista en el período.

⁷⁸ Lionel Soto: ob. cit., p.13.

que tuvo el PC para el aglutinamiento y concientización de la clase obrera y a ella se integraron un grupo considerable de obreros ferroviarios.

Durante el año 1931 se aprecia el despertar de la clase obrera del sector ferroviario que por medio de manifestaciones y mítines, aprovechando la celebración de efemérides, funerales de obreros ferroviarios y de otros sectores que se habían destacado en la lucha en períodos anteriores, se manifestaron contra las condiciones de trabajo planteando demandas económicas y enarbolando consignas dirigidas contra el terror imperante en el país.

Como parte de la estrategia trazada por el PC fueron creadas en Morón en 1931 las primeras células de la Liga Juvenil Comunista (LJC),⁷⁹ con la fachada de clubes juveniles deportivos, en centros de producción, organizaciones sindicales y estudiantiles. De esta manera se aprovechaban las escasas posibilidades legales que dejaba el machadato y se agrupaba a los jóvenes en asociaciones públicas, que inscritas en los gobiernos provinciales de acuerdo con todas las exigencias de la ley, posibilitaban, detrás del manto artístico-cultural que las representaba, abordar importantes temas de carácter social e ideológico en la educación de la juventud.

En la ciudad de Morón entre sus células más fuertes estuvieron las que se formaron entre los jóvenes obreros ferroviarios que enarbolaban demandas a favor de una reducción de la jornada laboral y mejoras salariales. En el orden político los miembros de la Liga prestaron al Partido un decisivo apoyo en la tarea de organizar al movimiento obrero en los distintos sectores. La contribución de la Juventud Comunista a la causa obrera en los años de 1931 a 1933 fue de una significación extraordinaria y cuando, siguiendo las orientaciones de la dirección

⁷⁹ “La Liga Juvenil Comunista (LJC) de Cuba, se creó en 1928 cuando a propuesta de Rubén Martínez Villena, el Comité Central del Partido nombra una comisión, integrada por Higinio Ordoqui, Isidro Figueroa y Fabio Grobart, encargada de cumplir el acuerdo del Congreso Constituyente del Primer Partido Marxista-Leninista de Cuba, en agosto de 1925, que establecía como un importante objetivo, la fundación de la organización juvenil”. Grobart, Fabio. (1980). *La primera organización de los jóvenes comunistas cubanos*. En el folleto “Cincuenta Aniversario de la Liga Juvenil Comunista. 1928-1978”. La Habana: Editorial Orbe.

nacional, el PC envió a muchos de sus militantes a las zonas rurales de la región con el fin de organizar a los trabajadores agrícolas para la lucha general contra Machado y contra los patronos, en esta labor que debió desarrollarse en la más absoluta clandestinidad, el Partido contó con la decidida colaboración de la LJC.

La clase obrera ferroviaria contra el régimen machadista

Se inició el año 1932 con un importante éxito para los obreros ferroviarios que destituyeron la directiva patronal encabezada por el agente amarillo Lorenzo Septién y establecieron una nueva, presidida por Emilio Fernández que era en esos momentos el Secretario del Partido en la región; hecho calificado por los obreros como “la toma del sindicato por los comunistas”.⁸⁰

La organización sindical, bajo el control de militantes comunistas, se convirtió en el verdadero representante de los intereses del proletariado, preparó a la clase obrera no sólo para enfrentar la lucha económica sino también política contra el régimen tiránico de Machado. Al finalizar el año la cifra de militantes comunistas en el sector ferroviario rebasaba los treinta miembros organizados en varias células creadas según los departamentos de trabajo y constituían el núcleo de la vanguardia revolucionaria en la región.

Cuando el nacionalista Juan Blas Hernández se alzó contra Machado en la zona noroeste de la provincia, recibió la simpatía y ayuda del sector ferroviario que le suministró dinero, ropa, víveres, ya que “... aunque no se compartía su ideología, era un movimiento antimachadista y por eso se le apoyó”.⁸¹

El año 1933 se inició con una campaña cívica nacional contra el pago de impuestos y el consumo general, campaña que tuvo a su favor la extraordinaria baja de los ingresos de la población y el alto grado de miseria existente. En la región de La Trocha se produjo una reanimación de las luchas populares en torno a estas campañas cívicas, como lo fue la creación del llamado “*Comité Pro abaratamiento de las tarifas eléctricas*”, en torno al cual se aglutinaron los distintos sectores y organizaciones. En la ciudad de Morón los ferroviarios estuvieron representados en la persona de José Manuel Guerrero, también lo

⁸⁰Información obtenida en entrevista a Nicolás López Hernández.

⁸¹ Ídem.

estuvo el Partido Comunista por Ricardo Álvarez, aunque este último no de manera oficial sino en representación de una logia masónica para evitar la persecución. De esta forma se constituyó un verdadero movimiento de masas que manifestaba su descontento y repulsa hacia la política machadista.

El 1ro de mayo las manifestaciones de rechazo al régimen subieron de tono con la distribución de manifiestos, la pintura de lemas y consignas antimachadista en las paredes, se colocaron banderas en tendidos eléctricos y como hecho más notorio, la colocación en lo alto de una estructura metálica del patio de ferrocarriles de una gran bandera roja a cuyo extremo fue atado un paquete sobre el cual los guardias que fueron llamados a verificar el hecho desde una posición segura descargaron una lluvia de balas al suponer que pudiera ser una bomba, atrayendo la atención pública con lo que dieron aún mayor notoriedad al hecho, y la fuerza pública se cubrió de ridículo.⁸²

El año 1933 marcó el punto culminante de la aguda crisis en que se debatía la economía capitalista mundial que repercutió con fuerza en Cuba por su secular dependencia y los mecanismos de dominación neocolonial establecidos en torno a nuestro principal renglón económico, la industria azucarera. En el Proyecto de Resolución de la II Conferencia Nacional del Sindicato Nacional de Obreros de la Industria Azucarera (SNOIA) celebrada en Camagüey el 16 de julio de 1933 se sintetiza la situación:

... la paralización de la industria fundamental tiene una enorme repercusión sobre toda la vida económica del país. Significa en primer lugar el paro en masa de decenas de miles de obreros, y por consecuencia, la disminución brusca y aguda de la capacidad adquisitiva de las masas, lo cual agrava la situación de las demás industrias del país, especialmente las de consumo. La paralización de la producción azucarera trae como consecuencia inmediata, además, una caída brusca en el movimiento de los ferrocarriles, puertos y del transporte en general, así como del comercio y de la circulación monetaria. Las consecuencias son: nuevos despidos y rebajas a

⁸² Información obtenida mediante el proceso de entrevistas colectivas.

los obreros ferroviarios, portuarios, etc., y consiguiente agravación de la crisis siguiendo el ciclo anterior.⁸³

Cuando el 27 de julio se produjo una huelga en el sector transportista urbano de la capital, en la ciudad de Morón respondiendo al llamamiento que en este sentido efectuaron la CNOC y el PC, los distintos sectores obreros (comerciantes, zapateros, choferes, tabaqueros) se sumaron a la misma convirtiéndose el sindicato ferroviario, una vez más, en el estado mayor de la acción. Inmediatamente se establecieron los contactos con los portuarios de Nuevitas y Puerto Tarafa que se incorporaron al movimiento.

Las acciones desarrolladas por las autoridades, para la normalización de la situación y romper la unidad del movimiento, fracasaron en sus propósitos y la ciudad de Morón quedó prácticamente paralizada a partir del día 7 de agosto. El pueblo que se lanzó a las calles al propalarse la falsa noticia de la caída del tirano durante los días siguientes no cesó en sus continuas manifestaciones en defensa de las demandas económicas para diversos sectores obreros y demostraciones de repulsa a la política machadista.

Ante la crítica situación que vivía el régimen, Machado ofreció concesiones a los huelguistas y a sus organizaciones sindicales con la finalidad de ganar tiempo y distraer la atención pública; aceptadas en principio por la dirección de la CNOC y el PC el rechazo proletario hizo reconocer la voluntad de combate de las masas y estas organizaciones vuelven a encabezar la huelga, intransigentemente, hasta el final. No obstante, en Morón se adoptó la política concesionista de Machado para arrancarles reivindicaciones a los empresarios, aunque sin cesar en la actividad revolucionaria que se mantendría aún después del 12 de agosto.

En plena efervescencia revolucionaria el día 9 se produjo una gran manifestación, convocada por el PC y secundada por todos los sectores sociales y obreros de aquella región. Una multitud enardecida por la arenga de Miguel Más y presidida por una gran bandera roja con la hoz y el martillo se desplazó desde el Parque Martí hasta el Parque Agramonte, por toda la calle Martí. La presencia femenina

⁸³Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1977). *Proyecto de Resolución para la Segunda Conferencia Nacional del Sindicato Nacional de obreros de la industria azucarera*". 16 de junio de 1933.ob.cit.p. 332.

se hizo sentir; entre las que portaban banderas rojas se destacaban Ana Lugones, Ana Luisa Caballero y Leonor Varona, esta última hija del mártir ferroviario. Durante aquellos memorables días de agosto de 1933 múltiples acciones se desarrollaron contra la Empresa Ferroviaria por parte de la enardecida ola popular.⁸⁴

Luego del 12 de agosto, cuando se produjeron manifestaciones infinitas de júbilo popular al conocerse la noticia de la caída de Machado, se fortalecieron aún más las agrupaciones obreras que se aglutinaron en torno al Sindicato Ferroviario “La Unión”, convertido en la más combativa organización obrera de la región. A través de este se fueron canalizando las aspiraciones y demandas de otros grupos obreros, sobre todo agrupaciones de azucareros y portuarios muy vinculados a la rama del transporte por las actividades afines que realizaban. Los miembros del PC se destacaban en la dirección del movimiento obrero en estos sectores.

La lucha se encausó hacia la obtención de las justas demandas reivindicativas de los obreros ante las empresas expoliadoras. En el sector ferroviario se obtuvieron como principales conquistas:

Se le concede la personalidad jurídica al Sindicato “La Unión”, es decir, su reconocimiento por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Norte de Cuba.

Mantenimiento de las 8 horas de trabajo, estableciéndolo en aquellas secciones donde no se cumplía anteriormente.

Sueldo mínimo de acuerdo con la esfera de trabajo que ocuparan los obreros (que significaba un sustancial aumento del 10%).

Descanso retribuido.⁸⁵

Estas demandas fueron obtenidas gracias a la combatividad e intransigencia de los líderes del Sindicato que contaban con el apoyo de las masas trabajadoras, independientemente de que la empresa no estaba en condiciones de oponer resistencia a las mismas, dadas las condiciones de inestabilidad e incertidumbre

⁸⁴ Información obtenida por los autores en entrevista colectiva a obreros ferroviarios jubilados.

⁸⁵ Archivo de Ferrocarriles Centro–Este, Camagüey. Legajo 105. Año 1933.

existentes que ya se habían manifestado en otras regiones, como por ejemplo en Antilla, donde el pueblo enardecido había causado numerosos daños a las propiedades de la Empresa por haberse opuesto ésta a satisfacer mejoras en las condiciones de trabajo y salario de los trabajadores.

Los ferroviarios apoyaron el Soviet que dirigido por militantes del Partido Comunista en la Isla de Turiguanó se mantuvo durante dos semanas, en las que organizaron la producción y distribución de alimentos y repartieron tierras, hasta que fueron desalojados por la fuerza militar.⁸⁶

El 19 de septiembre de 1933 fue conmemorado el VIII aniversario del asesinato de Enrique Varona.(Imagen 27) Al acto convocado y organizado por el Sindicato Ferroviario “La Unión”, dirigido en la fecha por Pablo Betancourt, asistieron obreros y población en general de diferentes partes de la región. Participaron prestigiosos dirigentes de talla nacional en representación de la CNOC y el PC. Lázaro Peña finalizó su intervención con unos poemas de Maiakovski, y Juan Marinello tuvo a su cargo las conclusiones. Al finalizar el homenaje de recordación al dirigente desaparecido todos entonaron el himno de los proletarios del mundo “La Internacional”.⁸⁷

Precisamente ese día se aprobó por parte del gobierno Grau-Guiteras⁸⁸ el decreto que estipulaba el cumplimiento de la jornada laboral máxima de ocho horas, la cual constituía una vieja aspiración del proletariado y por la que el propio Varona batalló incansablemente.

Otra de las medidas dictadas por este gobierno fue el decreto Núm. 2605 mediante el cual se reglamentaba la organización sindical. Sin embargo, en el artículo VIII se señalaba que “... para pertenecer a la Directiva de un Sindicato será requisito indispensable (...) ser ciudadano cubano...” lo que muestra un

⁸⁶Entrevista a Ricardo Álvarez, ex obrero ferroviario y dirigente del Partido Comunista en la década del 30.

⁸⁷ Entrevista a Nicolás López Hernández, ex obrero ferroviario y dirigente del partido en la fecha.

⁸⁸ Gobierno Grau-Guiteras, también llamado de los 100 días –10 de septiembre de 1933 al 15 de enero de 1934-. Durante su gestión se aprueban una serie de decretos y leyes revolucionarias y progresistas dictadas bajo la inspiración de Antonio Guiteras.

síntoma reaccionario, chovinista de este decreto y en la práctica limitaba que los cientos de miles de trabajadores españoles y jamaicanos que laboraban en el país, sobre todo en la industria azucarera, no podrían hacerse representar por individuos de sus propias comunidades nacionales.⁸⁹

Simultáneamente con este decreto se aprobó una llamada “Ley Provisional de Nacionalización del Trabajo”⁹⁰ la cual suscitó de inmediato las más diversas reacciones. Esta ley establecía el principio de la preferencia del trabajador nativo sobre el extranjero, aunque poseyeran la paridad profesional. La misma afectaba a decenas de millares de inmigrantes españoles, así como a los antillanos (haitianos y jamaicanos), a los hebreos y a los chinos.

El PC y la CNOC combatieron enérgicamente esta ley, distinguiendo en la misma su aspecto criminal, agresor del hermano proletario venido de cualquier latitud y en nombre del internacionalismo condenaron el evidente nacionalismo burgués que destilaba y previnieron el cúmulo de arbitrariedades que engendraría.

Esto constituyó un polémico asunto a nivel nacional que se manifestó en la región de manera fehaciente por la gran cantidad de inmigrantes que compartían las luchas y vicisitudes de sus hermanos cubanos, por lo que hubo pronunciamientos contrarios a la implantación de esta ley por cuanto la misma propiciaba la división en el seno del movimiento obrero.

La vanguardia revolucionaria en aquellos momentos fue incapaz de distinguir las diversas tendencias que actuaban en el seno del gobierno Grau-Guiteras y esta fue una de las razones que provocó la falta de apoyo y de unidad en torno a las medidas emprendidas por el mismo. Actitud motivada, también, por las debilidades en la orientación ideológica que tenía el movimiento revolucionario y su justificada desconfianza hacia un régimen burgués de tendencia liberal que no contaba con una sólida estructura interna.

Después de las jornadas huelguísticas del año 1933 en las que se obtuvieron importantes concesiones de la Empresa, continuó el movimiento reivindicativo de los obreros ferroviarios exigiendo: el mejoramiento de sus condiciones de trabajo, el pago de las llamadas “Horas H” (aquellas en que el obrero no estaba

⁸⁹ Soto, Lionel. ob. cit., t. 3, p. 188.

⁹⁰ Ibídem. p. 198.

trabajando pero se encontraba fuera de su hogar para llegar, salir del trabajo, roturas, atrasos, etc.) y la creación de adecuadas condiciones para los obreros de vías, los más explotados del sector.

En resumen, el debilitamiento del movimiento obrero en la región a causa de la muerte de Varona y por el recrudecimiento de la represión machadista, fue la tónica inicial de este período que también se caracterizó por la existencia de elementos patronales en la dirección de la organización sindical que no respondían a los intereses de los obreros; pero se acumularon experiencias y maduraron políticamente varios obreros que en jornadas posteriores ocuparon lugares destacados en la lucha, muchos de los cuales habían estado junto a Varona en el período anterior.

El período de 1925 a 1933 fue una etapa de evolución ideológica del movimiento obrero cubano que se manifestó en los ferrocarriles del Norte de Cuba en la transición desde posiciones anarcosindicalista y el gremialismo hacia las ideas del socialismo revolucionario y la sindicalización. Las ideas del marxismo tuvieron notable influencia y presidieron jornadas importantes de lucha de los obreros de este sector en la lucha antimachadista.

Los años de 1930 a 1932 fueron de organización y preparación política de las masas bajo la dirección de organizaciones revolucionarias como la LJC y la DOI, encabezadas por el Partido Comunista que tuvo en el ferrocarril su base fundamental. De forma sobresaliente el movimiento obrero ferroviario participó en acciones fundamentales del año 33 incluyendo la huelga general política de agosto.

Sexto Capítulo

Enfrentamiento a la ofensiva antiobrera y antipopular

En defensa de las conquistas logradas

Entre el 12 y 16 de enero de 1934 se celebró el IV Congreso de la CNOC⁹¹ cuyo máximo organizador fue Rubén Martínez Villena, principal dirigente del Partido Comunista de Cuba y de la CNOC, quien gravemente enfermo no pudo estar presente y falleció coincidentemente cuando se clausuraba el importante evento. La CNOC adoptó el principio de la lucha de clases como base fundamental de su acción en defensa de las demandas económicas y políticas del proletariado como quedara expresado en los nuevos estatutos: "... y, se propone lograr como objetivo final, la emancipación del pueblo oprimido de Cuba y del proletariado como clase explotada."⁹²

La oposición creciente del imperialismo a las medidas positivas del gobierno presidido por Grau San Martín, con la complicidad de las clases reaccionarias y la traición de Fulgencio Batista, logra frustrar el proceso revolucionario mediante un golpe de Estado el 15 de enero de 1934. El día 18 se formó el Gobierno de Concentración Nacional con Mendieta como presidente y Batista como fuerza real, que de inmediato desencadenó una ofensiva de represalias contra el movimiento obrero y popular.

En esta nueva situación se imponen al movimiento obrero cubano nuevas batallas frente a un gobierno que apoyado en una política de terror trata de barrer las conquistas alcanzadas en el período anterior. Como reacción del proletariado se

⁹¹ Al IV Congreso de Unidad Sindical, como se le denominó al IV Congreso de la CNOC, asistieron del sector ferroviario de la Norte de Cuba como delegados en representación de La Unión de Morón: Norberto Carrazana y José Emilio García. Aureliano Molinarez y Nicolás López Hernández por la Liga Juvenil aunque supuestamente representaban a los obreros de las colonias, también fueron delegados Juan Elsifaray, José Soltura y Enrique de la Vega, sin obtener precisión de a quien representaba. Fuente: Información obtenida en entrevista colectiva en el mes de febrero del año 1982 y en la que participaron Carrazana y Nicolás López.

⁹²Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. 1865-1958. (1985). ob. cit. t. I, p. 310.

desarrollan huelgas en diferentes sectores, en su mayor parte de manera espontánea, frente a la ofensiva de los patronos y del gobierno.

Es en este contexto que se manifiesta una vez más el espíritu combativo de los obreros y empleados ferroviarios de “La Unión” de Morón, que el día 26 de enero inician la huelga en el Ferrocarril Norte de Cuba, la que tuvo más de un mes de duración. Para comprender lo que significa este movimiento es preciso recordar que esta compañía extendía sus líneas por una extensa región donde se hallaban las más grandes empresas azucareras norteamericanas. Ente las principales demandas presentadas por los obreros estaban:

... el cumplimiento del Convenio de Trabajo, firmado por la empresa, que garantizaba las condiciones de trabajo, salarios, jornada, etc.; la reposición de los obreros que habían sido declarados cesantes con el pretexto de la ley del 50%; el ascenso a conductor de un empleado negro (Bernardo Gómez) a quien le correspondía por riguroso escalafón y cuyo derecho se pretendía burlar por ser negro; Control por el Sindicato de los cambios de personal; y reconocimiento de los Comités de Taller, Vías y Obras.⁹³

También se expresaron reclamaciones en cuanto a: el pago de las diferencias de salarios adeudados a los obreros de acuerdo con el Convenio de Trabajo firmado por la empresa y que esta no hizo efectivo; la aplicación de la jornada de 8 horas en la forma en que se venía haciendo, o sea sobre la base de trabajar 17 $\frac{3}{4}$ días en jornadas de 12 horas, y no como pretendía imponer la empresa, de veinte días a jornadas de 10 horas, incrementando el trabajo, lo que daría lugar al despido de personal suplente e impediría la entrada al trabajo de obreros desocupados del carril.⁹⁴

Esta huelga se venía preparando desde finales del año 1933 y el primer documento relacionado con la misma es un telegrama del día 31 de diciembre de ese año, enviado por José Manuel Guerrero, vicepresidente de “La Unión”, a la administración de la empresa donde se hace referencia a que el reajuste del horario de 7 horas a los jefes de estaciones planteado contradice lo pactado al

⁹³ Ibídem. p. 318.

⁹⁴ Información brindada por obreros ferroviarios jubilados partícipes de aquel movimiento.

respecto con la Sociedad “La Unión” por lo que no se está de acuerdo con dichas disposiciones.⁹⁵

A partir de este momento se estableció un proceso de reclamaciones por parte del sindicato a las que la empresa eludía dar solución negando las bases legales de las demandas obreras fundamentalmente la no existencia de convenio alguno al respecto y basándose en el Decreto 2940 de la Secretaría del Trabajo que regulaba el establecimiento de la jornada laboral de 8 horas en las condiciones concretas del ferrocarril.⁹⁶

En el proceso de preparación de la huelga se puso de manifiesto cómo a pesar de que las demandas planteadas por los obreros de la Norte de Cuba tenían un carácter fundamentalmente económico, en el fondo esta huelga tenía una intención esencialmente política. Lo anterior se corrobora en un Manifiesto de la CNOC en solidaridad con los obreros del ferrocarril del Norte de Cuba donde se analiza la importancia de la huelga dada la pujanza del movimiento obrero del sector en esa región y su vinculación con otros sectores no menos importantes como los azucareros y portuarios.⁹⁷

La CNOC consideraba de gran importancia esta huelga dentro del movimiento político general de los trabajadores del país, con el objetivo de entorpecer la política del gobierno reaccionario. En el periódico “El Noticiero”, del 26 de enero de 1934, bajo el título “Se quiere la huelga de todas maneras, dicen los ferrocarrileros”, se expresaba:

... los ferrocarrileros del Norte de Cuba irán esta noche a la huelga iniciándose así el paro general que preparó la CNOC. Esta huelga tiene un

⁹⁵ Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. Legajo 105. Año 1933.

⁹⁶ En el Archivo Ferroviario de la División Centro – Este de Camagüey existe una copiosa documentación en relación con los días previos a la huelga: actas de reuniones celebradas por la Administración de la Empresa con la Directiva obrera y los representantes de la Secretaría del Trabajo; intercambio de correspondencia entre M. Cibrán, Administrador General de la Empresa y las autoridades represivas de la provincia tratando de contener el paro de los obreros ferroviarios.

⁹⁷ Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. Documentos y Artículos. (1977). ob. cit., p. 675.

carácter político, las reivindicaciones fueron presentadas al gobierno y los empresarios entienden que el paro es falta de razón y justicia...

(...) a propósito de este paro nuestro corresponsal en La Habana, nos informa que la CNOC está ultimando ya los detalles preliminares de un paro general de carácter político en todo el país y que esta huelga de los ferrocarriles del Norte de Cuba es el primer paso para declarar esa paralización general.⁹⁸

El 23 de enero de 1934 se celebró una reunión en Camagüey donde las diferentes partes en conflicto trataron de llegar a un acuerdo. Además de los representantes de la empresa ferroviaria y de “La Unión” (Pablo Betancourt, Bernardo Robles y Enrique Carrazana), participaron Armando Loret de Mola, representante personal del presidente de la República y delegados de la Secretaría del Trabajo. La representación de “La Unión” no conforme con ninguna de las proposiciones hechas por la Empresa planteó que las pondría en consideración de la Asamblea General de los trabajadores y estos decidirían la actitud a asumir. El señor Loret de Mola, ordenó a los delegados de la Secretaría del Trabajo trasladarse a Morón para vigilar el curso de los acontecimientos.⁹⁹

En Asamblea General de los trabajadores de “La Unión”, celebrada en la noche del 23 de enero, se acordó la huelga general en un plazo de 72 horas a partir de las 12.01 am, como hizo saber a la Administración General el Inspector de Ferrocarriles en Morón.¹⁰⁰ La huelga se inició el día 26 y se extendió hasta los primeros días del mes de marzo.

Con el fin de aplastar la huelga el día 29 fuerzas del ejército y la policía asaltaron el local de “La Unión” siendo arrestados más de 50 trabajadores y los dirigentes sindicales Manuel Castillo y Norberto Carrazana, demostrándose una vez más el papel desempeñado por el gobierno militarista en la solución de los conflictos entre patronos y obreros.

⁹⁸ Periódico “El Noticiero”, 26 de enero de 1934.

⁹⁹ Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. Acta de reunión celebrada el 23 de enero de 1934 en Oficina de la Empresa de Ferrocarriles Consolidados de Cuba. Camagüey. Legajo No. 1. Año 1934.

¹⁰⁰ Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. Legajo No.1. Año 1934.

La convulsa situación política y social del país y la solidaridad de los trabajadores se reflejaron en el transcurso de la huelga. En Ciego de Ávila, las fuerzas policiales asaltaron la asamblea de frente único de las colectividades obreras de la región, que había sido convocada por la Federación Sindical Regional en apoyo de la huelga ferroviaria. Numerosos obreros fueron salvajemente agredidos, resultando varios de ellos gravemente heridos.¹⁰¹

El movimiento huelguístico se extendió a Cunagua, Jaronú, Tarafa, Florida y otras localidades, que así respondieron al llamamiento hecho por la CNOC a los obreros azucareros, ferroviarios y de otros sectores para solidarizarse con los trabajadores de la Norte de Cuba. En el central Algodones se realizaron muestras de solidaridad y en el puerto Tarafa al conocer del movimiento huelguístico y el contenido de sus demandas los mecánicos de siete barcos mercantes anclados, uno de ellos norteamericano, mantuvieron las naves sin presión para impedir la posible intromisión de los rompehuelgas en la carga de los mismos.¹⁰² “En el poblado de Céspedes, en Camagüey, una demostración de más de 500 obreros sacó de la cárcel a un grupo de huelguistas ferroviarios. El jefe de la policía local resultó herido al tratar de impedir que los manifestantes penetraran en la cárcel”.¹⁰³

Diversas muestras de solidaridad con “La Unión” se expresaron durante esta huelga, entre otras organizaciones lo hizo la Federación Sindical Regional de La Habana en un manifiesto de apoyo a los ferroviarios de la Norte de Cuba que luchaban por la jornada de 8 horas y el incremento de puestos de trabajo. La dirección de la Hermandad Ferroviaria que se mantenía en sus posiciones reformistas no apoyó a “La Unión”, pero sí lo hizo la Delegación No. 2 de “Oposición Sindical” que emitió un Manifiesto acusando y criticando a los dirigentes traidores que organizan comités de rompehuelgas y llamaba a todos los empleados de los Ferrocarriles de Cuba para unirse y luchar por las demandas.

¹⁰¹ Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985). ob. cit., p. 319.

¹⁰² Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. *Volante de apoyo a huelga de enero de 1934*. Legajo No. 105. Año 1934.

¹⁰³ Historia del movimiento obrero cubano 1865-1958. ob. cit., p. 319

Este Manifiesto en una de sus partes expresaba: “Unamos nuestra lucha a los compañeros de Morón pues sus justas demandas son también nuestras”.¹⁰⁴

En la provincia de La Habana el 7 de febrero, más de 140 trabajadores se lanzaron a una huelga de solidaridad con los obreros azucareros, ferroviarios y de otros sectores. Esta huelga duró 24 horas, fue una demostración de la combatividad del proletariado y en algunos sectores los patronos accedieron a las demandas planteadas por los trabajadores.¹⁰⁵

Con respecto a la ley del 50%, dictada en el período anterior y puesta en práctica por las empresas en este año 1934, los dirigentes de “La Unión”, en numerosos documentos, condenaron la interpretación que hace de esta ley un instrumento para desembarazarse de los obreros que se habían destacado en la lucha contra la política rapaz de la compañía imperialista y para dividir el movimiento obrero entre los empleados de la Norte de Cuba.¹⁰⁶ Esta política dio sus frutos a la empresa como lo confirma un documento fechado en Morón el 31 de enero de 1934 por el que se conoce que un llamado Comité Pro Ley 80% se manifestó contrario al desarrollo de esta huelga y planteó a la Administración la existencia de un numeroso personal calificado presto a ocupar los puestos de los huelguistas; en el mismo documento se expone que esta huelga se encontraba instigada y dirigida por elementos extranjeros que además de impedir la ocupación de los puestos por los nativos creaba todo un clima de tensiones y desórdenes.¹⁰⁷

El gobierno debió intervenir y después de varias reuniones con los dirigentes sindicales y con la Empresa a principios de marzo ésta accedió a algunas de las

¹⁰⁴ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. Manifiesto: “*Unámonos por el logro de las demandas enarboladas por los hermanos de la Norte de Cuba*”. Delegación No. 2 de la Hermandad Ferroviaria. La Habana.

¹⁰⁵ Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985). ob. cit., p. 319

¹⁰⁶ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Volante de condena por interpretación que hace la Empresa Ferroviaria de la Ley del 50%*. Enero 1934.

¹⁰⁷ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Manifiesto del Comité Pro Ley 80%*. 31 de enero de 1934.

demandas obreras, quedando las demás para ser discutidas posteriormente en la Secretaría del Trabajo.¹⁰⁸

Coincidiendo con los momentos finales de esta huelga se realizaban los preparativos de un paro en los ferrocarriles de la ciudad de Camagüey, y los obreros de “La Unión” de Morón manifestaron su solidaridad en telegrama cursado por Pablo Betancourt a la Hermandad Ferroviaria, el 2 de marzo de 1934, en el que comunicaba que de producirse el paro en esa recibirían el apoyo permanente de los ferroviarios de la Norte de Cuba.¹⁰⁹

También “La Unión” declaró en el mes de marzo un boicot contra el embarque de azúcares y mieles de los centrales Patria y Adelaida en protesta por la expulsión de varios trabajadores azucareros de esa empresa, boicot que como ocurriera otras tantas veces, fue declarado ilegal por la empresa ferroviaria y el gobierno.

En la Gaceta Oficial, con fecha 6 de marzo, se publicó la supresión de las garantías constitucionales. En el decreto se puntualizaba la necesidad de esta medida como factor importante para “limitar la propaganda sediciosa”. Fue esta la respuesta por parte del gobierno al creciente movimiento obrero en este período, en el que los obreros y empleados del Ferrocarril del Norte de Cuba jugaron un destacado papel.

En los meses que siguieron a este movimiento huelguístico el gobierno de Mendieta-Batista, sumiso al imperialismo y a la oligarquía burgués-latifundista intensificó sus medidas contra las masas trabajadoras dictando cada vez nuevas leyes represivas, como fue en el mes de septiembre la conversión de las Salas de Urgencia en Tribunales de Urgencia de verdadero corte fascista, que en lo adelante condenarían a centenares de obreros, sin derecho de apelación.

A fines de septiembre en el país numerosos sectores obreros se hallaban en huelga. Era apreciable el ascenso de la lucha y en estas condiciones el partido y la CNOC convocan a una huelga general de 24 horas para el 8 de octubre. “La Unión” secundó este nuevo movimiento huelguístico que se desarrolló entre los

¹⁰⁸ Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. *Acta reunión de la Empresa y la Asociación Obrera “La Unión” de Morón*. Legajo No. 1. Año 1934.

¹⁰⁹ Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. *Telegrama de Presidente de la Unión de Morón a Hermandad Ferroviaria*. Legajo No. 105. Año 1934.

días 8 y 10 de octubre y que evidentemente tuvo un carácter político, como lo prueba la circular que dirigentes de la citada colectividad obrera dirigiera a sus asociados con fecha 5 de octubre de 1934, en la que se expresa:

Compañeros ferroviarios: La Confederación Nacional Obrera de Cuba, a la cual pertenecemos todos nosotros, ha decretado la Huelga General Política por la obtención de los derechos democráticos, -por el derecho de huelga, palabra y reunión, contra los Decretos Fascistas 3, 53, 63, etc., y Ley de Orden Público, por la retirada inmediata de los barcos yanquis de aguas cubanas por la cesión inmediata del territorio que en la provincia de Oriente ocupan los Estados Unidos para que pase a ser de Cuba, por un subsidio para los desocupados a costa de los patronos y el gobierno, contra la guerra imperialista en marcha, etc.- y esta Unión, enrolada en esa Huelga General, presentará nuevamente el pliego de demandas que la Empresa ha rechazado y no volverá al trabajo hasta que todas ellas hayan sido arrancadas mediante esa potente huelga.

La Huelga General Política será fijada para las 12´1 de la noche del día 8. Esto quiere decir que el lunes 8 de octubre ni un tren debe correr ni ningún compañero debe ir a trabajar.

Todos a la lucha hasta obtener nuestras demandas.

Con saludos proletarios:

(f) Bernardo Heastie (f) Heriberto Pérez Lavín

Vicepresidente

Secretario de Correspondencia¹¹⁰

La dirección de la empresa consideró esta huelga como una franca violación de los Decretos-leyes del gobierno y como una reiteración de las mismas infracciones cometidas en la que tuvo lugar a principios del propio año y luego de previo acuerdo con las autoridades gubernamentales logró que el 30 de octubre la Secretaría del Trabajo dictara resolución declarando ilegal la huelga y a la vez disolvió la organización obrera "La Unión". En los expedientes de las oficinas centrales de la empresa se relacionan 647 empleados de la Norte de Cuba que

¹¹⁰ Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. *Circular*. Legajo 105. Año 1934.

participaron en la huelga,¹¹¹ así como los pliegos de cargos contra sus principales organizadores y dirigentes.¹¹²

Los obreros ferroviarios de Morón desempeñaron un importante papel en la estrategia del movimiento obrero cubano, durante el año 1934, para enfrentar la política reaccionaria del gobierno Mendieta-Caffery-Batista que apoyado en una política de terror trató de barrer las conquistas alcanzadas por los obreros durante el período posterior a la caída de Machado.

La huelga que determinó la derrota de la revolución

Se inicia el año 1935 bajo una intensa represión al movimiento obrero que no cesa en sus demandas laborales frente a las patronales que no transigían ante sus reclamos. Varios sectores obreros se declaran en paro. La situación se hacía cada vez más explosiva y el pueblo demandaba la huelga revolucionaria para derrocar a la tiranía. Ante esta situación, el 7 de marzo, la CNOC convoca a la huelga, aunque estaba consciente de que las condiciones no estaban aún maduras.

En Morón el Gremio Ferroviario (sin personalidad jurídica reconocida desde octubre del año anterior) declara la huelga el 12 de marzo y enarbola como demandas esenciales: "...reintegro a los puestos de trabajo en la Empresa de los obreros extranjeros expulsados a raíz de la aplicación de la llamada Ley del 50% y cumplimiento de las conquistas alcanzadas en los años anteriores".¹¹³

¹¹¹ Archivo de Ferrocarriles Centro – Este, Camagüey. *Relación confidencial a la Empresa de empleados de la Norte de Cuba participantes en huelga de octubre de 1934*. Legajo 105. Año 1934.

¹¹² La directiva de "La Unión" en el momento en que se declaró disuelta estaba integrada por: Pablo Betancourt Marrero, presidente; Bernardo Heastie Guzmán, vicepresidente; Arcadio Álvarez Naranjo, secretario de correspondencia; Heriberto Pérez Lavín, vice secretario de correspondencia; Gustavo Castillo Lavastida, secretario de actas; Miguel Gómez Oliva, vice secretario de actas; Ignacio Serra Chaple, tesorero; Jesús Rodríguez Carvajal; vice tesorero; José Manuel Guerrero, vocal. Fuente: Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Directiva de La Unión para el año 1934*.

¹¹³ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. Volante: "*Ferrovianos*". Marzo 1935.

Desde los primeros momentos la fuerza pública realizó una intensa persecución contra los principales dirigentes de la huelga en su afán de descabezar el movimiento, propósito que fue facilitado por errores de los mismos que estaban encargados de su preparación y por una apreciación incorrecta de las condiciones objetivas y subjetivas de la región, donde una considerable masa de obreros apoyaban la aplicación de la referida ley del 50%, por favorecerlos económicamente, y por tanto no estaban dispuestos para la huelga y de hecho no se sumaron.

En el fracaso de este movimiento incidieron factores diversos: la falta de apoyo de una parte de los obreros del ferrocarril y de otros sectores como resultado del débil trabajo político realizado por las organizaciones del PC en el esclarecimiento de las proyecciones de la Ley del 50%, lo que favoreció las acciones divisionistas de la empresa; también la sistemática política represiva del gobierno hacia el movimiento obrero y los errores estratégicos de los miembros de la dirección del Partido porque estos se agruparon todos en un solo Comité de Huelga (el tercero), lo que impidió desarrollar una labor de agitación más eficaz y práctica en la dirección de este movimiento.

Los errores de organización y conducción de la huelga generan un exhaustivo análisis posterior por parte de la dirección nacional del PC, que comisionó a Isidro Figueroa para depurar responsabilidades, reestructurándose la dirección del Partido en el municipio y en el sector ferroviario fundamentalmente. En el análisis realizado se apreció que el secretario general del Sindicato, Pablo Betancourt, asumió una postura vacilante, poco consecuente, actitud que ya con anterioridad había provocado su expulsión del Partido y en esta ocasión no secundó el movimiento de huelga.

A pesar del vigoroso apoyo popular, la huelga general fue derrotada. La represión fue bestial por parte de la policía y el ejército a lo largo del país. Decenas de huelguistas, e incluso personas que no habían participado, fueron encarcelados, golpeados y asesinados. El fracaso de la huelga significó un duro golpe para el movimiento obrero ferroviario en la región. Resultó el momento propicio para que la Empresa llevara a efecto una serie de medidas contra los principales promotores de los movimientos huelguísticos, entre ellos Heriberto Pérez Lavín,

José M. Guerrero y Marcos Martínez Ferrer, que fueron expulsados de sus empleos. (Anexo 5)

La huelga general revolucionaria de marzo se caracterizó como un movimiento popular contra la dictadura Mendieta-Batista y contra la injerencia yanqui, a través del embajador Jefferson Caffery. El detonante principal estuvo "... en la indignación popular contra los decretos fascistas, la destrucción de los sindicatos, los tribunales de urgencia, la pena de muerte contra los obreros, el plan de machete, la palmacristi y la goma".¹¹⁴

Esta huelga se desencadenó de manera precipitada por la agitación popular deseosa de culminar, a su favor, la revolución que veía escamoteada por el imperialismo yanqui y la oligarquía nacional, ésta a su vez estaba decidida a poner fin a la revolución y aprovechó la oportunidad que se le brindaba para lanzar una ofensiva bestial contra un pueblo desunido y desarmado utilizando con el máximo rigor las fuerzas represivas a su servicio.¹¹⁵

En resumen, el fracaso de la huelga general de marzo de 1935 constituye históricamente el final del período de ascenso y ofensiva del movimiento obrero cubano y con esta el final de la revolución. El movimiento obrero en el sector ferroviario fue descabezado mediante la represión desatada por el Gobierno y la política divisionista utilizada por la empresa. Las jornadas de marzo fracasaron, sobre todo, por la falta de unidad, orientación y dirección. Lo que constituye un reflejo a nivel local de la situación general del movimiento obrero cubano en el período.

Es evidente la relación estrecha que existió entre el proceso histórico singular que se ha analizado con el desarrollo en general que se manifestó en el movimiento revolucionario cubano en esta década; pues, no hubo acontecimiento nacional

¹¹⁴Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985). ob. cit., p. 338.

¹¹⁵ Tanto el Partido Comunista como Antonio Guiteras estaban opuestos a esta huelga toda vez que no estaban dadas las condiciones para su realización. Una vez que la huelga se desata el PC y la CNOC se sumaron a la lucha heroica junto con todos los trabajadores, aún cuando estaban conscientes que era imposible salvar la huelga de la derrota. ibídem. pp. 339-340.

que no se reflejara, de una u otra forma, en el movimiento obrero del ferrocarril Norte de Cuba. La vinculación con la dirección nacional del movimiento obrero y comunista fue muy estrecha y es muy significativo el papel que estas siempre le concedieron a “La Unión” de Morón. Como en etapas anteriores los ferroviarios de la Norte de Cuba estuvieron en la vanguardia del movimiento obrero de esta región siendo un ejemplo y una fuerza donde los demás sectores buscaron apoyo y orientación.

Séptimo Capítulo

UNA DÉCADA DE REORGANIZACIÓN SINDICAL Y ENFRENTAMIENTO AL FASCISMO EN EL SINDICATO “LA UNIÓN”.

Búsqueda de alternativas en el enfrentamiento a la ofensiva patronal

Luego del fracaso de la huelga de marzo de 1935 el régimen extremó sus medidas represivas. En Morón, la fuerza pública empleó métodos terroristas tiroteando los locales del sindicato ferroviario La Unión y otras agrupaciones obreras, así como represalias a dirigentes obreros y trabajadores que habían mantenido una actitud viril ante los atropellos siendo muchos cesanteados por la empresa. Aunque las organizaciones revolucionarias continuaron su labor en forma clandestina distribuyendo volantes y proclamas en las que se llamaba a pronunciamientos contra el terror contrarrevolucionario, lo cierto es que las fuerzas revolucionarias, desarticulada su vanguardia, pasaron a un repliegue general.

Como efecto de la aplicación de la Ley del 50% se agudizaron las contradicciones dentro del sector obrero, de lo cual la empresa supo sacar partido maniobrando inteligentemente. En este período un grupo significativo de trabajadores españoles formó una organización llamada *“El sol sale para todos”* que abogaba por la igualdad de posibilidades para trabajar en contra de la aplicación de las expulsiones y cesantías por la ley ya mencionada, esta organización logró el reconocimiento oficial por parte de la empresa, mientras La Unión que continuaba ilegalizada, trataba de mantener su actividad en las difíciles condiciones de represión y división existentes.

Posteriormente un sector moderado dentro de los ferroviarios emprendió gestiones para lograr el reconocimiento del Sindicato “La Unión” propósito que alcanzó, bajo las condiciones expresadas por la empresa, en septiembre de 1935, con la inscripción oficial en la Secretaría del Trabajo. La candidatura para la dirección del Sindicato fue impuesta por la patronal recayendo en Serafín O’Reilly la Secretaría General y un ejecutivo integrado por Bernardo Robles, Carlos Morales y otros, a conveniencia de la dirección administrativa.

En octubre de 1935 se celebró el VI Pleno del PC en él se fijaron las tareas inmediatas que debían cumplirse en el trabajo sindical: se orientó la creación de un comité de lucha en cada centro laboral, integrado por los obreros más conscientes, como vía para preservar las conquistas y reivindicaciones alcanzadas entre 1933 y 1935; se planteó la exigencia a los patronos por el cumplimiento de la legislación laboral y social vigentes. Es decir, se trataba por todos los medios de emprender la reorganización del movimiento sindical.

En medio de las difíciles condiciones de represión impuestas por el militarismo los cuadros sindicales y partidistas desplegaron una titánica labor para reorganizar los sindicatos y organizaciones obreras. En este proceso fue decisiva la movilización de las masas en torno a la solidaridad con el pueblo español agredido y de rechazo ante el avance del fascismo.

En la ciudad de Morón, donde “La Unión” con una directiva de postura patronal no posibilitaba canalizar la lucha de los obreros y mucho menos una correcta interpretación de la situación internacional, estas luchas se encauzaron a través de la actividad de la Casa de la Cultura, que fue creada por orientación del PC. Tras la fachada de actividades socio-culturales esta institución, organizada y dirigida con participación destacada de los obreros ferroviarios, nucleó a amplios sectores de la población que la utilizaron como vía para canalizar sus luchas.

Entre otras actividades esta institución se destacó en la recaudación de fondos para la lucha del pueblo español, la organización de mítines y charlas para el análisis de la situación internacional, la solidaridad con los movimientos progresistas, nacionalistas y antifascistas del período y las demandas por el cese de la represión y el restablecimiento de la democracia.¹¹⁶

El apoyo del pueblo moronense a la causa del pueblo español constituye una hermosa muestra de solidaridad. En septiembre de 1938 la dirección nacional de la Asociación de Ayuda al Pueblo Español expresaba al periódico *Hoy*, refiriéndose a la Delegación de la Casa de la Cultura de Morón: “... merecen por la labor que persistentemente realizan, el aplauso y la felicitación de todos los que sentimos la causa del pueblo español “ y relacionaba los siguientes donativos: “500 tabacos de la fábrica Danakil y Empleados; 500 tabacos de la fábrica M.

¹¹⁶ Información obtenida en entrevista a Nicolás López Hernández por los autores en 1981.

Morales y Empleados, 300 tabacos y 13 medias libras de picadura de Manuel Martín Expósito; 10 ruedas de cigarro de la Agencia Competidora; 10 ruedas de cigarros de la Agencia Trinidad.”.¹¹⁷

A partir de 1937, como reflejo de la coyuntura internacional y la fuerza alcanzada por el movimiento obrero y comunista, se produjeron importantes cambios en la sociedad cubana como fueron el fin del militarismo reaccionario, la legalización del Partido Comunista, la convocatoria a una Asamblea Constituyente, y en el plano sindical se produjo un proceso de reorganización que culminó con la fundación en 1939 de la Confederación de Trabajadores de Cuba (CTC). Se efectuaba así un proceso de “democratización” en la Isla. Al mismo tiempo que se favoreció la reorganización y desarrollo del movimiento obrero desde la base, aumentó el prestigio de los comunistas ante el resto de los trabajadores por la tesonera labor que desarrollaron a favor de la unidad.

En mayo de 1937 se firmó un convenio de trabajo entre la administración de los Ferrocarriles del Norte de Cuba y la directiva reformista de la Sociedad de Obreros y Empleados “La Unión” presidida este año por Bernardo Robles. En este convenio se hacen evidentes las imposiciones patronales en cuanto a las obligaciones y deberes normativos que debían cumplir los obreros que “...en ningún caso (el Sindicato) adoptaría medidas tendientes a perjudicar los intereses de la Empresa (...) tampoco podía efectuarse la paralización del tráfico (...) y la resistencia pasiva por parte de los asociados...”¹¹⁸, consideradas infracciones del

¹¹⁷ Periódico Noticias de Hoy, La Habana, 19 de septiembre de 1938. En: Cuba y la defensa de LA REPÚBLICA ESPAÑOLA (1936-1939). (1981). La Habana: Editora Política. p. 285.

¹¹⁸El Convenio de Trabajo consta de 195 acápites, recogidos en cuatro capítulos: Primero: Relaciones entre la Empresa y el Sindicato. Segundo: Sistema de clasificación y normas escalafonarias de empleados de los distintos departamentos. Tercero: Sistema de sueldos y jornales y condiciones de aplicación y bases de trabajo de los ferrocarriles en la prestación de servicios. Cuarto: Sistema de disciplina y recompensa. Consta la copia de 34 págs. Firmado en Camagüey el 27 de mayo de 1937 por M. Cibrán como Vicepresidente y Administrador General de la Empresa y por Bernardo Robles Pinetta, Armando Wilton y Carlos Morales Roque; Secretario General, Secretario de Actas y

mismo. La Empresa, que no se vio impelida a satisfacer los derechos reivindicativos de los obreros, mantuvo un sistema escalafonario y salarial discriminatorio que le permitió explotarlos al máximo sin darles oportunidad de manifestarse en forma combativa ante estos abusos.

En esta coyuntura se abrieron nuevas posibilidades de lucha para los obreros ferroviarios a través de la organización local del Partido Unión Revolucionaria Comunista (PURC), que tuvo entre sus militantes a muchos afiliados de La Unión entre otros Luis Cañabate, su presidente. El primer gran acto de masas de esta organización se efectuó en la Colonia Española, en él participaron oradores de varios partidos políticos entre ellos, del Partido Agrario Nacional, Partido Revolucionario Cubano (Auténtico) y otros que destacaron la necesidad de la lucha unitaria de todos los sectores sociales para lograr los objetivos de democratizar la vida del país.

En 1939 comenzó a publicarse el periódico *Unidad*, órgano oficial del Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión”.¹¹⁹ A través de este periódico se realizaron campañas de apoyo y solidaridad con la lucha antifascista internacional, así como otras de interés general para todos los trabajadores “...evitando reflejar en sus

Delegado ante los organismos oficiales y patronales respectivamente. Fondo: Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. .

¹¹⁹La redacción y administración radicaba en la calle Narciso López No. 261 y los talleres en Avenida de Tarafa No. 68. Aunque no ha sido posible determinar la fecha en que dejó de circular, no se localizan ejemplares del mismo en la década del 50. El Consejo de Dirección estaba compuesto por compañeros de diferentes tendencias ideológicas, lo que es muestra del proceso de unidad que se está gestando. Integraban este: José E. García Díaz, Director; Arístides O'Reilly Parada, Administrador; José A. Soltura Sánchez, Jefe de Redacción; Teolindo Jurjo Braña, Jefe de Publicación; Santos Septién Navarro, Jefe de Circulación. Algunos ejemplares se localizan en la Biblioteca Municipal de Morón. Fondo: Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón.

ediciones aspectos relacionados con luchas sectarias o marcadamente comunistas, para no afectar la unidad de la clase obrera".¹²⁰

En este periódico se reseñaban acontecimientos de la vida sindical y cultural de la localidad tales como los relacionados con las actividades desarrolladas por el Club Cultural "Enrique Varona", dirigido por Andrés Nazco e Isidro Mendivil, miembros del PC y la Juventud Comunista respectivamente, e informes de la Directiva del Sindicato referidos al balance de los fondos y otras actividades.

Ascenso de la vanguardia a la directiva de La Unión

El desencadenamiento de la II Guerra Mundial y la posición del gobierno norteamericano ante la misma influyó en la postura del gobierno pro imperialista de Cuba que en cumplimiento del mandato yanqui propició el favorable clima político en el país desde los últimos años de la década del 30 y durante el primer lustro de los 40 y contribuyó al desarrollo del movimiento obrero desde la base y al prestigio de los comunistas ante el resto de los trabajadores por la tesonera labor de los mismos a favor de la unidad.

Con las elecciones de diciembre de 1939 en el Sindicato de Obreros Ferroviarios "La Unión", se produjo el desplazamiento de los elementos "amarillos" que desde finales de 1935 se habían apoderado de su dirección. La nueva directiva tuvo a José Emilio García, como Secretario General y Teolindo Jurjo, Secretario Organizador y comenzó en las filas de esta organización un período unitario que se extendería hasta 1943.

La coyuntura creada con la conflagración mundial representó para las empresas imperialistas un momento de enormes ganancias y los Ferrocarriles del Norte de Cuba obtuvieron grandes dividendos mientras no mejoraba el nivel salarial de los obreros cuya explotación aumentaba. (Anexo 6)

La estrategia de no provocar huelgas ni acciones que pudieran afectar la cooperación al esfuerzo de la guerra antifascista, adoptada en el II y III Congresos de la CTC (1940 y 1942), hacía que las demandas obreras se canalizaran a

¹²⁰ Entrevista a José A. Soltura, ex obrero ferroviario, dirigente del Sindicato La Unión en la década del 40 y Jefe de Redacción del periódico "Unidad" del sindicato de obreros ferroviarios.

través de un llamado Comité Paritario en el que estaban representados la Empresa, el Sindicato y el Gobierno, este último a través de la representación del Ministerio del Trabajo. Ante el Comité los obreros presentaban sus demandas individual o colectivamente y fueron objeto de análisis cuestiones relacionadas con la defensa de los escalafones, la ayuda a los aprendices, plus de trabajo por contrata, regulación de los pases a los obreros para viajar en los trenes, el pago del día DH (oportunidad en que eran llamadas las tripulaciones para hacer viaje con el objetivo de sustituir a otra que ya había cumplido sus horas) y otras.

La existencia del Comité Paritario no eliminó las contradicciones, por cuanto no eliminaba sus causas; por tanto, al igual que en períodos anteriores el sector obrero ferroviario se movilizó por el logro de reivindicaciones frente al sistema de explotación capitalista, aunque ajustándose al marco de las orientaciones emanadas del II y III Congresos de la CTC.

En el mes de diciembre de 1942 se efectuó el III Congreso de la CTC el que se caracterizó por adoptar una postura acorde con la situación internacional. En el Congreso fueron derrotados los elementos divisionistas y anticomunistas y el movimiento obrero salió más fortalecido del mismo. Entre las muchas resoluciones, acuerdos y pronunciamientos de este Congreso es destacable la posición ante la guerra con la aprobación de una resolución en la que se consideró:

...que el deber supremo del movimiento obrero en aquellos momentos era poner en acción todos sus esfuerzos y energías para lograr la unidad nacional y contribuir a la derrota de las potencias fascistas. Con este fin, la resolución reiteró, entre otras medidas, la necesidad de evitar las huelgas siempre que fuera posible, a fin de no paralizar la producción en las circunstancias de guerra, defendiendo las reivindicaciones por el procedimiento de conciliación y arbitraje.¹²¹

La estrategia de la CTC y del partido de apoyo a la lucha contra el nazi-fascismo no significó el abandono de la lucha por mejorar las condiciones de vida de los

¹²¹ Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985). ob. cit., t. II, p. 124.

obreros y por impedir que la oligarquía burgués-latifundista acumulara aún más riquezas a costa de la explotación de los trabajadores.

La FNOIA, bajo la dirección de Jesús Menéndez, logró importantes demandas de beneficio para los trabajadores azucareros, entre ellos un aumento general de salarios por decretos presidenciales en noviembre de 1941. También los obreros portuarios bajo la dirección de Aracelio Iglesias consiguieron importantes demandas.

Los obreros ferroviarios se vieron beneficiados por el aumento general de salarios decretado a finales de 1941 y posteriormente lograron otras demandas relacionadas con el salario y otros derechos laborales. “Los obreros de vías y obras obtuvieron su demanda de salario mínimo de 45 pesos mensuales; cientos de suplentes comenzaron a disfrutar del descanso y de la proporción que les correspondía según el principio de 44 horas de trabajo con pago de 48”¹²².

Los decretos presidenciales, aunque beneficiosos por cuanto aumentaban en algo los sueldos y jornales y permitía con ello aliviar la situación de miseria que confrontaban por el alza criminal de los víveres, estaban lejos de satisfacer las aspiraciones de los ferroviarios, cuyas condiciones de vida continuaron agravándose, lo que llevó a que en el mes de marzo de 1942 tomara fuerza nuevamente la lucha del Frente Único Ferroviario. El 25 de este mes “La Unión” presentó a la Empresa el pliego de demandas acordado en su Asamblea General y en vistas de la no solución por aquella, éstas se elevaron al Ministerio del Trabajo.

El día 29 de marzo el Comité Ejecutivo del Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión” emitió un Manifiesto en el que expresaba las principales demandas planteadas a la administración ferroviaria, consistentes en: aumento general de sueldos y jornales entre un 10% y 50%, pago de salario igual para trabajo igual, pago de jornada de 8 horas diarias, pago de jornada doble al sobrepasar las 8

¹²² ibídem, p. 127.

horas de labor, pases de viaje para los empleados y obreros de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba.¹²³

El manifiesto muestra el cabal conocimiento de la situación nacional e internacional y la claridad de principios que rige la lucha del proletariado; también hace referencia al fuerte movimiento reivindicativo que se desarrolló, durante la segunda mitad del año 1941, dirigido por el Frente Único Ferroviario, en el propósito de lograr mejora en el nivel de vida de los obreros del sector, y que "... la lucha entusiasta, firme y decidida de entonces, obligó a que el gobierno dictara el Decreto 2982 de aumento general de todos los salarios".¹²⁴

Con respecto al mencionado Decreto en este se plantea que, aunque beneficioso, por cuanto aumentaba en algo los sueldos y jornales y permitía con ello aliviar la situación de miseria que confrontaban por el alza criminal en los precios de los víveres, no satisfacía las aspiraciones de los ferroviarios. También se expresa:

... ello ha servido para demostrar la cordura y sensatez de los trabajadores ferroviarios, para demostrar la intransigencia patronal que en contraste con la de los trabajadores que no quieren crearle problemas al gobierno en este momento de gravedad motivado por la guerra, los patronos amparándose en esta misma situación pretenden acumular grandes riquezas a costa del hambre y la miseria de los trabajadores.¹²⁵

Continúa el documento la exposición de la situación real que presentan las partes involucradas en el conflicto: la empresa capitalista y los trabajadores ferroviarios, que justifica las justas reclamaciones de los ferroviarios:

... la Empresa vive una época de prosperidad indiscutible. Un aumento ascendente tanto en el arrastre de las mercancías como en el pasaje, se registra. Ello motiva a que el volumen de ingreso de la Empresa le permita la obtención de cuantiosas ganancias. Nada más justo que de estas grandes utilidades producidas por el músculo del trabajador

¹²³ Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este, Camagüey. Manifiesto: "*A todos los trabajadores, el pueblo en general y especialmente a los ferroviarios del Norte de Cuba*". Fondo: Expediente 105, Año 1942.

¹²⁴ Ídem.

¹²⁵ Ídem.

ferroviario, reciba una parte éste, que alivie su situación de hambre y miseria (...) para la obtención de las aspiraciones de los ferroviarios tan justas, tenemos fe en que el gobierno reconocerá la razón que nos existe, en que hemos de tener el apoyo moral y material, si preciso fuere del pueblo, en que tendremos el respaldo de toda la clase obrera, en que todos los Ferroviarios participan con el mayor entusiasmo y decisión en la lucha que ha de culminar en un victorioso triunfo que de verdad reivindique sus sentidas necesidades”.¹²⁶

Este documento es un fiel reflejo de la madurez alcanzada por el movimiento obrero ferroviario que encausaba la lucha por sus reivindicaciones con conciencia de las condiciones económicas, políticas y sociales de la época y en correspondencia con las mismas como lo reflejan las consignas de su lucha: “- Por el aumento de todos los sueldos y jornales. - Por el triunfo total de nuestras demandas. - Por el triunfo de todos los pueblos que luchan contra el fascismo. - Por la victoria de la democracia.”¹²⁷

Cuando el 5 de octubre de 1942 se establecieron las relaciones diplomáticas entre Cuba y la URSS se cumplía una vieja aspiración de los obreros ferroviarios de la Norte de Cuba que durante el período, siguiendo las orientaciones del Partido Comunista y la CTC, desplegó una activa propaganda en demanda del establecimiento de relaciones con la URSS, solidarizándose con la lucha del pueblo soviético y en apoyo a la lucha antifascista. A partir del establecimiento de relaciones diplomáticas, y en un marco de legalidad, se intensificó la solidaridad con el pueblo soviético con múltiples manifestaciones de apoyo y ayuda.

La lucha del proletariado ferroviario, durante el año 1943, estuvo encaminada contra los intentos divisionistas de la clase obrera, tal como se habían hecho patentes en el III Congreso de la CTC y hacia el logro de reivindicaciones que mejoraran sus condiciones de vida, aspiraciones que chocaban con la posición de la Empresa que se negaba a cumplir las demandas obreras, referidas a salarios, trabajo por contrata, etc., y hacían a estos recurrir al Ministro del Trabajo y al

¹²⁶Ídem.

¹²⁷ Ídem.

Presidente para que se exigiera a la Empresa el cumplimiento de las mismas.¹²⁸ (Anexo 7)

La celebración del 1ro de Mayo de 1943 fue fecha propicia para que los obreros expresaran sus demandas fundamentales y en relación con los ferroviarios se reiteraba el aumento del 50% del salario.¹²⁹ En esta ocasión “La Unión” distribuyó una proclama en la que se hacía constar las recientes conquistas de la clase obrera ferroviaria, entre estas la reciente firma por el Presidente de la República de un decreto donde se determinaba el sueldo mínimo de sesenta pesos para todos los ferroviarios, lo que trajo consigo aumentos de hasta un 74%. Además se consiguieron aumentos para los salarios superiores hasta ese momento a \$60.00.

En una de sus partes se dice: “... respondiendo de esa manera a la despiadada ofensiva de las Corporaciones Económicas, que quieren hacer cargar a las clases populares todo el peso de esta guerra, mientras ellos acumulan millones en sus ya repletas arcas”.¹³⁰ Obsérvese la correcta visión que se tiene, en el orden político, sobre las características de la Segunda Guerra Mundial y el papel de las Corporaciones Económicas en la misma. Tampoco cesaba la lucha contra los divisionistas del movimiento obrero y en la proclama de referencia se planteaba:

Respondamos a los patronos y sus aliados los Trotzki-Divisionistas, con la más grande demostración de unidad asistiendo a los desfiles de este día grandioso, y así estaremos demostrando a los que cayeron por nuestras luchas que no los hemos olvidado y que estamos respondiendo a los ideales de redención de la clase obrera. Respondamos a la ofensiva patronal y sus aliados los Trotzki-Divisionistas, nutriendo

¹²⁸ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. Manifiesto: “*A la opinión pública y a los trabajadores ferroviarios*”. 28 de febrero de 1943. Fdo. Comité Ejecutivo del Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión”.

¹²⁹ ibídem. Volante: “*Llamamiento a todos los trabajadores de Camagüey y al pueblo en general para la celebración del 1ro de mayo*”. 15 de abril de 1943. Fdo. Federación de Trabajadores de Camagüey.

¹³⁰ ibídem. *Proclama del Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión”*. 1943. Fdo. Comité Ejecutivo Sindicato “la Unión”.

nuestras filas cada día más unidos, y así estaremos echando las bases sólidas para futuras conquistas.¹³¹

La proclama a que se viene haciendo referencia terminaba con las siguientes consignas: “- Atrás los aventureros divisionistas y trozkistas. - Que nuestra unidad sea el bloque de acero que los aplaste definitivamente. - Por el triunfo de las Naciones Unidas”¹³². Estas se repiten en los documentos del período y son un reflejo del grado de politización alcanzado por la clase obrera del sector:

A pesar de la enérgica actitud de los dirigentes de la CTC y del Partido Comunista (Partido Unión Revolucionaria Comunista) la división fue penetrando las filas de muchas organizaciones obreras cuyos ejecutivos surgieron producto de “pucherazos” y se hallaban al servicio de las empresas. Tal situación se observó en la Hermandad Ferroviaria, haciéndose patente sus contradicciones con las delegaciones que mantenían una conducta firme.¹³³

En el seno del Ferrocarril del Norte de Cuba hubo un abierto enfrentamiento y fueron desenmascaradas las posiciones divisionistas y expulsados del Sindicato por su actitud servil a la patronal, entre otros, Pablo Betancourt, Narciso Lugones, Bernardo Robles, Serafín O’Reilly y Gustavo Mazorra. Esta situación hizo que a mediados de 1943 hiciera su aparición, paralela a La Unión, una organización divisionista patrocinada por la Hermandad Ferroviaria y clasificada como Delegación No 17, de la que formaron parte los elementos expulsados de La Unión y cuyo presidente fue Pablo G. Blanco.¹³⁴ La existencia de las dos organizaciones dañó a la clase obrera en su combate a la explotación capitalista, aún cuando la prestigiosa Asociación de Empleados Ferroviarios “La Unión”, presidida por José Emilio García Díaz, contaba con el apoyo mayoritario.

Como era tradición, con motivo del aniversario de la muerte de Varona “La Unión” convocó para una peregrinación hasta la tumba del líder obrero y al final del documento convocatorio situó las siguientes consignas: “- Rebaja de artículos de

¹³¹Ídem.

¹³²Ídem.

¹³³Ídem. Manifiesto: “A todos los trabajadores ferroviarios”. Hermandad Ferroviaria de Cuba. Delegación No. 2.

¹³⁴Ídem. Documento: *Boletín Informativo No. 1. Delegación 17*. Julio de 1943.

primera necesidad y equiparlos a los de marzo de 1942. - Por el aumento de salario a los trabajadores en general. - Por el triunfo de las Naciones Unidas”¹³⁵

Durante el año 1943 la espiral inflacionista ha continuado creciendo en tal proporción que la situación económica y social de los obreros no ha experimentado cambio favorable alguno y aún cuando existen salarios superiores a años anteriores, la carestía de la vida mantiene el mismo nivel de miseria entre la clase obrera. En relación con las demandas obreras, el enfrentamiento entre las organizaciones unitarias de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba y la actitud anti-obrera de la Dirección Central de la Hermandad Ferroviaria de Cuba, se manifestó de manera reiterada en esta época.

A fines del año 1943, como expresión del enfrentamiento entre la empresa ferroviaria que se resiste a conceder los derechos conquistados y la Asociación de Empleados La Unión que continúa abogando por lograrlo, son las demandas contenidas en una citación a los asociados en el mes de diciembre que textualmente dicen:

- Aplicación de los beneficios del decreto 1325 a todos los ferroviarios.
- Contra el trabajo por contrata.
- Por \$75.00 como mínimo de sueldo.
- Por el 50% de aumento de jornales y sueldos.
- Por precios topes a productos de primera necesidad.
- Por el triunfo de las Naciones Unidas.¹³⁶

Como contribución a la reconstrucción del Palacio de los Trabajadores (de la CTC), durante la primera semana del mes de diciembre de 1943, el Sindicato “La Unión” declaró una “semana del gran esfuerzo” para la recaudación de fondos. El Comité Ejecutivo comisionó a Norberto Carrazana para que a lo largo de toda la vía, recabara el aporte económico de los trabajadores hacia este noble empeño.

¹³⁵ibídem. *Citación con motivo del aniversario de la muerte de Varona*. 19 de septiembre de 1943.

¹³⁶ibídem. Citación: “A todos los Asociados a Asamblea General en 2da. Convocatoria” Diciembre 1943.Fdo. Sindicato de Obreros ferroviarios “La Unión”.

Este esfuerzo proletario se continuó manifestando durante el año 1944 con nuevos aportes financieros.¹³⁷

Unidad como factor de éxito en el sector obrero ferroviario

El 31 de enero de 1944 se produjo una gran manifestación de protesta en la ciudad de Morón, en ella participaron más de 500 personas en solidaridad con los obreros de talleres, cuando la Empresa Ferroviaria pretendía incumplir las leyes sociales pretextando falta de materiales o terminación de programas de trabajo, y así hacer rebajas de consideración entre el personal llamado temporero.¹³⁸

El periódico ferroviario *Humanidad*, reflejaba la tensión existente entre obreros y patronos, en su edición del 19 de febrero de 1944, cuando denunciaba:

Ayer fueron 36 compañeros desplazados injustamente, hoy una nueva amenaza se cierne sobre los obreros de talleres, y este porque han reclamado unos centavos de aumento al ver el alto costo de los artículos de primera necesidad y las cuantiosas ganancias de esta Empresa explotadora (...) los trabajadores ferroviarios cuentan con el respaldo del movimiento nacional obrero a través de la CTC y de la Federación de Trabajadores de Camagüey, manteniendo su propósito de que sean una realidad sus demandas, que se encuentran en la actualidad en el Ministerio del Trabajo.

Estos pronunciamientos y acciones de la Empresa de los Ferrocarriles, son con la intención de romper la unidad, ayudando de esta manera a los enemigos de los trabajadores.¹³⁹

La ofensiva patronal se proyectó también hacia la división del movimiento obrero ferroviario, interfiriendo en los procesos eleccionarios en el seno del Sindicato con campañas a favor de elementos afines a sus intereses, tal como ocurrió durante la

¹³⁷ibídem. Volante: “*Manifiesto a todos los ferroviarios*”. Morón, abril de 1944. Fdo. Sindicato “La Unión”. Fdo. Sindicato de Obreros ferroviarios “La Unión”.

¹³⁸ Periódico “*Humanidad*”, Órgano Oficial de la Delegación de la “Asociación Centro Benéfico Jurídico de Trabajadores de Cuba”. Morón, 5 de febrero de 1944. Fondo: Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón.

¹³⁹ibídem. 19 de febrero de 1944.

elección del Delegado a la Caja de Jubilaciones y Pensiones¹⁴⁰, importante responsabilidad que entrañaba la defensa del retiro económico de los empleados del sector por vejez, enfermedad o accidente. La Directiva Sindical combatió y denunció reiteradamente estos hechos a la vez que abogaba por sustanciales aumentos salariales en correspondencia con la extraordinaria elevación del costo de la vida y de las enormes ganancias obtenidas por la Empresa.¹⁴¹

La Empresa Ferroviaria acudía a un sinfín de maniobras, entre ellas el falso argumento de pérdidas económicas y la no existencia de fondos para no acceder a las demandas obreras, como se dejó demostrado con el anexo 9. Situación similar enfrentaban los ferroviarios en el resto del país, la que era reflejada en diversos órganos de prensa, entre ellos el periódico “Hoy”:

Los obreros ferroviarios, que tienen que trabajar excesivamente, por la enorme cantidad de pasajeros y de cargas que se transportan, han solicitado de las empresas un aumento en sus salarios, aumento que se cifra en un 40%. (...) es intolerable la actitud de las compañías ferrocarrileras. (...). Los obreros están resueltos a llevar adelante su reclamación porque es de toda justicia. La CTC demanda apoyo a la causa de los ferroviarios, y la opinión pública no puede menos que solidarizarse con ellos frente a los explotadores dueños de los ferrocarriles.¹⁴²

El aumento de ganancias que experimentó la Empresa y su posición frente a las demandas económicas de los trabajadores constituyó fuente de fricción permanente y motivó la lucha de este sector hasta 1947 cuando la Empresa accedió al aumento de salarios tantas veces reclamado.¹⁴³

¹⁴⁰ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. Volante: “*Trabajador Ferroviario te acechan*”. Morón, 16 de febrero de 1944. Fdo. Sindicato “La Unión”.

¹⁴¹ *ibídem*. Volante: “*Convocatoria a Asamblea General Ordinaria*”. Morón, 27 de junio de 1944. Fdo. Sindicato “La Unión”.

¹⁴² Periódico “Hoy”. Año 1944 “*El problema ferroviario*”. Sección “Opinión de Hoy”. En Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón.

¹⁴³ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. Volante: “*Guerra a los contrarios de nuestros aumentos*”. Fdo. Sindicato “La Unión”.

Durante este período los obreros ferroviarios no solo lucharon por sus reivindicaciones sino que mantuvieron una activa solidaridad con los obreros del Gremio de Braceros y Estibadores de Puerto Tarafa, la Sección Portuaria de Pastelillo y la Delegación del Gremio de la Marina "... que confrontaban un grave problema con la Empresa de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba, al negarse ésta a pagar los aumentos de salarios establecidos en el Decreto 1325".¹⁴⁴

La lucha contra las desviaciones y las deficiencias organizativas, así como contra los divisionistas y agentes al servicio de la patronal, contribuyó a fortalecer al Sindicato Ferroviario "La Unión" y aumentar la autoridad y prestigio de un grupo de dirigentes ante las masas proletarias de la región.

La situación política mundial en el período 1935-1944 se reflejó y su manifestación en nuestro país entre los años 1935 y 1944 tuvo su reflejo en las características del movimiento obrero ferroviario del Norte de Cuba. Tras el fracaso de la huelga de marzo del año 1935 y la desarticulación de la organización sindical, se produjo la reagrupación bajo una dirección moderada que se sometía a las arbitrariedades y prerrogativas de la empresa, mientras que los elementos más radicales del proletariado se mantuvieron luchando, aún bajo una fuerte represión, a través de instituciones públicas y orientando su labor aglutinadora alrededor de los acontecimientos internacionales como la lucha del pueblo español; este momento difícil de la lucha, que se extiende hasta 1939, preparó a los hombres que condujeron las acciones de la década del 40. Los años de 1940 a 1943 revelaron la potencialidad de la organización con una dirección sin compromisos patronales y respondiendo a la orientación nacional de luchar en los marcos de la cooperación de guerra.

¹⁴⁴ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. "*Requieren solidaridad*". En: *El Dirigente: Boletín de la organización de la Federación de Trabajadores de Camagüey*. Octubre 1ro. de 1944, pp. 5 y 6.

Octavo Capítulo

SINDICALISMO AMARILLO Y GANSTERISMO MUJALISTA EN EL SINDICATO “LA UNIÓN”

Enfrentamiento a la ofensiva patronal

El 10 de octubre de 1944 comenzó el período de los gobiernos auténticos que se caracterizó por el sometimiento sin límites al imperialismo, la corrupción política administrativa y la represión violenta al movimiento obrero; aunque en los primeros años estos gobiernos debieron asumir, en correspondencia con la situación internacional y su reflejo en nuestro país, una posición moderada.

Desde 1944 y hasta 1947, ininterrumpidamente, ocupó la Secretaría General de “La Unión” Teolindo Jurjo Braña¹⁴⁵, y en ese período se alcanzaron notables mejoras económicas y sociales precedidas de fuertes enfrentamientos entre los obreros y la Empresa, que se negaba a cumplir lo estipulado por los decretos presidenciales, como es el caso del Decreto 1325 que establecía el aumento de salarios y otras muchas arbitrariedades en perjuicio de los trabajadores.

En el primer mes del año 1945, al llamado de la Confederación de Trabajadores de América Latina (CTAL) y en coordinación con la CTC, los obreros ferroviarios de la Norte de Cuba efectuaron un paro de 5 minutos el día 25 de enero, en solidaridad con los obreros argentinos que sufrían los embates de la política anticomunista que comenzaba a extenderse por el continente.¹⁴⁶ Esta acción, llevada a cabo con éxito por todas las dependencias de la Empresa, es una prueba de que la táctica de no efectuar huelgas y paros estaba quedando atrás y

¹⁴⁵ Militante comunista de firmes convicciones políticas e ideológicas y de gran sensibilidad ante la situación de las masas. Trabajó en la Empresa Ferroviaria como capataz de vías y obras y alcanzó gran prestigio entre los obreros de esta esfera, quienes constituían el elemento más humilde y peor remunerado del sector.

¹⁴⁶ Archivo General Ferrocarriles Centro-Este. Camagüey. *Manifiesto de “La Unión” a los trabajadores ferroviarios*. Expediente 105. Año 1945.

ante el desenmascaramiento de la política aparentemente progresista del primer lustro de la década del 40 y el comienzo de una abierta política anticomunista, los obreros ferroviarios del Norte de Cuba asumían una actitud más combativa de acuerdo con las nuevas circunstancias históricas.

Respondiendo a las orientaciones del IV Congreso de la CTC y el V Congreso Ferroviario, celebrados en 1945, se fortaleció la posición unitaria dentro de “La Unión”; integrada por individuos de diversas tendencias políticas, aunque la influencia de los militantes del PC dio vigor a las luchas que esta organización obrera desarrolló hasta 1947. En este período dejó de existir la Delegación 17, sólo quedó “La Unión” como genuina organización de los obreros ferroviarios de la región.¹⁴⁷ El proceso de unificación evidenció el prestigio alcanzado por las fuerzas revolucionarias dentro del movimiento obrero y la debilidad de los divisionistas, independientemente de que esta fusión respondiera al espíritu unitario prevaleciente en el movimiento obrero cubano luego del IV Congreso de la CTC.

Demuestran la fortaleza que iba alcanzando esta organización obrera los paros y huelgas, como la del 1ro de noviembre de 1945, en la que los patronos ofrecieron cumplir el decreto 1325, o cuando, en mayo de 1946, se negaron a la manipulación de mercancías en los puertos de Nuevitas, Pastelillo y Tarafa en apoyo solidario a los obreros portuarios que demandaban la derogación del decreto gubernamental que situaba las exportaciones de azúcar por donde se habían hecho en el año 1941; es decir, la legalización de los sub-puertos, ocasión en que fueron encarcelados los representantes del Sindicato “La Unión” Ángel Funcia Álvarez y Agustín Phillips Gregon, quienes notificaron la huelga ante la empresa, siguiéndose le causa judicial por ser considerada una huelga ilícita.¹⁴⁸

No obstante, la represión desatada contra los huelguistas, principalmente contra sus principales dirigentes, este movimiento cumplió su objetivo, pues logró la eliminación de los sub-puertos clandestinos, hecho que convenía no sólo a los

¹⁴⁷ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Acta Reunión representantes “La Unión” y Delegación 17*. Morón, 28 de enero de 1946.

¹⁴⁸ Archivo General Ferrocarriles Centro-Este. Camagüey. *Carta de notificación de huelga en Puerto Tarafa apoyada por el Sindicato “La Unión”*. Expediente 105. Año 1946.

obreros portuarios y ferroviarios sino a la propia empresa por las ganancias derivadas de la transportación de esta azúcar, lo que influyó en la aceptación de la demanda. También puso de manifiesto que dentro del sector ferroviario se pasaba de los paros cortos a manifestaciones de más fuerza y combatividad como método para lograr reivindicaciones.

El día 30 de julio, junto a la juventud socialista y otros sectores sociales de la región, los ferroviarios realizaron un paro en protesta por el alto costo de la vida y para exigir el abaratamiento de los productos de primera necesidad sujetos a la especulación.¹⁴⁹ En el acto efectuado en la fecha los oradores se refirieron a los aspectos anteriores pero también al fenómeno del mantenimiento del fascismo en España y a la necesidad de luchar por las reivindicaciones obreras. En carta enviada por el jefe de sección de Morón al Capitán Jefe de Cuerpo de Guardajurados de Camagüey, se detallan aspectos del desarrollo del paro. (Anexo 8)

El derecho al trabajo de los naturalizados, sobre todo españoles, continuó siendo un reclamo del sector y el Ejecutivo de “La Unión” lo discutía con la Administración para que lo cumpliera de acuerdo con las regulaciones del convenio de trabajo vigentes.¹⁵⁰ También el aumento de plazas fijas y el mejoramiento de condiciones de trabajo en talleres, fueron demandas enarboladas permanentemente durante el segundo semestre de 1946 hasta su concesión por la Empresa a finales de ese año.¹⁵¹

Los ferroviarios del Norte de Cuba en los meses finales del año 46 y principios del 47, efectuaron paros, mítines y distribuyeron proclamas en solidaridad con los azucareros cubanos que, encabezados por Jesús Menéndez, luchaban por lograr la cláusula de garantía de los precios en el intercambio con los Estados Unidos. Cada manifestación de los azucareros tuvo el respaldo de los ferroviarios en la

¹⁴⁹ Archivo General Ferrocarriles Centro-Este. Camagüey. *Manifiesto de los Sindicatos de Morón y la Juventud Socialista*. Expediente 105. Paquete 24. Año 1946.

¹⁵⁰ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Acta de reunión de la Administración de la Empresa y el Ejecutivo de “La Unión”*. 23 de julio de 1946.

¹⁵¹ *ibídem*. Actas de reunión de la Administración de la Empresa y el Ejecutivo de “La Unión” Nos. 14 a 19. Desde 29 de agosto de 1946 a 1ro. de abril de 1947.

región, que además apoyaron la inclusión de los ferroviarios en el pago del diferencial azucarero, por su papel en el transporte del azúcar. Cuando la Empresa Consolidada quiso introducir la forma de pago a través de cheques el Comité Ejecutivo de “La Unión” se opuso a ese proyecto y en el llamamiento a todos los ferroviarios el 5 de febrero de 1947, expresaba en una de sus consignas finales: “Por la inclusión de los trabajadores ferroviarios en la participación del Diferencial Azucarero”¹⁵².

En el mismo documento se hacía referencia al artículo 47 del Decreto 798 que prohibía el pago en fichas, vales, cheques, chapas o cualquier otra forma que no respondiera a lo estipulado y al artículo 64 de la Constitución de la República que sancionaba al que incumpliera con esta ley. También abogaba por la rápida solución del aumento del 30%, vieja demanda no resuelta que se mantuvo en la lucha de este año junto a otras reivindicaciones.

En febrero de ese año se alzaba nuevamente la voz de los obreros:

(...) desde hace meses los trabajadores ferroviarios, frente a la situación económica que venimos confrontando estamos reclamando un aumento del 30% a nuestros sueldos y salarios. Nuestra organización con el apoyo pleno de la Federación Provincial de Trabajadores, con el apoyo de todos los trabajadores de la provincia y de la nación están prestos a la lucha en la forma enérgica que demandan las circunstancias.

- Todos a la lucha por el aumento del 30% a nuestros sueldos y salarios.
- Por la rectificación de la tabla de salarios.
- Contra el agio y la especulación.
- Por la rápida solución de nuestras justas demandas.¹⁵³

El día 12 de marzo Norberto Carrazana y Aristides O'Reilly, designados por “La Unión”, asistieron a una reunión de representantes de todas las entidades obreras de los Consolidados, con la dirección de la Empresa, cuyo objetivo era tratar las

¹⁵²ibídem. *Proclama “A todos los Ferroviarios”*, 5 de febrero de 1947. Fdo. Comité Ejecutivo de “La Unión”..

¹⁵³ibídem. *Proclama “Demanda del 30% de aumento de salarios”*, 11 de febrero de 1947. S/ firma. n

demandas que se habían estado planteando desde meses anteriores y que como se refleja en acta se lograron ciertos consensos, a saber:

- se acordó el aumento de salarios para los trabajadores y las entidades obreras quedan obligadas a retirar el resto de las demandas, las que quedan anuladas y sin valor porque son absorbidas por el aumento de salarios.
- se exceptúan aquellas que serán consideradas de forma específica en cada entidad con la representación de la Empresa y que se considerarán en actas apartes.¹⁵⁴

Con el compromiso por parte de la Empresa de satisfacer las demandas fundamentales de los trabajadores, parecía concluir exitosamente una larga etapa de luchas; sin embargo, estos aumentos de salarios, que no requerían de muchos desembolsos, comparados con las ganancias acumuladas en el período, no fueron cumplidos y en los documentos de “La Unión”, fechados con posterioridad a los acuerdos citados se mantienen las demandas por el aumento del 30% en todos los sueldos y jornales y por la concertación de un nuevo Convenio de Trabajo.

El 25 de abril fue convocada una reunión ordinaria en el local del Sindicato, en Narciso López 261, para analizar el informe que llevarían los delegados electos al V Congreso Obrero Nacional y la aplicación de un 1% de las cuotas sociales.¹⁵⁵ En la asamblea se mantuvieron las consignas de acciones anteriores, aunque la demanda de un nuevo convenio de trabajo había pasado a ser objetivo fundamental y se mantenía la lucha por la unidad contra los elementos que pugnaban por apoderarse de la dirección del Sindicato.

En ocasión del 1ro de Mayo de ese año se evidenció una vez más el espíritu combativo de la organización obrera ferroviaria, pues exhortó a todos los trabajadores de Morón a laborar por la más amplia democracia y al gobierno por el libre desenvolvimiento del V Congreso de la CTC. En el llamamiento a la celebración declaró:

¹⁵⁴ibídem. *Acta de reunión con representantes de los Consolidados*. 12 de marzo de 1947.

¹⁵⁵ibídem. *Convocatoria a Reunión Ordinaria*. 25 de abril de 1947. Fdo. Comité Ejecutivo Sindicato “La Unión”.

(...) todos los trabajadores deben estar unidos como hermanos para proclamar nuestra voluntad para mantener organizada y potente nuestra querida central sindical, juntos, firmes en pie para asegurar que concluido el V Congreso Obrero Nacional salga más vigorosa la CTC de todos, ganadora de nuestras victorias pasadas.

¡En pie de lucha contra el imperialismo yanqui!

¡Proletarios, contra todos los intentos de burlar los derechos constitucionales de libre reunión, asociación y de palabra!¹⁵⁶

Llama la atención que, en esta fecha, según expresa el propio documento, en la dirección del Sindicato Ferroviario existía una profunda preocupación por la unidad en las filas obreras y se pedía mantener ésta como elemento esencial, así como la lucha contra los intentos de burlar los derechos constitucionales. Es evidente que la reacción estaba desarrollando su labor en todo el país. Es significativa la consigna de lucha contra el imperialismo yanqui por su contenido político y que no había aparecido hasta entonces en actas u otros documentos.

Las muchas expectativas que se habían creado en los sectores revolucionarios y populares, con el acceso al poder de los auténticos, se vieron frustradas por la imposición del divisionismo en el movimiento obrero y el anticomunismo. Esta política tuvo su momento clímax en mayo de 1947 cuando se celebró el V Congreso de la CTC, el cual constituyó una irrefutable demostración del respaldo de las masas trabajadoras a sus dirigentes unitarios y de su decisión de combate frente a la ofensiva patronal. El Congreso reeligió a Lázaro Peña como secretario general y para el Comité Ejecutivo a dirigentes de mucho prestigio entre la clase obrera como Jesús Menéndez, Aracelio Iglesias y José María Pérez, de filiación comunista así como a otros de diversas posiciones ideológicas.¹⁵⁷

¹⁵⁶ibídem. Convocatoria: *“Por la celebración del Iro de Mayo”*. 19 de abril de 1947. Fdo. Sindicato “La Unión”.

¹⁵⁷ En el V Congreso La Unión de Morón estuvo representada por varios delegados y en el comité ejecutivo electo Teolindo Jurjo Secretario General del Sindicato Obrero Ferroviario de Morón ocupó el cargo de Vicesecretario de Cultura. Fuente: Evelio Tellería (1984). *Los Congresos Obreros en Cuba*. p. 357.

El V Congreso de la CTC constituyó una irrefutable demostración del respaldo de las masas trabajadoras a sus dirigentes unitarios; de su decisión de combate frente a la ofensiva patronal imperialista contra el nivel de vida y las importantes conquistas alcanzadas por la clase obrera y el pueblo de Cuba en años anteriores.¹⁵⁸

Luego del V Congreso el gobierno entreguista y las patronales incrementan su política represiva contra el movimiento sindical, acudiendo a métodos fascistas en su represión, con la eliminación física de obreros y dirigentes. El 1 de junio fue atacado el local del Sindicato de Obreros Azucareros del central Morón y asesinado uno de sus líderes, Felipe Navarro.

Durante el mes de junio continúa el enfrentamiento entre los obreros ferroviarios de “La Unión” y la empresa ferroviaria a causa de las irregularidades que cometía la administración en el pago del salario a los trabajadores y en demanda de un nuevo convenio; se intensifican las acciones en apoyo a la consigna de la unidad, destacando el papel heroico de la CTC amenazada por agentes al servicio del Gobierno y del imperialismo norteamericano.

El 5 de julio el ejecutivo del Sindicato “La Unión” en una nueva proclama a todos los trabajadores les convocaba para luchar por alcanzar las demandas y para vencer todos los obstáculos que se interponían en el camino del triunfo; es evidente que ya en esta fecha se producían intentos concretos de elementos anti obreros, manejados por la Empresa, para romper la unidad de la organización: esto fue denunciado en la proclama de referencia en los siguientes términos:

¡Adelante trabajadores ferroviarios para barrer con la escoria del movimiento obrero; los agentes patronales no deben estar dentro de nosotros!

¡Por la unidad de trabajadores ferroviarios limpios de traidores!

¡Por el fortalecimiento de nuestro sindicato!

¡Por la unidad de la clase obrera bajo las banderas gloriosas de la Confederación de Trabajadores de Cuba!¹⁵⁹

¹⁵⁸ Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985) ob. cit. t. II p. 179.

¹⁵⁹ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Proclama*. 5 de julio de 1947. Fdo. Comité Ejecutivo Sindicato “La Unión”.

Se aprecia que la directiva hizo esfuerzos sistemáticos por mantener la unidad, destacándose la propaganda revolucionaria mediante manifiestos, proclamas, boletines, mítines, asambleas, como método de lucha muy utilizado en este período.

Como respuesta a la ascendente ola de protestas que se manifestaba por todo el país, el gobierno de Grau San Martín invalidó el congreso unitario celebrado en el mes de mayo y convocó un nuevo congreso para los días 6, 7 y 8 de julio. Al nuevo y falso cónclave se le dio apoyo oficial, al contrario de lo ocurrido al verdadero congreso obrero y se puso la dirección de la organización en manos de los elementos divisionistas representantes de los intereses de la burguesía, encabezados por Ángel Cofiño y Eusebio Mujal, quienes se declararon promotores del sindicalismo democrático-anticomunista, financiados con los fondos del inciso k, del Ministerio de Educación. Ángel Cofiño fue designado secretario general y el pueblo denominó a aquella usurpadora organización con el nombre de CTK, aludiendo a los fondos que servían para pagar a los pandilleros mujalistas. La CTC unitaria dirigida por Lázaro Peña quedó ilegalizada y desalojada de su sede, el Palacio de los Trabajadores. Desde aquel momento quedaron constituidas dos organizaciones sindicales totalmente contrapuestas; se ponía de manifiesto la ofensiva reaccionaria del imperialismo con su política de guerra fría y el entreguismo del gobierno, que en esencia respondía a los intereses de los Estados Unidos.

Asalto al Sindicato “La Unión” por los cetekarios

El reconocimiento oficial por el gobierno fortaleció a los cetekarios, los que iniciaron un proceso de asalto a las direcciones de las organizaciones obreras unitarias, eliminando las conquistas alcanzadas por éstas. En Morón este proceso se había comenzado a gestar desde meses antes con una campaña de descrédito de los dirigentes genuinos del Sindicato “La Unión”. Aprovecharon la presencia de elementos del Partido Auténtico en la directiva unitaria para trabajar desde dentro en contra de la unidad obrera y del prestigio de los dirigentes comunistas. Estas acusaciones, aunque eran injuriosas, surtían determinado efecto en algunos sectores obreros, sobre todo en los que por su posición económica no sentían el verdadero valor de las conquistas obreras de las décadas de los 30 y los 40.

El 2 de agosto de 1947 una proclama del Sindicato “La Unión” llamaba a la unidad y al combate, denominaba lacayos del imperialismo norteamericano a los arribistas, criticaba la Ley de Cuota Azucarera aprobada por el gobierno de los Estados Unidos que significaba para Cuba una reducción de más de un 50% de su producción de azúcar y solicitaba la participación de los trabajadores ferroviarios en el Diferencial Azucarero de ese año.¹⁶⁰

Evidentemente la dirección de “La Unión” tenía un profundo dominio de la situación nacional y había una correcta dirección de la lucha de masas, aun cuando la situación de sus principales dirigentes era difícil por las campañas anti-comunistas. Los elementos reaccionarios, algunos de los cuales habían sido expulsados de la dirección del Sindicato, por sus criterios divisionistas, en el año 1943, comenzaron a exigir que se diera una reunión para celebrar elecciones y discutir cuestiones de las finanzas.

En la dirección de “La Unión” se manifestaron criterios contradictorios respecto a la decisión a tomar, unos consideraban “... que no se debía dar la reunión, que si querían asaltar el Sindicato que lo hicieran y el pueblo los viera realizando dicha fechoría”; otros consideraban que “... en su trabajo había honestidad y que no había nada que ocultar, que se debía dar la reunión”¹⁶¹.

La dirección del Partido se pronunció por dar la asamblea. A tal efecto se citó por el Ejecutivo para la Asamblea General Extraordinaria el día 31 de agosto de 1947 a las 11.30 a.m.; en la misma sólo podrían participar los asociados que estaban al día con la cuota del Sindicato y tenía como propósito la defensa de los derechos y conquistas de los ferroviarios y de su organización.¹⁶²

Al analizar el texto de la citación se aprecia que el Ejecutivo del Sindicato estaba consciente del enfrentamiento y también que la campaña contra el ejecutivo había tenido algún efecto porque había obreros que no pagaban la cuota sindical, sobre

¹⁶⁰ibídem. Proclama “*A todos los trabajadores ferroviarios*”, 2 de agosto de 1947. Fdo. Comité Ejecutivo Sindicato “La Unión”.

¹⁶¹ Entrevista a Nicolás López Hernández.

¹⁶² Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Citación a Asamblea General Extraordinaria*. 25 de agosto de 1947.

todo elementos de reciente ingreso al sector y viejos divisionistas. No obstante, el apoyo a la dirección del Sindicato era mayoritario respecto al grupo patronal.

Ante esta situación un llamado “Comité Ferroviario” denominado Joven Cuba (organización auténtica) realiza una citación con fecha 27 de agosto para asamblea el mismo día, hora y en el mismo local que ya había programado “La Unión”, con la siguiente información:

Citamos a todos los ferroviarios, socios y no socios al Sindicato “La Unión”, para rescatar nuestros derechos secuestrados por los enemigos de Cuba y de los trabajadores honrados. Esa es nuestra casa y como cubanos y discípulos del inmortal Enrique Varona, iremos al rescate de lo que tanto sudor nos costó. Nuestros compañeros tienen la palabra”.¹⁶³

Como se aprecia, se cita a todos los ferroviarios, asociados o no, y de esta forma se traen a la asamblea a los opositores a la dirección de Teolindo Jurjo y su Ejecutivo, situación conocida por el ejército, que se hace cómplice del asalto.

Entre los que con mayor fuerza exigían la reunión estaban hombres que fueron expulsados del Sindicato en el año 1943, como Francisco Lugones y Pablo Betancourt e incluso algunos que formaban parte de la directiva unitaria, como Lorenzo Sánchez. Ellos no tenían fuerza posible para derrotar limpiamente en una elección a uno de los ejecutivos que más demandas había logrado arrancarle a la Empresa, pero manejaron políticamente a un sector de recién ingreso en la misma y se agenciaron el apoyo de elementos *lumpen* que jamás estuvieron en el ferrocarril. Eran elementos desclasados, no sólo de la ciudad sino de otras zonas de la región.

A la asamblea asistieron la policía y el ejército para brindar su apoyo a los golpistas. Los elementos “amarillos” irrumpieron por la fuerza en la asamblea y, desoyendo todo llamado al orden, impusieron una nueva directiva. Levantaron acta, como si hubiera sido por elecciones. Estos hechos fueron denunciados por el ejecutivo del Sindicato “La Unión” a las autoridades del Juzgado de Instrucción de Morón, como se expresa en acta-denuncia, el 1ro de septiembre de 1947, de la que citamos:

¹⁶³ibídem. *Citación a los Ferroviarios*. Comité Ferroviario de Joven Cuba, 27 de agosto de 1947.

(...) y conocedora nuestra Directiva de que dicha Asamblea había sido pedida como pretexto para alterar el orden y tomar por asalto nuestro edificio, privándonos violentamente del ejercicio de nuestros cargos de Directivos y del uso de nuestro edificio social, hubimos de formular previas denuncias, ante la Policía Nacional, con copia al Jefe del Escuadrón de la Guardia Rural, al Fiscal de la Audiencia y a ese juzgado de Instrucción, y de pedir auxilio para mantener el orden, al Jefe del Escuadrón y al de la Policía Nacional. Que al acto se personaron varios números de la Policía Nacional, y también el Teniente Alberto Rodríguez, o Pablo Rodríguez, con dos soldados, y registraron minuciosamente nuestro edificio social para ver si teníamos armas adentro, que tan pronto el Ejército comprobó que no había armas y salió a la calle, un grupo de personas, pocos de ellos ferroviarios, menos todavía afiliados a nuestro Sindicato, y los demás, casi todos elementos que no eran ni siquiera ferroviarios (...) trataron de penetrar violentamente en el local dando gritos como de “P’adelante”, “pa dentro tol mundo”, etc., abriéndose paso a través de la Comisión de credenciales o de orden que se encontraba en la puerta, los que cometieron además la felonía de enarbolar una bandera cubana en la consecución de sus fines delictivos. (...) cerramos las puertas y ventanas del local, y dichos individuos comenzaron a dar trompadas y patadas en dichas puertas y ventanas con objeto de violentarlas y entrar al local, lo que al fin lograron, es decir violentarlas y entrar adentro de la asamblea, rompiendo cuadros y dando gritos, posesionándose del local. (...) la Policía Nacional ocupó revólveres calibre 38 a dos individuos, uno nombrado Felipe Ramos y a otro cuyo nombre no conocemos, que pertenecían al grupo que luego asaltó al Sindicato, los que salieron de aquel lugar conducidos hacia la Jefatura, que fueron vistos con revólveres un tal Diego Abreu y un tal Quiñones de Pina que eran líderes de los agresores.¹⁶⁴(Anexo 9)

¹⁶⁴ibídem. *Acta de denuncia redactada por Teolindo Jurjo Braña y Arístides O'Relly, Secretario General y delegado ante los organismos patronales del sindicato “La Unión”, 1ro de septiembre de 1947.*

De esta forma se produjo en el Sindicato “La Unión” el desplazamiento de sus dirigentes, bajo una campaña anticomunista y con la componenda del ejército y la Empresa, que apoyaron a los mujalistas que bajo presión y armados lograron imponer a sus representantes. Como Secretario General fue impuesto Santos Septién Navarro y como organizador Carlos M. Ferrer. Sin embargo, de la misma forma que en el nivel nacional coexistieron dos organizaciones sindicales, en el Ferrocarril del Norte de Cuba también, a partir de esa fecha se pueden encontrar documentos de reuniones, citaciones y elecciones de uno y otro ejecutivo.

Después del asalto comenzaron las gestiones de los golpistas para que se les reconociera por la Secretaría del Trabajo. Estas resultaron exitosas al ser destituida oficialmente en los registros de la provincia la directiva unitaria, el 17 de septiembre de 1947.

El período que sigue inmediatamente al golpe fue de mucha confusión y se aprecia la preocupación de los mujalistas por el apoyo que sigue teniendo por parte de los obreros la directiva anterior. Entonces recurrieron a las acusaciones más insultantes para menoscabar su prestigio. Ejemplo de esas maniobras es el contenido de volantes que hicieron circular con posterioridad a los hechos descritos, de los que significamos fragmentos en los que se dice:

Nos llamas Lacayos del imperialismo Yanqui, es menester que tú sepas que nuestras familias viven de las Industrias Americanas, de las que hay muchas en nuestro País, como son los Ferrocarriles Consolidados de Cuba, de la que vives tú y el resto de los Comunistas que tanto vociferan, pues aunque no tratamos de defenderla solo bosquejamos este motivo para que veas que ustedes si son los verdaderos lacayos del Imperialismo Soviético, pues el dinero que ganan a las compañías Americanas lo utilizan como fieles servidores de Rusia. Eso sí es ser Lacayos.¹⁶⁵ (Anexo 10)

Hablan de agentes patronales sin recordar que los trabajadores saben que ustedes son los verdaderos agentes patronales, véase cuando ustedes recorrieron las líneas del Ferrocarril Norte de Cuba con un motor propiedad de la propia Compañía para recoger dinero dentro de los propios

¹⁶⁵Ibíd. *“A todos los compañeros ferroviarios”*. Fdo. Comité ejecutivo de La Unión adherido al Sindicato Obrero Ferroviario, a la F.T.C., F.N.H.F. y C.T.C. (cubana).

compañeros ferroviarios para Rusia con el truco de que era para las Naciones Unidas negociando en esa fecha por ese servicio que le prestó la Compañía la llamada Semana Ferroviaria en contra de la Constitución. Delegados Patronales son ustedes que ahora acaban de recorrer las propias líneas de los Ferrocarriles Norte de Cuba en un motor de la propia Compañía para coaccionar a los compañeros diciéndoles que el que no firmara la conformidad del 1 por ciento para el Sindicato no disfrutaría del último aumento cobrándolos ustedes, señores comunistas, por este concepto el día de haber al Sindicato y a la propia Compañía como ocurrió con un comunista que cobró como Comisionado y como empleado del Patio de Morón. Este servicio del referido motor se lo pagaron ustedes a la Compañía dándole un día más de atrasos en el pago, sino que lo comprueben estos mismos peones de Vía y Obras que ustedes hablan y que no sean comunistas.¹⁶⁶ (Anexo11)

En los fragmentos citados puede apreciarse el lenguaje y la ideología de aquellos que se dicen representar los intereses de los trabajadores. Es evidente el anticomunismo propio de la política de guerra fría.

Después del asalto al Sindicato “La Unión”, en agosto de 1947, se produjo una dualidad de dirección ratificada en el mes de diciembre cuando se realizaron elecciones, convocadas por la genuina representación obrera, con la participación de la inmensa mayoría de los sindicalizados.¹⁶⁷ Teolindo Jurjo Braña, Adalberto Crespo y los restantes miembros de la Directiva electa para dirigir el Sindicato durante el año 1948, mantuvieron la movilización de las masas, aunque en condiciones muy difíciles, pues los asaltantes fueron reconocidos por las autoridades gubernamentales y, por supuesto, por la Empresa. El sindicato mujalista, encabezado por Santos Setién Navarro, sin el apoyo de las masas se mantenía por medio de la fuerza. Desarrolló una amplia propaganda, por todos los medios posibles, de descrédito a los verdaderos dirigentes obreros, acusándoles

¹⁶⁶Ibídem. Volante: “*A los trabajadores en general y a los ferroviarios en particular*”. Fdo. Comité de lucha ferroviario del Norte de Cuba.

¹⁶⁷Ibídem. *Acta de asamblea para elegir a los cargos de la directiva de 1948*. 21 de diciembre de 1947.

de ladrones y traidores. La campaña desatada por los entreguistas surtía efectos en algunos obreros. Se lograba así la penetración de la reacción.

En las elecciones de diciembre de 1947 se manifestó con toda su fuerza la división creada. Se realizaron estas separadas por una y otra representación. Votaron en las mismas un total de 483 obreros a favor de la directiva encabezada por Teolindo Jurjo Braña y más de 1000, según los datos de la mesa electoral mujalista, votaron por la directiva golpista. Este dato evidentemente fue alterado porque la cifra de votantes es superior al número de afiliados y también de trabajadores de la Empresa. A pesar de las denuncias que se apoyaron en pruebas concretas de las violaciones cometidas, fue reconocida oficialmente por la Empresa y por la Secretaría del Trabajo la directiva mujalista, con Santos Setién Navarro al frente. Las elecciones de la directiva revolucionaria primero fueron impedidas en el local original donde se iban a desarrollar y después declaradas ilegales y sin efecto por las autoridades.

Durante los meses finales del año 1947 y todo el año 1948 la directiva revolucionaria continuó afiliada a la CTC, si bien su actividad era muy difícil y de manera semi-clandestina mantuvo la orientación a los trabajadores al tiempo que mediante proclamas y boletines esclarecían los verdaderos intereses que se movían detrás de los mujalistas; llamaban a la lucha por el diferencial azucarero y su pago a los ferroviarios, hacían el reclamo de demandas económicas, exigían la lucha contra los porristas y en contra de la medida de los golpistas de cobrar el sindicato a través de nóminas. Esta directiva tuvo el apoyo de otros sectores obreros y de la sociedad de Morón, junto a los cuales participó en la campaña cívica que en el mes de septiembre de 1947 se desarrolló en protesta por el abandono del gobierno a las obras de beneficio público, entre ellas la carretera desde esta ciudad a Ciego de Ávila.

La directiva mujalista mantuvo durante este período su actitud traidora a los intereses obreros, aunque trataba de hacer creer que era defensora de los mismos. En su posición sumisa ante las arbitrariedades de la Empresa aceptó el Convenio de Trabajo Patronal aprobado en 1937, en lugar del modificado en lucha con la Empresa en el año 1944 por la directiva unitaria y revolucionaria. Cuando, en septiembre del año 1948, se produjo una huelga patronal en contra de la exportación de azúcar por los sub-puertos, la directiva mujalista, en su

estrategia de ganarse el apoyo de las masas, planteó demandas de mejores condiciones de trabajo.

Durante este año se produjo el proceso de acusación por parte de los dirigentes revolucionarios por la agresión hecha al Sindicato, proceso en cuyas tramitaciones tuvieron el asesoramiento de la dirección nacional de la CTC, con la participación directa de Lázaro Peña. El Ministerio del Trabajo, dominado también por mujalistas, se pronunció a favor de los asaltantes. (Anexo 12. Contiene 4 documentos)

En diciembre de 1948 se repitieron las dobles elecciones y los unitarios presentaron, de forma táctica, una directiva en las convocadas por los mujalistas, con Luis Cañabate al frente, quien trabajaba secretamente con los revolucionarios. Estos denunciaron y establecieron numerosos recursos ante la Secretaría del Trabajo en contra de las amañadas elecciones, que entre otras irregularidades tuvieron como miembros de la mesa electoral a candidatos a los cargos electivos; se les negó el voto a asociados del sindicato en tanto ejercieron el voto otros que no lo eran; se negó presencia en el escrutinio a determinados candidatos en tanto otros fueron permitidos; aparecen como votantes una cifra mayor a la cantidad de asociados y otros hechos y medidas de fuerza que se ejercieron en el referido proceso.¹⁶⁸ (Anexo 13)

Pero una vez más, aquellas fraudulentas elecciones fueron reconocidas como válidas, en tanto se declararon sin efecto legal las efectuadas por los obreros que se mantenían fieles a la CTC, como se expresa en Resolución del Ministerio del Trabajo, con fecha 23 de febrero de 1949. (Anexo 14)

El nuevo fraude y el apoyo oficial al mujalismo hizo que 80 obreros que apoyaban a la CTC oficial solicitaran su renuncia a pertenecer a “La Unión” intervenida, ante el Administrador General, para que no se les siguiera descontando la cuota sindical de su nómina y se separaron así de la organización. Con agresividad y alarde de fuerza los mujalistas amenazaron a los obreros que habían adoptado tal decisión:

¹⁶⁸ *Ibídem. Carta de Norberto Carrazana Lazo, candidato al cargo de Secretaría de Educación y Propaganda de la organización obrera, FSLU.*

Dándonos por enterado y esperando la nueva relación de los asociados que no siendo COMUNISTAS le hacen el juego a los dirigentes de éste Partido, que lo único que han hecho en toda su vida es vivir a costa del sudor de los trabajadores, hacemos constar a los dados de baja y a los próximos que así lo hagan, que desde el momento de su baja, quedarán sin amparo social de ninguna clase, ya que el único Sindicato OFICIAL QUE PUEDE INTERVENIR EN BENEFICIO DE LOS TRABAJADORES CON LA COMPAÑÍA Y EL GOBIERNO, es el Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión” de Morón con su domicilio en Narciso López 261 en esta Ciudad, el que tiene el firme propósito de no actuar en beneficio de los compañeros que tal actitud han asumido o asumirán.

Los señores Comunistas tienen la oportunidad de demostrar públicamente si efectivamente cuentan con la mayoría de los referidos asociados al Sindicato o si una pequeña minoría de compañeros SUMISOS o COBARDES que no han sabido enfrentarse con ellos u ocupar el rol histórico que en estos momentos exigen las DEMOCRACIAS DEL MUNDO ENTERO.¹⁶⁹ (Anexo 15)

Ante la difícil situación de mantener la lucha en condiciones ilegales, como lo demostró el año 49, la ilegalizada organización decidió participar en las elecciones de diciembre de ese año e integrarse al sindicato mujalista, para continuar su accionar por los intereses de los trabajadores del sector desde las propias filas enemigas, decisión que respondía a una orientación de la CTC y del Partido Socialista Popular. En este proceso es elegido Ismael Vila Vila como Secretario General, quien se mantuvo al frente de la organización hasta octubre de 1958, al tiempo que ocupaba cargos en la dirección nacional. Su dirección sumió al movimiento obrero del sector en el letargo burocrático, tal como fue sometido en todo el país el proletariado en sus organizaciones sindicales de base.

En resumen, la etapa 1944-1952, se distinguió cualitativamente por la orientación y dirección sistemática del Partido Socialista Popular a través de destacadas figuras del movimiento obrero que, como Teolindo Jurjo, lograron fortalecer la

¹⁶⁹Ibídem. *Volante de “La Unión”, firmado por su secretario general Lorenzo Sánchez Martín. FSLU*

unidad y combatividad del Sindicato, recuperando el prestigio y respeto que tradicionalmente había mantenía la organización. La superación del divisionismo y las victorias en la lucha por las reivindicaciones obreras caracterizaron este momento significativo de su tradición heroica.

En el transcurso de estos años se produjo la evolución desde un sindicalismo amarillo que actuaba burocráticamente a una vigorosa organización que apoyada en la fuerza de las masas pudo arrancar importantes demandas a los empresarios. La ideología marxista y la influencia de los militantes comunistas dieron fuerza ideológica y organizativa a la lucha y las manifestaciones de concepciones pequeño burguesas en el seno del proletariado fueron combatidas y derrotadas en más de una ocasión.

Los obreros del Ferrocarril del Norte de Cuba continuaron desempeñando un papel de vanguardia en la lucha de la región, manteniendo su espíritu de solidaridad y apoyo al resto de los sectores y pueblo en general. Su prestigio creció y la dirección nacional del movimiento obrero mantuvo su estrecha vinculación con este núcleo proletario al que siempre consideró dentro de la vanguardia.

El divisionismo que logró imponer el imperialismo y los gobiernos auténticos con su apoyo oficial a agentes gansteriles hizo que, como en el resto del país, a partir de 1947, la prestigiosa organización obrera cayera en manos de elementos traidores a los principios del proletariado y al servicio de los intereses imperialistas. El Partido Socialista Popular perdió influencia entre los ferroviarios, y en el pueblo en general, como resultado de la campaña divisionista y la represión anticomunista desatada por los gobiernos auténticos, lo que obligó a su militancia a sumirse en la clandestinidad y desarrollar sus actividades de firma encubierta mediante abnegados combatientes que mantuvieron la lucha a pesar de la persecución.

Noveno Capítulo

LOS OBREROS DE “LA UNIÓN” ENFRENTAN LA TIRANÍA DE BATISTA

La reacción frente al golpe de estado

Al arribar a la década de los años ´50, la lucha de la clase obrera ferroviaria no podía encausarse dentro de los marcos de la organización sindical oficialista, sino mediante acciones de carácter cívico o a través de organizaciones e instituciones revolucionarias, como fue la Casa de la Cultura de Morón, orientada por el Partido Socialista Popular. Este partido, como consecuencia de las campañas divisionistas y de la represión anticomunista desatada por los gobiernos auténticos, desarrollaba sus actividades de manera encubierta burlando la persecución de que era objeto.

En cuanto a los gobiernos auténticos, sus reiteradas manifestaciones de corrupción a todos los niveles, su desprestigio político y la incapacidad de sus dirigentes de resolver los problemas más acuciantes del pueblo, le hicieron perder sus simpatías e influencias entre los ferroviarios que se sintieron decepcionados con su gestión, por lo que una considerable masa de obreros ingresaron en las filas del Partido del Pueblo Cubano (Ortodoxo), creado por Eduardo Chibás, cuyo programa de saneamiento cívico moral y de crítica abierta a los desmanes cometidos por los funcionarios del régimen le fueron ganando adeptos, como quedó fehacientemente demostrado durante las visitas del líder ortodoxo en los años 1950 y 1951 a la ciudad de Morón; ocasiones en que los actos efectuados en la Casa de la Cultura y frente a la estación de ferrocarriles, respectivamente, reunieron a un numeroso público no sólo de la ciudad sino también de los barrios colindantes. Aunque la dirigencia del PPC(O) en la región estaba integrada fundamentalmente por elementos adinerados, el pueblo respondía al programa de este partido.

En medio de la confrontación política e ideológica que caracterizaba el panorama cubano al iniciar la década se produce el artero golpe de estado de Fulgencio Batista el 10 de marzo de 1952. De manera espontánea se producen las primeras expresiones de condena del pueblo al cuartelazo que ha tenido lugar.

En la ciudad de Morón, una gran manifestación de los diferentes sectores de la sociedad se fue concentrando frente al local del Sindicato Obrero Ferroviario “La Unión”, condenando el golpe. Entre otras intervenciones el obrero ferroviario y militante comunista Adalberto Crespo, se refirió a las consecuencias negativas del golpe y ripostó acusaciones que se hacían a los comunistas acerca de que serían beneficiados por Batista.

Aquel acto no pasó de los primeros pronunciamientos porque la policía, que no sabía qué actitud asumir, se encontraba desorientada y en cuanto recibió órdenes de los mandos superiores de apoyar el golpe intervino contra los manifestantes y el mitin se disolvió. La represión desatada por la fuerza policial logró acallar cualquier otro intento de manifestación en los días posteriores; pero por otros medios se continuó expresando la ira popular, como fueron pinturas en muros y paredes con consignas tales como: ¡Batista asesino!, ¡Viva la Constitución!, ¡Abajo el asesino de Guiteras!

Entre las organizaciones que rechazaron el golpe y llamaron a la unidad de todas las fuerzas progresistas para hacer frente a la situación creada estuvo el Partido Socialista Popular, pero se enfrentaba a una marcada pérdida de influencia entre las masas, como consecuencia de las campañas anticomunistas y de la represión contra sus líderes desatada por los gobiernos auténticos.

Por su parte en la empresa ferroviaria la directiva de la organización sindical oficial se situó del lado de los golpistas, obedeciendo indicaciones de Eusebio Mujal, mientras la mayor parte de los obreros patentizaron su repulsa al golpe y actuaron en consonancia con las orientaciones de Lázaro Peña y otros líderes unitarios. En estas condiciones la lucha del proletariado ferroviario, contra la tiranía batistiana, tuvo que encausarse mediante acciones de carácter cívico o a través de organizaciones e instituciones revolucionarias que como la Juventud Ortodoxa, Acción Revolucionaria Guiteras, la Juventud Socialista, todas ellas con significativa presencia obrera ferroviaria continuaron manifestándose mediante volantes, manifiestos y consignas pintadas en las paredes. La actitud rebelde y combativa de los estudiantes del Instituto de Segunda Enseñanza tuvo el permanente apoyo de la juventud ferroviaria.

Alineados a las fuerzas revolucionarias, la vanguardia de los obreros ferroviarios de “La Unión” se sumó al llamado de unidad que se fue vertebrando en las diferentes regiones del país. En cumplimiento de orientaciones de la Confederación de Trabajadores de Cuba (CTC unitaria de Lázaro Peña) pusieron su mayor empeño en la organización del acto en celebración del Día de los Trabajadores con consignas políticas de condena a la dictadura, por la restitución de la Constitución de 1940 y por el respeto a las reivindicaciones económicas y sociales propias de la clase obrera. Ese día, “... en Morón la ciudad amaneció tomada militarmente, pero esto no pudo impedir que en horas del mediodía cerraran los comercios y se celebrara un acto frente a la tumba del mártir ferroviario Enrique Varona”.¹⁷⁰

Entre las actividades de condena al régimen la de mayor connotación en el año 1952 fue la organización de actos por la Jura de la Constitución, que se efectuaron en casi todas las ciudades a lo largo del país. En Morón, circuló un volante firmado por la FEU y la Asociación de Alumnos del Instituto de Segunda Enseñanza en el que se convocaba al pueblo en general a concurrir el jueves 26 de junio a las ocho de la noche, a la explanada situada frente al Instituto donde se juraría la Constitución. Otras organizaciones como la Juventud Socialista también convocaron a sus miembros y al pueblo en general para apoyar la actividad. Respondiendo a la convocatoria, el día señalado, una gran manifestación en la que se distinguían estudiantes, obreros ferroviarios y trabajadores del comercio recorrió varias de las principales calles de la ciudad enarbolando consignas contra Batista y a favor de la Constitución, pero antes de llegar al lugar previsto fueron interceptados y dispersarlos por la policía.

En el mes de septiembre los obreros ferroviarios se enfrentaron a turbios manejos de la Empresa y en un llamamiento del Comité Ejecutivo del Sindicato se expresaba: “Ante esta situación de fuerza de la empresa, tenemos que salirle al paso cívica y valientemente, como siempre lo hemos hecho, defendiendo nuestras

¹⁷⁰Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985). ob. cit. t. 2, p. 266.

conquistas y el respeto para todos los trabajadores”.¹⁷¹ En este sentido es oportuno señalar que la directiva sindical trataba de aparentar que ejercía la defensa de los trabajadores, pero es sabida su adhesión al mujalismo y con actitudes como esta sólo tenía la intención de apaciguar el descontento y provocar la división en las filas obreras. Es también necesario significar que en la ciudad de Morón un alto por ciento de la población estaba vinculada con los obreros y empleados del sector ferroviario por lazos sanguíneos o espiritualmente y este es un factor que coadyuva a la solidaridad y apoyo a sus demandas.

El enfrentamiento a la tiranía y a la ofensiva patronal

Intensa fue la actividad de los obreros en el área de los talleres ferroviarios de Morón en los primeros meses del año 1953, donde ejercían gran influencia los militantes del Partido Socialista Popular (PSP), en contra de los manejos de la patronal que pretendía rebajas de personal y de salarios. También los obreros azucareros de los centrales de la región protagonizaron diversas huelgas de protesta en reclamo de sus derechos laborales, siempre con la solidaridad de los ferroviarios y demás sectores de la sociedad.

Al llegar las primeras noticias sobre el asalto al Cuartel Moncada, publicadas por los medios de prensa oficialista, la reacción en la sociedad fue de confusión y se asumen diversas actitudes: en algunos fue de duda, otros vieron en él signos de esperanza y muchos se atemorizaron ante las medidas represivas desatadas por el régimen. Los talleres ferroviarios fueron allanados y algunos trabajadores fueron detenidos, aunque liberados días después; en general, la desinformación sobre estos hechos no permitió la formación de una clara conciencia de lo que los mismos significaban.

La represalia de la tiranía luego del Moncada se hizo sentir con ensañamiento contra las organizaciones de oposición. El Partido Socialista Popular fue puesto fuera de la ley, y aún en las condiciones de clandestinidad en que se veía obligado a actuarse hacía sentir por los diversos medios a su alcance, como se evidencia en un

¹⁷¹ Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. *Llamamiento a todos los trabajadores ferroviarios del Comité Ejecutivo del Sindicato Obrero Ferroviario “La Unión”*. 7 de septiembre de 1952.

documento distribuido en Morón al finalizar el año y que en una de sus partes expresaba:

... llamamos a los trabajadores y hombres progresistas de nuestro término, a que se solidaricen con nuestra lucha en defensa de nuestra libertad y democracia pisoteadas; por la paz y contra la intervención yanqui en Corea, contra el Decreto Mordaza y contra el ataque a la libertad de prensa que garantiza el artículo No. 33 de la constitución perpetrado en el periódico "Hoy".¹⁷²

Durante el año 1954 en los términos municipales de Ciego de Ávila y Morón los diversos sectores obreros y sociales continuaron, pese a la represión, expresando su espíritu combativo ante hechos como la agresión yanqui contra el hermano pueblo guatemalteco participando en la campaña Pro-Amnistía de los presos políticos que incluía el reclamo por la liberación de los moncadistas, en la que desempeñó un importante papel la Juventud Ortodoxa, aunque también la Asociación de Estudiantes tuvo activa participación solidarizándose con las huelgas de los obreros azucareros de la región y manifestándose contra el Proyecto del Canal Vía Cuba y la campaña contra la farsa electoral a efectuarse el 1ro de noviembre.

La actitud divisionista de la directiva mujalista en "La Unión" de Morón no fue impedimento para que el sector revolucionario de los obreros ferroviarios manifestara su tradicional espíritu solidario con aquellos sectores obreros que promovieron movimientos de protesta y huelgas en reclamo de reformas y derechos laborales, entre otros se solidarizaron con los telefónicos que en el mes de febrero exigieron a la empresa la firma de un nuevo convenio de trabajo, con los de la colonia "María Mercedes" que en marzo se declararon en huelga exigiendo el aumento del 30% del salario por el corte de cada 100 @ de caña no cultivada y en el propio mes con los macheteros y carreteros de la colonia número 31 de "Aguilera" en Manga Larga que se declararon en huelga y fueron

¹⁷²Cabrera, A. (1991). «Lo mejor de nuestra juventud se prepara para la lucha frente a la grave situación del país (1952-1956)» En: Colectivo de autores: *Historia Local de la Provincia Ciego de Ávila*. p. 122.

violentamente reprimidos y detenidos 40 de ellos, considerándose esa huelga “ilícita” y como consecuencia se dio por terminada la zafra en esa colonia.¹⁷³

La Guardia Rural, principal fuerza represiva al servicio de las empresas capitalistas desempeñó, brutalmente, su papel durante los movimientos huelguísticos que tuvieron lugar en los centrales Stewart, Morón y Violeta donde los empleados de oficina, en el mes de mayo, protestaron por la rebaja del 40% de sus salarios durante la zafra de mieles invertidas y en el Central Cunagua, durante los días 13 al 19 de octubre, en reclamo de justas demandas.

Desde su entronización la dictadura oficializó la política recomendada por el “Plan Truslow” mediante el decreto No.1115 de 1953, que afectaba la situación económica de los obreros de todos los sectores. La compañía propietaria del Ferrocarril del Norte de Cuba intensificó sus acciones represivas y de manera selectiva, con el apoyo del régimen castrense y de la directiva de la CTK, con una ofensiva nunca antes vista contra los obreros del sector. En particular la aplicación de esta política mediante el decreto No.1535 de 1955, que trascendió con el nombre de “Laudo Ferroviario”, provocó el despido de ciento treinta y cuatro trabajadores y otros muchos pasados a jubilación, aún con edad laboral, con pensiones que no les permitía sostener a la familia. En este proceso de excedencia el falso argumento dado por la empresa fue que en los últimos años se tenían pérdidas sustanciales por diferentes motivos y no podía mantener la cantidad de trabajadores que poseía desde 1942 cuando la bonanza económica permitió aumentar el personal casi al doble.¹⁷⁴ (Anexo 16)

Dentro de este proceso también se incluye el llamado “pago al prorratio”, iniciado en enero de 1955, consistente en pagar a los obreros en la proporción en que obtuviera determinadas entradas la empresa, dejando pendiente el resto del salario del obrero para cuando esta recuperara su economía. Para su aplicación la Empresa alega, de manera injustificada, pérdidas y carencia de fondos que le impedían satisfacer esta obligación. (Anexo 17- A y B)

¹⁷³Ibídem. p. 123.

¹⁷⁴Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este, Camagüey. *Resolución que indica iniciar expediente de excedencia a 134 trabajadores que se relacionan*. Legajo 105, Año 1955.

Ante la injusticia que se cometía, en uno y otro caso y el constante malestar de los obreros, el Sindicato mujalista no luchó en contra de estas medidas, más bien aprovechó las circunstancias para incluir en los perjudicados a los más radicales revolucionarios, como Teolindo Jurjo, Julio Caro, Adalberto Crespo, Norberto Nazco y otros.¹⁷⁵

Los obreros acalorados por las arbitrariedades de la Empresa, el 3 de julio de 1955 se reunieron para decidir la declaración de una huelga, reunión que los dirigentes mujalistas controlaron a través de Ismael Vila Vila, quien en ese período presidía el Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión” a la vez que ocupaba cargos en la Caja de Jubilaciones y cumplía instrucciones de impedir la huelga. Una muestra de la crítica situación del momento quedó expresada en carta enviada por José Emilio García Díaz, Jefe de Estación del poblado de Florencia a la referida reunión. (Anexo 18) En la asamblea no se decidió la huelga bajo la promesa de los dirigentes sindicales de establecer las reclamaciones al gobierno. Las discusiones sólo lograron que no se siguieran abriendo expedientes, pero le fueron aplicados despidos y retiros a gran parte de los expedientados. (Anexo 19)

El último mes del año 1955 estuvo marcado por la huelga del sector azucarero, que tuvo como demandas principales el pago del diferencial azucarero, la restitución de salarios rebajados en la zafra anterior con falsos pretextos, la reposición de desplazados y otras demandas. La actitud de protesta de los obreros azucareros, a pesar de los intentos de los elementos mujalistas por detenerla, se extendió por todo el país y se transformó en una fuerte huelga nacional a partir del 26 de diciembre.

En los términos municipales de Ciego de Ávila y Morón este movimiento huelguístico adquirió gran fuerza no solo entre los obreros azucareros, sino también entre los estudiantes de los Institutos de Segunda Enseñanza y de las Escuelas de Comercio, se sumaron ferroviarios, trabajadores del comercio y pequeños comerciantes que dieron su apoyo a las justas demandas de los obreros azucareros.

¹⁷⁵ Información obtenida por los autores en entrevista colectiva a ex ferroviarios el 13 de febrero de 1982.

La directiva sindical de “La Unión” le negó su apoyo a la huelga azucarera, alegando su presidente Vila Vila a Jorge Cruz, que en representación de los azucareros recabó la solidaridad ferroviaria, la no conveniencia de la misma en ese momento para el Ferrocarril, así como que ellos respondían a la Hermandad Ferroviaria y esta no había orientado nada al respecto.

La negativa de la directiva no impidió que los obreros de talleres apoyaran a los huelguistas del sector azucarero en telegrama del Superintendente de Talleres a la administración central de la empresa ferroviaria, radicada en la ciudad de Camagüey, se expresaba:

Morón 12-29-55

Hoy a las 10 am pararon sus labores hasta las 10.10 am todo el personal de estos talleres, como protesta y adhesión al movimiento huelguístico personal azucarero, como en ocasiones anteriores, se descontará el tiempo no trabajado.

Luis Jiménez, Supte., de Talleres¹⁷⁶

En un segundo informe, fechado en Morón el 30 de diciembre, el mismo funcionario informaba: “Hoy 1.50 pm, sin previo aviso, personal estos talleres abandonó su trabajo, marcando tarjeta de tiempo sin dar explicación alguna. Ignoro la causa”¹⁷⁷

Parte de lo sucedido en el territorio avileño se recogió en la Revista Bohemia de esa época, que entre otras cosas reseñó lo siguiente: “El viernes 30 los ferroviarios paralizan el servicio del ferrocarril Norte de Cuba, y la carretera que une a Ciego de Ávila con Morón quedó inutilizada con gran cantidad de tachuelas, botellas rotas, piedras, etc.”.¹⁷⁸

Por otra parte, en un informe a la dirección central del ferrocarril Norte de Cuba, enviada por supervisores radicados en Morón, se puede leer: “El día 31 de diciembre el Ferrocarril Norte de Cuba no pudo trabajar por la fuerza que adquirió

¹⁷⁶ Archivo General Ferrocarriles Centro-Este. Camagüey, Legajo 105. Año 1956,

¹⁷⁷ *Ibíd.*

¹⁷⁸ Revista *Bohemia*. Sección En Cuba. No. 2, del 8 de enero de 1956.

la huelga y los innumerables sabotajes en puentes, tramos de líneas y a varios trenes".¹⁷⁹.

Organización de las fuerzas revolucionarias para enfrentar al tirano

En los primeros meses del año 1956 tuvo lugar la creación del Movimiento Revolucionario 26 de Julio (MR-26-7) y el Directorio Revolucionario (DR) en la ciudad de Morón. En ambas organizaciones la juventud ortodoxa tuvo una participación decisiva y a sus filas se integraron obreros, estudiantes, campesinos y pequeña burguesía unidos en la lucha contra la tiranía.

Entre los obreros ferroviarios el alegato de autodefensa de Fidel Castro, en el juicio por los hechos del Moncada en Santiago de Cuba el 26 de julio de 1953, llegó desde Santa Clara traído por el maquinista Amado Ruiz. El estudio del documento y la disposición de algunos de seguir aquellas ideas crearon las condiciones para que se formara la primera célula del M-26-7 en el ferrocarril, bajo la orientación de David Salvador Manso,¹⁸⁰ que con ese propósito realizó visitas a diferentes centros de trabajo. Entre los primeros en incorporarse al M-26-7 estuvo la juventud ferroviaria, sobre todo los obreros de talleres y de vías y obras. A partir de este momento la lucha se proyectó alrededor de esta organización revolucionaria y sus actividades fundamentales fueron la venta de bonos entre los ferroviarios, los sabotajes a trenes, destrucción de tramos de líneas, provocar cortes de electricidad, riego de grapas en las carreteras para detener el tráfico y crear alteraciones.¹⁸¹

La lucha política de los obreros ferroviarios en el enfrentamiento del régimen se entremezcló con la económica en contra de la explotación a que eran sometidos por parte de la empresa capitalista, y lo hicieron desde las diferentes organizaciones a que estaban integrados, toda vez que la dirección sindical se plegaba a los intereses patronales y mujalistas.

En el mes de abril de 1956 las calles de la ciudad de Morón fueron escenario de una nueva manifestación convocada por los estudiantes del Instituto de Segunda

¹⁷⁹ Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este. Camagüey. Legajo 105. Año 1956.

¹⁸⁰ Fue trabajador del Central Stewart y dirigente sindical, combatió la dictadura batistiana y posterior al triunfo del 1ro de enero de 1959 traicionó a la Revolución.

¹⁸¹ Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este. Camagüey. Legajo 105. Año 1956.

Enseñanza y de la Escuela de Comercio, pero que tuvo el respaldo de amplios sectores obreros de la localidad.

Los manifestantes tiraron a las calles latones de basura, vidrios, pedazos de madera, logrando interrumpir el tránsito por la calle Martí. Contra los jóvenes revolucionarios arremetieron las fuerzas represivas, las que por la fuerza dispersaron a los manifestantes, varios de los cuales fueron detenidos y encausados mediante la causa 124 del tribunal de Urgencia de Camagüey”¹⁸²

Gran repercusión tuvo también en la ciudad de Morón, a fines de mayo, el hecho de ser izada una bandera del M-26-7 en el edificio de la Colonia Española, acción realizada en coordinación con un sabotaje al tendido eléctrico que provocó un apagón en la ciudad.

Durante el año 1956 el MR-26-7 logró incorporar nuevos miembros y ramificarse en el territorio del término municipal de Morón, desde donde se extendió a través de la creación de células por barrios y núcleos obreros, principalmente en los centrales Violeta, Cunagua, Punta Alegre y los poblados de Florencia y Chambas. Se incrementó el trabajo de propaganda y la recaudación de fondos, se crearon las brigadas juveniles, se incrementaron los sabotajes y se desarrollaron actividades organizativas para apoyar el desembarco de la expedición que Fidel había prometido para ese año.

En el mes de diciembre, bajo una fuerte incertidumbre respecto a lo ocurrido con los expedicionarios del Granma, toda vez que solo se conocía del hecho por la información que daba la prensa en los partes oficiales, se realizaron varias acciones que patentizaron el apoyo a la lucha insurreccional, entre otras: corte de electricidad entre Chambas y Tamarindo, incendio de puente entre Tamarindo y Marroquí, sabotaje al tendido eléctrico en el central Punta Alegre y el de mayor impacto en la propia ciudad de Morón que dejó sin fluido eléctrico a la ciudad durante nueve horas; también en la zona de Violeta se realizan acciones para la interrupción del transporte. Los obreros ferroviarios integrantes de la célula del M-26-7 desarrollaron diversas acciones contra la empresa y los talleres ferroviarios fueron ocupados por las fuerzas represivas.

¹⁸²Cabrera, A. (1991). ob. cit. p. 137.

El enfrentamiento a la dictadura en 1957 y hasta la huelga del 9 de abril de 1958

Al tener conocimiento de la existencia del núcleo guerrillero en las montañas orientales y las primeras acciones combativas, se incrementan las actividades de los diversos núcleos revolucionarios en la ciudad de Morón y barrios de la municipalidad.

Los militantes del Partido Socialista Popular en el ferrocarril mantuvieron estrecha colaboración con el M-26-7 desde su creación y su actividad fundamental consistió en el trabajo político, en cumplimiento de las orientaciones de la instancia superior, como fue el reparto de folletos con artículos dirigidos a debilitar la poca moral combativa del ejército batistiano, haciéndoles ver que luchaban contra su propio pueblo; además se repartía la Carta Semanal, labores en la que se distinguieron los militantes Adalberto Crespo, Isidro Mendivil, Rogelio Hernández, Andrés Norberto Nazco y otros. Luis Cañabate, ferroviario de larga trayectoria en las luchas a favor de los obreros ferroviarios desde la época de Enrique Varona, fiel colaborador del PSP, puso su taller particular en función de la reparación de armas para la lucha y el arreglo de niples utilizados en acciones de sabotaje.¹⁸³

Durante el año 1957, a pesar de la fuerte represión, fueron innumerables las acciones ejecutadas por los miembros del M-26-7, contra los intereses de la empresa ferroviaria: la voladura de puentes, levantamiento de tramos de líneas, descarrilo de trenes, quema de trenes y estaciones eran muy comunes y en tal sentido se abrieron varias causas judiciales, sin que se identificaran los autores.¹⁸⁴

Los hechos del 13 de marzo de 1957 tuvieron una honda repercusión en la región y se desarrollaron múltiples actividades de condena ante la ola de crímenes que desató la tiranía con el asesinato de varios de los asaltantes. Entre las actividades estuvo la celebración de una misa a José Antonio Echeverría en el poblado de Violeta, donde las mujeres asistieron vestidas de rojo y negro, que fue disuelta por la fuerza represiva. En Chambas, el día 15, se realizó sabotaje al tendido eléctrico

¹⁸³ Entrevista a Amado Ruiz, obrero ferroviario y activo miembro del M-26-7 en la lucha contra la tiranía, realizada por los autores en los años '80.

¹⁸⁴ Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este. Camagüey. Legajo 105. Años 1957 y 1958.

dejando a oscuras el poblado de Falla. En el Instituto de Segunda Enseñanza las clases fueron suspendidas y los estudiantes se declararon en huelga durante varios días.

Informes de la Guardia Rural del central Adelaida, de fecha 26 de abril de 1957, reflejan la activa labor revolucionaria en la zona:

... elementos pertenecientes al Movimiento Revolucionario denominado 26 de julio que orienta y guía el Dr. Fidel Castro, vienen desarrollando en esta zona hechos delictuosos tales como incendios, uno en el central Adelaida, otro en la caseta de la pista de aterrizaje del citado central, en distintos cañaverales de este ingenio y sus colonias. En la noche última siendo aproximadamente las nueve y treinta colocaron un paquete conteniendo varios cohetes en el cine o teatro Bebé del poblado de Falla, el que hizo explosión causando la consiguiente alarma entre los espectadores a la función que se celebraba.¹⁸⁵

En el propio poblado de Falla, miembros del M-26-7 enviaron un manuscrito al presidente de la sociedad Club Adelaida en el que le expresaban:

Presidente Club Adelaida.

Suspenda baile 27 de abril o le pesará. Hay luto en Cuba. Si lo das te arrepentirás toda la vida. Mientras haya cubanos en la Sierra Maestra luchando por la libertad de Cuba no puede haber fiestas.

Habrà tiros y petardos el 27 si hay bailes.M-26-julio.

Escuadrón 27-Batallón 8.¹⁸⁶

Enfrentando la represión y persecución constante de las fuerzas batistianas los revolucionarios realizaban frecuentes acciones con alto riesgo para su vida, tal como ocurrió el 17 de junio de 1957 cuando al derribar un poste de la electricidad en la zona de Nereida, en las cercanías de Morón, con la finalidad de provocar el corte de fluido eléctrico a la ciudad, muere electrocutado el combatiente revolucionario Eulogio Fernández Ruiz, miembro de la célula del M-26-julio de talleres ferroviarios.

¹⁸⁵ Archivo Histórico de Camagüey. Acta del 26 de abril de 1957 del Cuartel de la Guardia Rural del Central Adelaida. Fondo: Tribunal de Urgencia. Expediente 648. Legajo 370.

¹⁸⁶ Cabrera, A. (1991). ob. cit. p. p. 144.

Su sepelio constituyó una genuina expresión de apoyo a la lucha contra la tiranía batistiana.

Este hecho tuvo amplia divulgación por la prensa local y nacionalmente a través de la revista *Bohemia*, la que en su sección *En Cuba*, refería: “El lunes 17, a las 9 de la noche, Morón y los poblados de Pina, Ranchuelo, El Rincón, Falla y Adelaida, quedaron a oscuras [...]. El informe de la Guardia Rural afirmaba que encontraron también el cadáver de Eulogio Fernández Ruiz [...]”¹⁸⁷

Al ocurrir el asesinato de Frank País, jefe nacional de acción del M-26-7, se inició un potente movimiento huelguístico en todo el país y en la ciudad y región de Morón cerró parte del comercio, se obstaculizó el transporte y se sumaron a la huelga los estudiantes del Instituto de Segunda Enseñanza y los ferroviarios.

Durante el año 1958 la lucha en el término municipal contra la dictadura batistiana se intensifica notablemente. El 28 de enero, a pesar de la fuerte represión, los estudiantes del Instituto de Segunda Enseñanza convirtieron la fecha en expresión de protesta y condena a la dictadura, burlando la prohibición policial de no realizar ningún tipo de actividad lograron sorpresivamente poner una ofrenda floral ante el busto de Martí.

Ante la potente huelga estudiantil que se desarrolló por todo el país durante los primeros días de marzo, “... los estudiantes del Instituto de Segunda Enseñanza de Morón acordaron junto con los de la Escuela de Comercio de dicho lugar ir a la huelga en solidaridad con sus compañeros de toda la República”.¹⁸⁸

El día 13 de marzo se izó una bandera del DR-13 de Marzo en el tanque de los talleres ferroviarios y también en el panteón de los veteranos y en la céntrica calle Serafín Sánchez. A la colocada en este último lugar se le agregó un paquete que les hizo creer a las fuerzas represivas que era dinamita, logrando así que permaneciera expuesta la bandera durante varias horas.

¹⁸⁷ Revista *Bohemia*. Sección “En Cuba”, año 49, No. 16, La Habana, 30 de junio de 1957, p. 78.

¹⁸⁸ Periódico *El Camagüeyano*, 7 de marzo de 1958. En Biblioteca Provincial de Camagüey.

La represión policiaca cada día se hacía más brutal. El 4 de abril (1958), en el camino que comunica los poblados de Ranchuelo y Pina, apareció el cuerpo del obrero ferroviario Félix Rábago Guevara, con signos de haber sido salvajemente torturado.

Al planificarse la huelga revolucionaria de abril de 1958 en la ciudad de Morón se crearon los grupos de acción del M-26-7 y el DR- 13 de Marzo, para la realización de diversas actividades, de las que solo se realizaron la voladura de algunos puentes y de un tramo del ferrocarril. El grupo de los talleres ferroviarios fue de los que se distinguió en esta ocasión, pues al recibir orientaciones de detener el transporte por esa vía y conocer la fecha en que tendría lugar la huelga procedió a quitarle los aditamentos de freno a todas las locomotoras que llegaban a talleres para que no pudieran salir y efectivamente impidieron la salida de las locomotoras. La mayor parte de las acciones planificadas no se realizaron por la no llegada de las armas prometidas. Como resultado de la represión desatada fue ocupado el taller por fuerzas de la tiranía y se abrieron expedientes a los obreros que no asistieron al trabajo ese día¹⁸⁹.

Desde el fracaso de la huelga hasta el triunfo de la Revolución

El fracaso de la huelga y el incremento de la represión no menguaron el espíritu de lucha, sino que se incrementan las acciones contra la tiranía y sus aliados. Las organizaciones revolucionarias M-26-7 y DR-13 de Marzo, continúan la labor de propaganda, venta de bonos, recogida de medicinas, víveres y diversos tipos de vituallas, así como material militar en su preparación para futuras acciones. En estas actividades también participan miembros del PSP y de la Juventud Socialista.

El 20 de mayo, en el patio de la Sociedad Liceo de Morón, la explosión de un petardo puso fin a la fiesta que allí celebraban los batistianos. Días después se obstaculizó el tránsito en la carretera del circuito norte a su paso por el poblado de Falla con el riego de grapas y en la ciudad de Morón fue quemado un ómnibus. El descarrilamiento de trenes, interrupción del fluido eléctrico, pinturas y consignas contra el régimen en paredes, explosión de petardos, quema de estaciones de

¹⁸⁹Entrevista a Amado Ruiz por los autores. Ex obrero ferroviario y activo miembro del M-26-7 en la célula de talleres ferroviarios de Morón.

ferrocarril, colocación de banderas del 26 de Julio fueron la constante, con la correspondiente represión de las fuerzas batistianas.

En la zona de Tamarindo, el 25 de julio fueron cortados los hilos telefónicos y telegráficos entre este poblado y Chambas el tráfico de este último poblado a la comunidad El Asiento fue obstaculizado por todo tipo de objetos en la vía cada vez con mayor frecuencia se izan banderas del 26 de Julio y del 13 de Marzo en lugares céntricos de las ciudades y en el panteón de los mártires.

La lucha se incrementaba, estimulados los combatientes clandestinos por las victorias rebeldes en la provincia de Oriente. La célula del M-26-7 del ferrocarril inició una cooperación directa con los frentes guerrilleros que en la zona norte de la provincia de Las Villas y en las lomas de Florencia comenzaron a operar, a los que se suministró medicinas y otros artículos a través del ferrocarril. En los meses finales de aquel año muchos ferroviarios se incorporaron a la lucha armada, principalmente a las guerrillas del Partido Socialista Popular que dirigidas por Félix Torres operaban en la zona noreste de Las Villas y a las tropas que operaban en la zona de Florencia. Ya para esa fecha operaba en el territorio entre Ciego de Ávila y Morón el Comando Guerrillero Número Uno “Reynaldo León Yeras”, creado por el DR-13 de Marzo y con el cual colaboró el M-26-7 con hombres y armamento.

Amado Ruiz, activo militante del M-26-7, fue el primer ferroviario de Morón en establecer contacto con la Columna No. 2 Antonio Maceo, comandada por Camilo Cienfuegos cuando esta se encontraba acampada en el poblado de General Carrillo, ocasión en que un importante suministro de medicinas se entregó al comandante rebelde. De este encuentro llevó fotos a Morón que impactaron sensiblemente el entusiasmo revolucionario y el apoyo a las fuerzas de este frente guerrillero, al que se incorporaron algunos ferroviarios, que luego participaron en la toma de Yagüajay.

Mientras crecía el número de ferroviarios que luchaba en las diferentes organizaciones revolucionarias, la directiva sindical se mantuvo plegada a los intereses de la Empresa. En octubre de 1958 Ismael Vila Vila abandonó definitivamente la Secretaría General. Le sustituyó en el cargo Carlos Ferrer Pérez, quien no prestó otro servicio que el de defender la economía de la

Empresa, y tratando que se mantuviera el trabajo organizó una comisión para buscar fletes en los centrales y otras industrias para que no se detuviera totalmente el ferrocarril, porque con el incremento de la lucha armada y la gran ola de sabotajes, el transporte de pasajeros prácticamente no existía. Esta actividad indecorosa de Ferrer contradecía las orientaciones de la dirección del movimiento revolucionario de paralizar todo el transporte.

En medio del auge de la lucha revolucionaria la tiranía efectuó amparada en la brutal represión, suspensión de las garantías constitucionales y una férrea censura de prensa, la farsa electoral del 3 de noviembre. En ella participaron varios partidos políticos que entre sí no tenían ninguna diferencia, todos eran parte de los sucios manejos electorales del régimen. Múltiples fueron las acciones de sabotaje que ese día y en los anteriores, realizaron las organizaciones revolucionarias dando cumplimiento al llamado del Ejército Rebelde, el M-26-7 y otras fuerzas revolucionarias de boicotear las elecciones.

El Comando Guerrillero Número Uno del DR-13 de Marzo llegó a tener en los últimos meses de 1958 más de 150 hombres operando en territorios del centro y norte de la actual provincia Ciego de Ávila y en los primeros días del mes de diciembre llegan a las lomas de Florencia, donde operaban desde el 30 de noviembre fuerzas de la Columna 11 Cándido González del M-26-7 que durante diez días habían marchado por territorios del municipio Morón, procedentes de la Sierra de Cubitas. Entre ambas fuerzas comienza una estrecha colaboración en el desarrollo de acciones combativas y 55 hombres del Comando pasan a reforzar la Columna. La colaboración de las dos organizaciones también hizo posible la salida al aire de una emisora rebelde identificada como Radio Trocha Libre con la que se efectuaron varias transmisiones. La planta había sido obtenida por el M-26-7 y su traslado hasta el campamento rebelde fue efectuado por fuerzas de DR-13 de Marzo de la ciudad de Morón.

Uno de los partes transmitidos por la mencionada emisora rebelde decía:

Tropas al mando del Comandante Félix Torres interceptaron camiones con tropas de la dictadura que se dirigían de Meneses a Yagüajay y en el combate le fueron ocupadas alrededor de 18 armas... y 50 000 tiros. Se

hicieron 18 prisioneros, numerosos heridos y nueve muertos. Por nuestra parte tuvimos que lamentar la muerte de un compañero y un herido grave.¹⁹⁰

La Columna 11 Cándido González reforzada con las incorporaciones en territorio avileño llevaron a cabo acciones durante el mes de diciembre en toda la zona noroccidental del municipio Morón, destacándose la toma de los poblados Punta Alegre y Punta San Juan el 17 de diciembre, donde logran ocupar varias armas largas, revólveres y municiones ocupadas en el cuartel de la guardia rural al que prendieron fuego así como la acción que se conoce como La Emboscada y Combate de las Margaritas con la que establecieron sitio al poblado Tamarindo desde el 22 al 31 de diciembre con el objetivo de impedir la huida hacia Morón de los guardias que estaban en el cuartel:

... el día 31 de diciembre a las 7.30 de la mañana, tres camiones cargados de guardias intentaron avanzar... con el objetivo de abandonar el cuartel de Tamarindo y dirigirse a Morón... el fuego rebelde sobre las fuerzas de la tiranía las obliga a retirarse. ... alrededor de las 12.30 pm, intentan pasar de nuevo, pero el nutrido fuego de las fuerzas rebeldes se repitió, esta vez ocasionándoles varias bajas. Tras estas acciones los rebeldes comienzan a avanzar hacia las proximidades del cuartel"¹⁹¹

Era el final de la tiranía, cuyas tropas se rendían ante la impetuosa ofensiva de las columnas rebeldes a lo largo y ancho de la isla.

¹⁹⁰ Archivo Histórico Provincial de Ciego de Ávila. Documento original en archivo personal de Roberto León. Citado por Larry Morales en *Columna 11 Cándido González. Desde Sierra de Cubitas hasta Hoyo del Indio*. p. 25.

¹⁹¹ *Ibíd*em

Epílogo

Al triunfar la Revolución, las fuerzas del Ejército Rebelde a la que se sumó una numerosa masa popular, ocuparon las instalaciones ferroviarias, depusieron a la directiva mujalista en el Sindicato “La Unión” e instalaron una nueva en manos de combatientes guerrilleros. En el nuevo Ejecutivo, con carácter Provisional, nombraron a Amado Ruiz como Secretario General, Mario Díaz como financiero y otros compañeros de limpia trayectoria dentro del movimiento obrero y prestigio entre la clase obrera ferroviaria. En Asamblea General el 5 de enero de 1959 se acordó crear una Comisión para analizar con la Empresa todas las arbitrariedades cometidas y la reparación de las mismas. Se logró la reposición en sus puestos de trabajo de aquellos que habían sido despedidos y se habían incorporado a la lucha armada y aunque la Empresa se negó a pagar salarios que adeudaba desde los meses finales del 58 después de largos debates, accedió a la equiparación de sueldos.

Se convocó a elecciones para formar la directiva del Sindicato “La Unión” y se creó una candidatura integrada solo por miembros del M-26-7, lo que creó contradicciones con los militantes comunistas que quedaron de esta forma apartados de la dirección sindical, como expresión de las concepciones e ideas anticomunistas que se heredaban de la etapa pre-revolucionaria. Sólo en las elecciones libres y generales celebradas después del X Congreso Obrero, donde el Comandante Fidel Castro orientó la necesidad de lograr la unidad en el plano sindical de las diferentes fuerzas revolucionarias, se logró superar esta situación.

Una nueva etapa se iniciaba en la historia de la sociedad cubana, en la que la unidad de las fuerzas revolucionarias pasaría a ocupar la primera línea en la batalla que se iniciaba, para eliminar las cadenas de la opresión y la desigualdad y cuanto obstáculo se interpusiera en el camino a la construcción de la sociedad de mayor justicia posible, por la que habían luchado varias generaciones de cubanos. También los obreros ferroviarios de “La Unión” de Morón contribuyeron a este nuevo amanecer.

Bibliografía

- Academia de Ciencias de Cuba. (1970). *Índice histórico de la provincia de Camagüey (1899-1952)*. La Habana: Instituto del Libro.
- Anuario Azucarero de Cuba*. (1925-1940). La Habana: Editorial Cuba Económica y Financiera.
- Betancourt, J.L. (1985). Ceballos: Historia de una colonia norteamericana. Santiago de Cuba: Editorial Oriente.
- Cabrera, A. (1991) «Lo mejor de nuestra juventud se prepara para la lucha frente a la grave situación del país (1952-1956)». En: Colectivo de autores: *Historia Local de la Provincia Ciego de Ávila*. Ciego de Ávila: Unidad Gráfica Evelio Rodríguez Curbelo,
- Colectivo de Autores. (2021). Síntesis histórica provincial. Ciego de Ávila. La Habana: Editora Historia.
- Cuba y la defensa de la REPÚBLICA ESPAÑOLA (1936-1939). (1981).La Habana: Editora Política.
- González, Carlos. (1984). Origen y desarrollo del movimiento obrero camagüeyano. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Grobart, F. (1980). *La primera organización de los jóvenes comunistas cubanos*. En el folleto “Cincuenta Aniversario de la Liga Juvenil Comunista. 1928-1978”. La Habana: Editorial Orbe.
- Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1981).*El movimiento obrero cubano. Documentos y artículos* (2 tomos). La Habana: Editorial de Ciencias Sociales,
- Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. (1985). *Historia del Movimiento Obrero Cubano 1865-1958* (2 tomos). La Habana: Editora Política.
- Jiménez, G. (2007). *Los propietarios de Cuba-1958*.La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Le Riverend, J. (1971). *Historia Económica de Cuba*. La Habana: Editorial Pueblo y Educación.
- Le Riverend, J. (1974). *Historia de Cuba*. La Habana: Editorial Pueblo y Educación.

- Lima, M. (2016). *Historia de la producción y cultura del azúcar en la provincia de Ciego de Ávila*. Impreso en Empresa Azucarera Ciego de Ávila.
- Los monopolios extranjeros en Cuba 1898-1958. (1984). La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Memorias inéditas del Censo de 1931*. (1978). La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Morales, L. (1989). *Enrique Varona, el líder de las mil huelgas*. La Habana: Editorial Letras Cubanas.
- Ojeda, R. (1991) «Los yanquis refuerzan el dominio sobre Ciego de Ávila. La lucha del pueblo avileño hasta 1940». En Colectivo de autores: *Historia Local de la Provincia Ciego de Ávila*. Impreso en Ciego de Ávila: Unidad Gráfica Evelio Rodríguez Curbelo.
- Ojeda, R. y J. Peñate. (2017). *Industria, azúcar y ferrocarril: claves del dominio económico imperialista en la llanura avileña*. En Cuadernos de historia avileña XI. Ciego de Ávila: Ediciones Ávila.
- Padrón, P. L. (1970). *¿Qué República era aquella?*, Serie Archivo Nacional No. 5, La Habana: Academia de Ciencias de Cuba.
- Padrón, P. L. (1980). *Julio Antonio Mella y el movimiento obrero*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Pino-Santos, O. (1973). *El imperialismo norteamericano en la economía de Cuba*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Pino-Santos, O. (1983). *Cuba, historia y economía*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Roa, R. (1982). *El fuego de la semilla en el surco*. La Habana: Editorial Letras Cubanas.
- Scott Nearing y Joseph Freeman. (1973). *La diplomacia del dólar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales
- Soto, L. (1979). *La Revolución del 33*. (3 tomos). La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Subirats, P. G. (1929). *Historia de Morón*. Habana: Cultural. S. A.
- Tabares, J. A. (1975). *La Revolución del 30, sus dos últimos años*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Tellería, E. (1976) *Los congresos obreros en Cuba*. La Habana: Editorial Orbe.

Fuentes documentales.

Archivo de los Ferrocarriles de Cuba. División Centro-Este, Camagüey. Fondos: AG-105. (actas, correspondencia, información confidencial, expedientes).

Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. A inicios de la década de 1980 la numerosa documentación del Sindicato de Obreros Ferroviarios de Morón estaba depositada en la Biblioteca Municipal "Sergio Antuña".

Archivo histórico provincial de Camagüey: Fondos: Tribunal de Urgencia.

Biblioteca del Ministerio de la Industria Azucarera, Habana: memorias, manuales y anuarios de la industria azucarera nacional en el período 1925-1940.

Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba, anexo al Comité Central del Partido Comunista de Cuba. Fondo: colecciones de *Hoy y Carta Semanal*, órganos del Partido Socialista Popular, números sueltos de El Heraldó, El Noticiero, Revista Nueva Luz y Revista Bohemia. Papelería no clasificada en 1983.

Publicaciones periódicas consultadas

Boletín del Torcedor, La Habana: 15-12-1924.

Diario de la Marina, La Habana: 21-9-1925.

El Camagüeyano, Camagüey: 5-2-1934; 17-4-1925; 14-8-1925; 21-9-1925; 7-3-1958

El Heraldó, La Habana: 10-11-1924; 15-11-1924; 19-11-1924; 1-12-1924.

El Noticiero, La Habana; 26-1-1934.

El Pueblo, Ciego de Ávila: 1919 - 1958

Granma, La Habana: 17-12-1974.

Hoy, La Habana, (órgano del Partido Socialista Popular): números sueltos

Humanidad (órgano oficial de la Delegación de la Asociación "Centro Benéfico Jurídico de Trabajadores de Cuba", en la ciudad de Morón: números sueltos en Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón.

La Unidad. Publicación del Sindicato Ferroviario de Morón: números sueltos en Biblioteca Municipal "Sergio Antuña", Morón.

La Región, Ciego de Ávila: números sueltos

Revista "Nueva Luz", La Habana: 12-9-1924; 20-9-1924; 20-9-1925;

Revista Bohemia, La Habana: 8-1-1956; 30-6-1957

Fuentes testimoniales

Adalberto Crespo López: en las décadas de los años 40 y 50 obrero del ferrocarril; activo miembro del Partido Socialista Popular y secretario de Organización del Sindicato Ferroviario cuando la toma del mismo por los mujalistas. Entrevistado en mayo de 1982.

Amado Ruiz: activo miembro del M-26-7 en la célula ferroviaria. Entrevistado en junio 1982.

Ángel Funcia Álvarez. Dirigente obrero ferroviario en las décadas de los años 40 y 50. Entrevistado en mayo de 1982.

Heriberto Pérez Lavín: Compañero de lucha de Enrique Varona. Carta testimonio al intelectual Evelio Tellería Toca consultada por los autores en Archivo del Instituto de Historia en junio de 1982.

José A. Soltura Sánchez: Dirigente del Sindicato “La Unión” y del Partido Socialista Popular en la década del 40. Entrevistado en junio de 1982.

Leonor Varona Lugo: Hija del líder obrero Enrique Varona González. Entrevistada en febrero de 1981 por los autores en su vivienda.

Nicolás López Hernández: Dirigente de la Sociedad de Obreros y Empleados La Unión en la década del 40. Militante del Partido Comunista en los años 30, fundador de la Liga Juvenil Comunista y Defensa Obrera Internacional. Entrevistado en junio de 1982 por los autores.

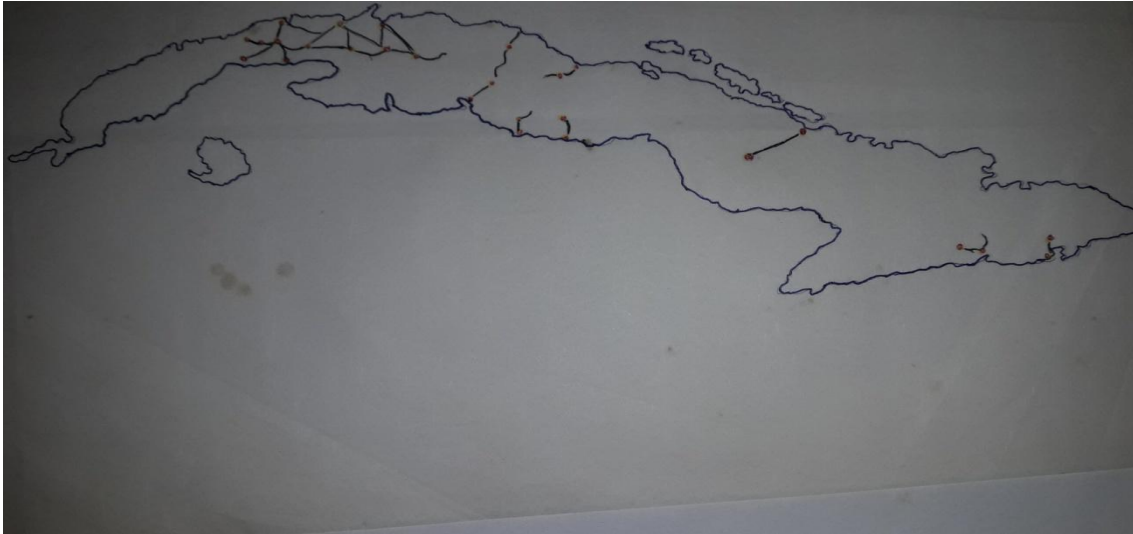
Norberto Carrazana Lazo: Compañero de lucha de Enrique Varona. Entrevistado por los autores en mayo de 1982.

Ricardo Álvarez: Ex obrero ferroviario y dirigente del Partido Comunista en el Ferrocarril Norte de Cuba en la década del 30. Entrevistado en junio de 1982.

Segundo Francisco Comesañas de Roja. Laboró en el ferrocarril desde 1923 hasta 1965. Dirigente del Sindicato entre los años 1950 y 1952. Militó en Joven Cuba. Entrevistado en febrero de 1981.

TESTIMONIO GRÁFICO

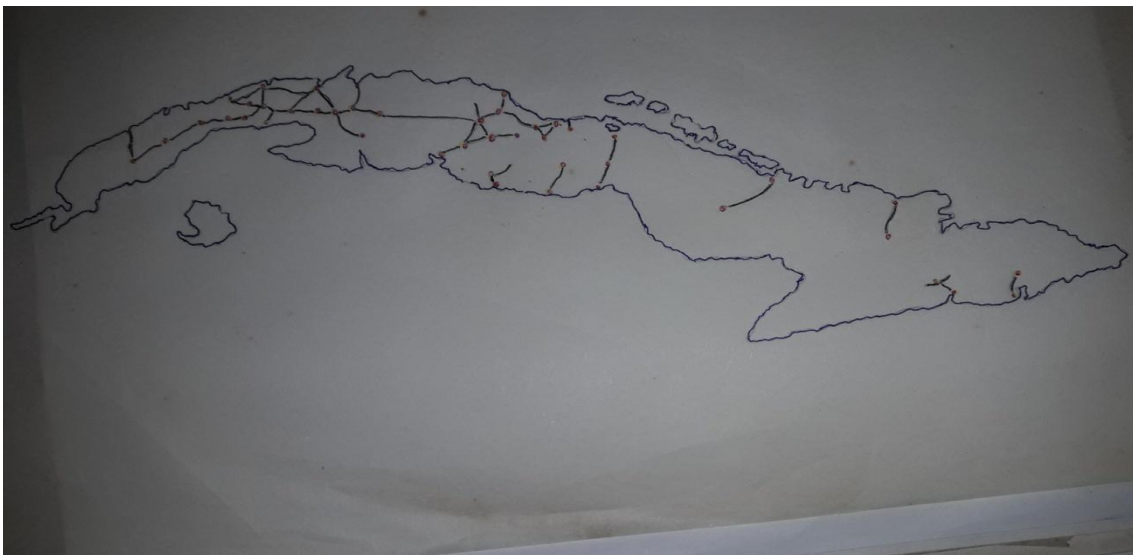
Imagen # 1. El ferrocarril dinamiza la economía colonial.



Las primeras vías férreas se construyeron en el occidente y centro de la isla donde tenía su mayor dinamismo la economía de la colonia.

Fuente: Elaborado por los autores a partir de la información que brinda Julio Le Riverend en Historia Económica de Cuba. (1971)

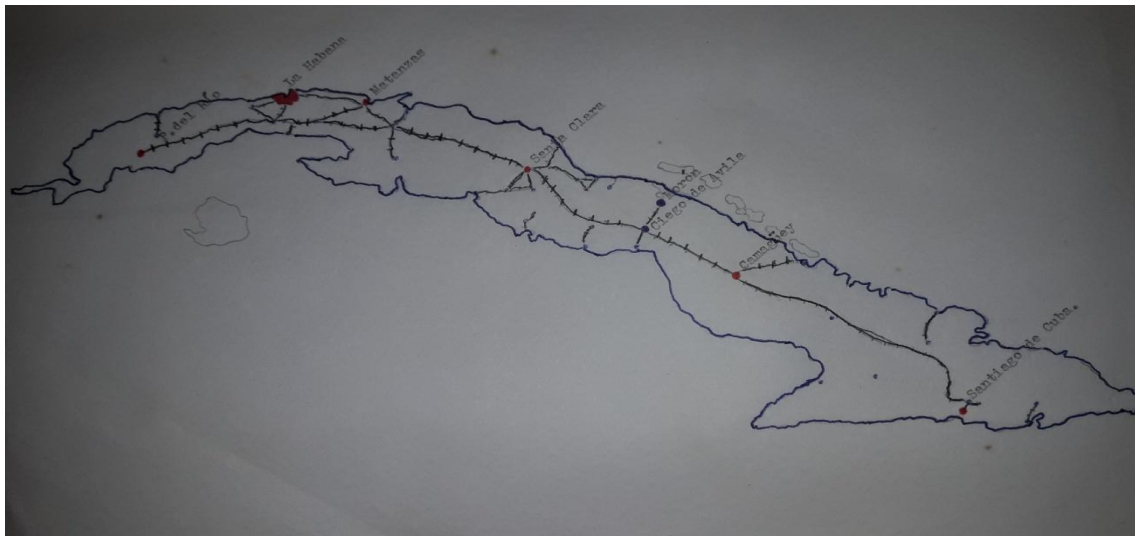
Imagen # 2. El ferrocarril de Júcaro a San Fernando (Morón).



Este ferrocarril fue construido por el colonialismo español como complemento de la trocha militar en el propósito de impedir la extensión de la revolución liberadora del pueblo cubano a la región occidental.

Fuente: Elaborado por los autores a partir de la información que brinda Julio Le Riverend en Historia Económica de Cuba. (1971)

Imagen # 3. El Ferrocarril Central.



El 8 de diciembre de 1902 quedó inaugurado el ferrocarril central que se extendía desde la capital de la República hasta la localidad de San Luis, próxima a Santiago de Cuba, con 861 km de extensión.

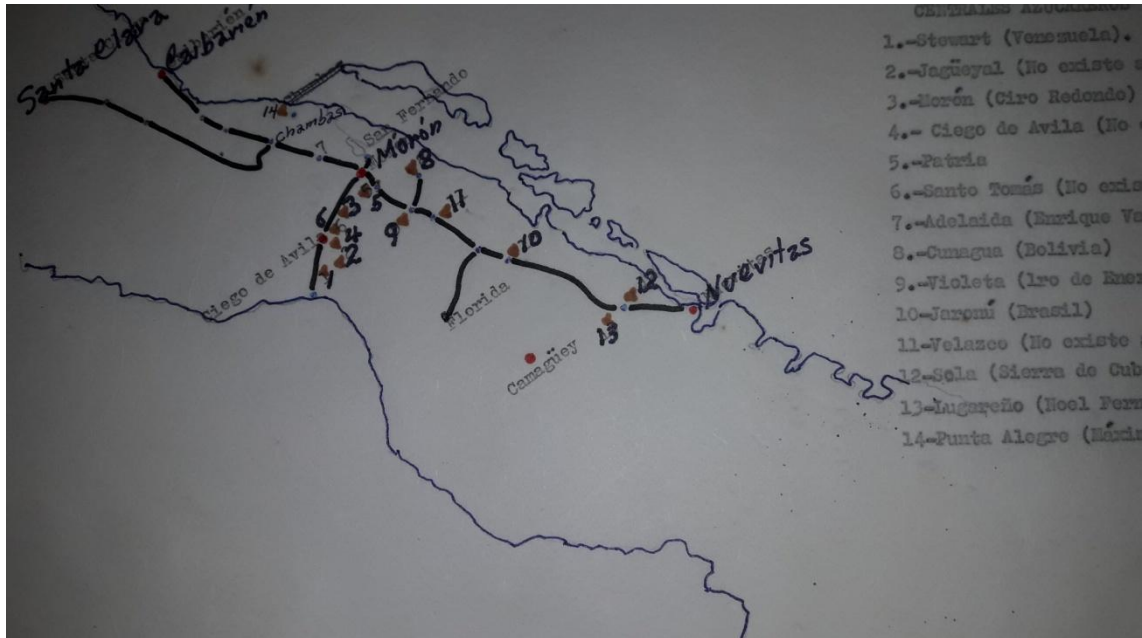
Elaborado por los autores.

Imagen # 4. Terminal ferroviaria de Morón.



Inaugurada el día 14 de julio de 1924 es considerada la segunda de Cuba, después de la terminal central de ferrocarriles de La Habana, por su belleza y extensión.

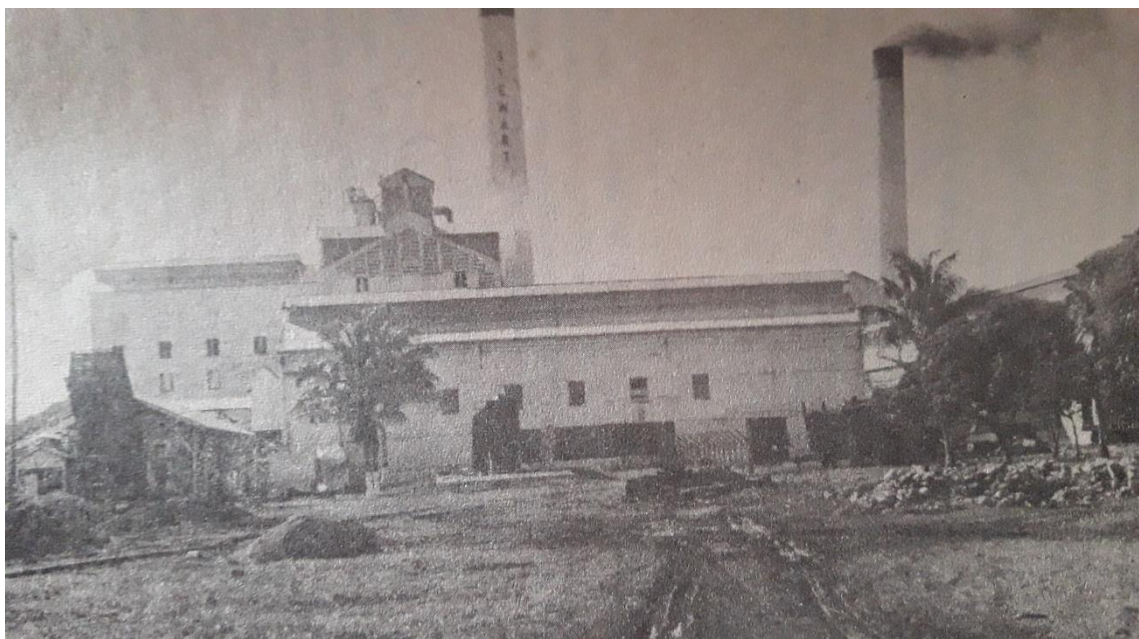
Imagen # 5. El ferrocarril Norte de Cuba.



Inaugurado el 1 de junio de 1919. En 1920 se le agrega el ferrocarril de Júcaro a San Fernando, comprado por la compañía yanqui al estado cubano en un turbio negocio: En 1927 se extendía por 454 kilómetros.

Fuente: Elaborado por los autores a partir de información que ofrecen las fuentes consultadas

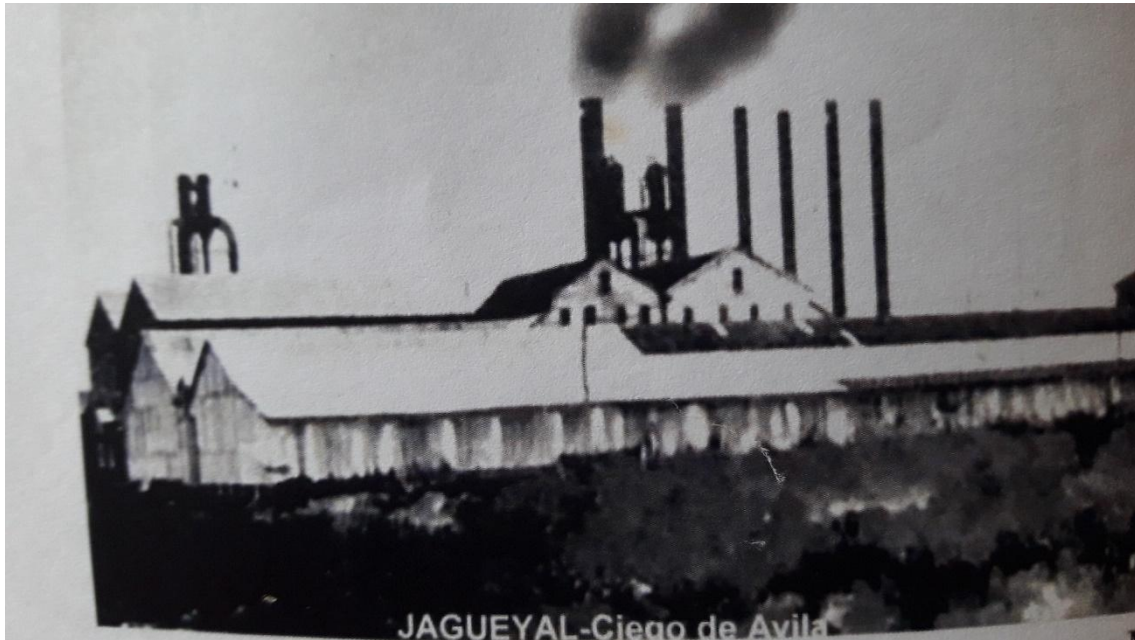
Imagen # 6. Central Stewart.



Vista del Central Stewart en 1908.

Fuente: Miguel Lima Villar. (1916). Historia de la producción y cultura del azúcar en la provincia de Ciego de Ávila. Impreso por Dador, Ciego de Ávila

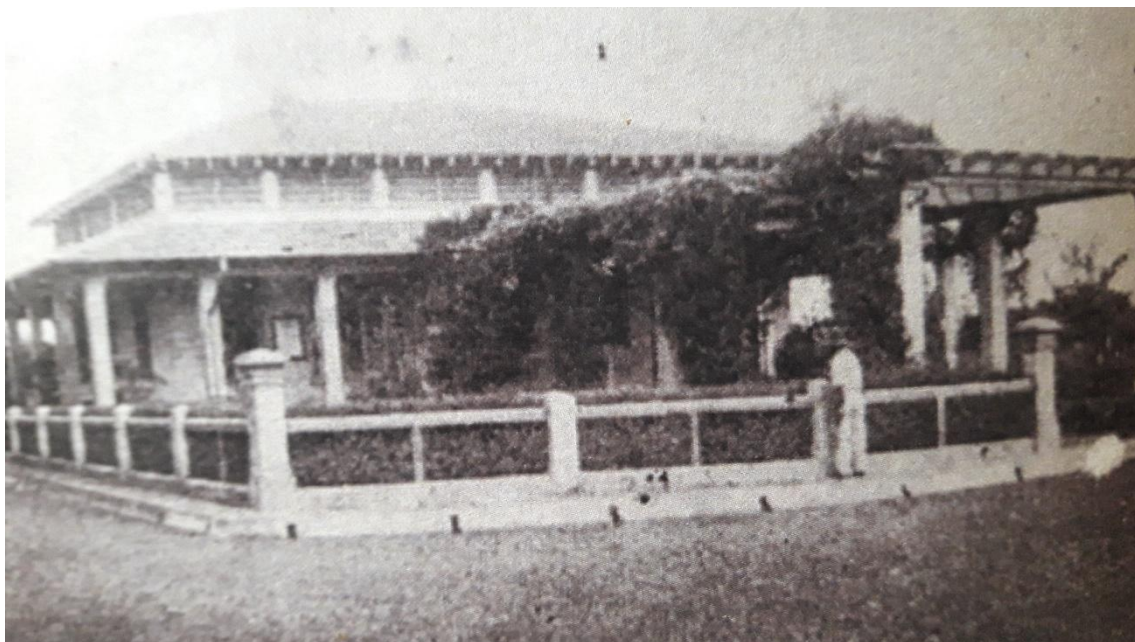
Imagen # 7. Central Jagüeyal.



Vista del Central Jagüeyal en el año de su fundación (1908).

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen # 8. Casona que ocupaba la Administración del Central Jagüeyal



Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen # 9. Central Azucarero Morón (actual Ciro Redondo).



Vista del Central Morón de 1952, año en el cual implantó récord histórico de producción de azúcar.

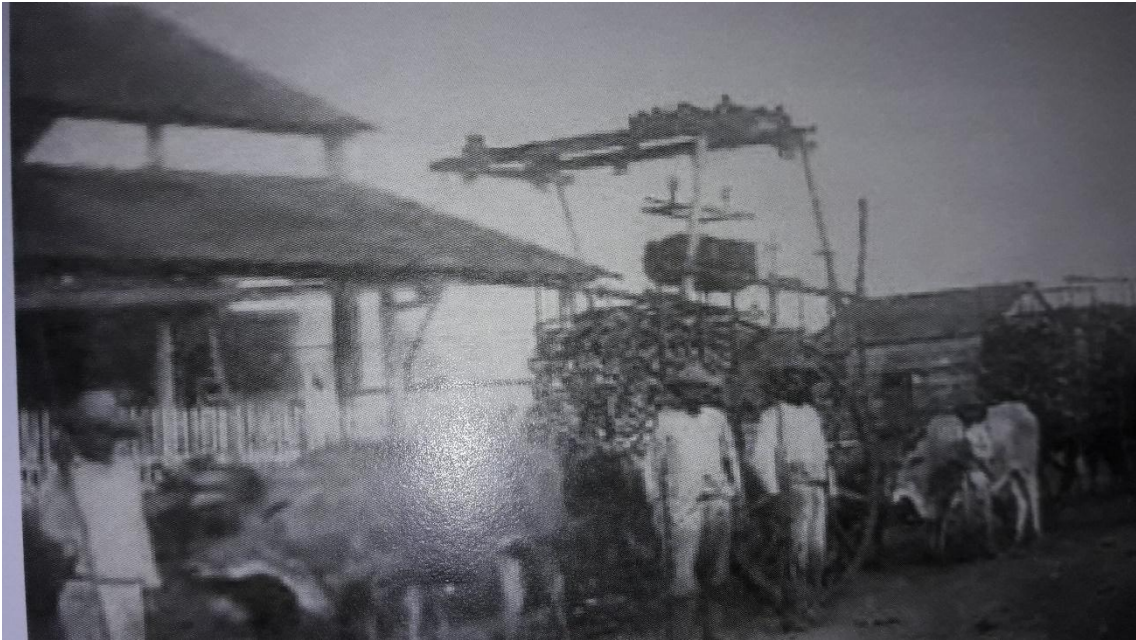
Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 10. Central Ciego de Ávila.



Imagen de cómo se veía el Central Azucarero Ciego de Ávila a mediados de la década de 1920. Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 11. Grúa o trasbordador del Central Santo Tomás.



En la imagen un chucho (grúa o trasbordador) perteneciente al ingenio Santo Tomás en plena faena de labor.

Fuente: Miguel Lima Villar, ob. cit.

Imagen 12. Locomotora de vapor



Locomotora de vapor utilizada en la transportación de caña desde las grúas hacia el central y el azúcar hacia los puertos de embarque.

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 13. Central Algodones.



Imagen del Central Algodones en una época posterior a su fundación. Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 14. Central Baraguá.



Imagen del Central Baraguá en el año 1920, a cuatro años de su fundación.

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 15. Central Pilar.



Imagen fundacional del Central Pilar en el año 1918. Realizó su última molienda en 1931 como efecto de la crisis económica en la economía cubana.

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 16. Central Adelaida.

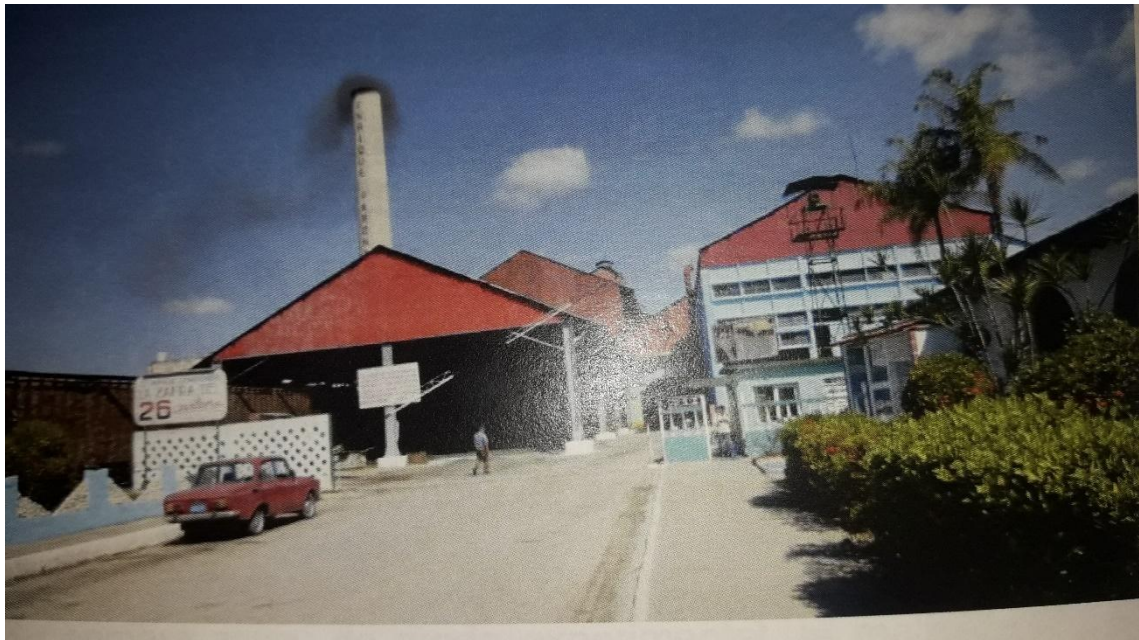


Imagen actual del antiguo Central Adelaida, hoy Enrique Varona González.

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 17. Central Violeta.



Imagen actual del central Violeta, hoy Primero de Enero.

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 18. Central Cunagua.

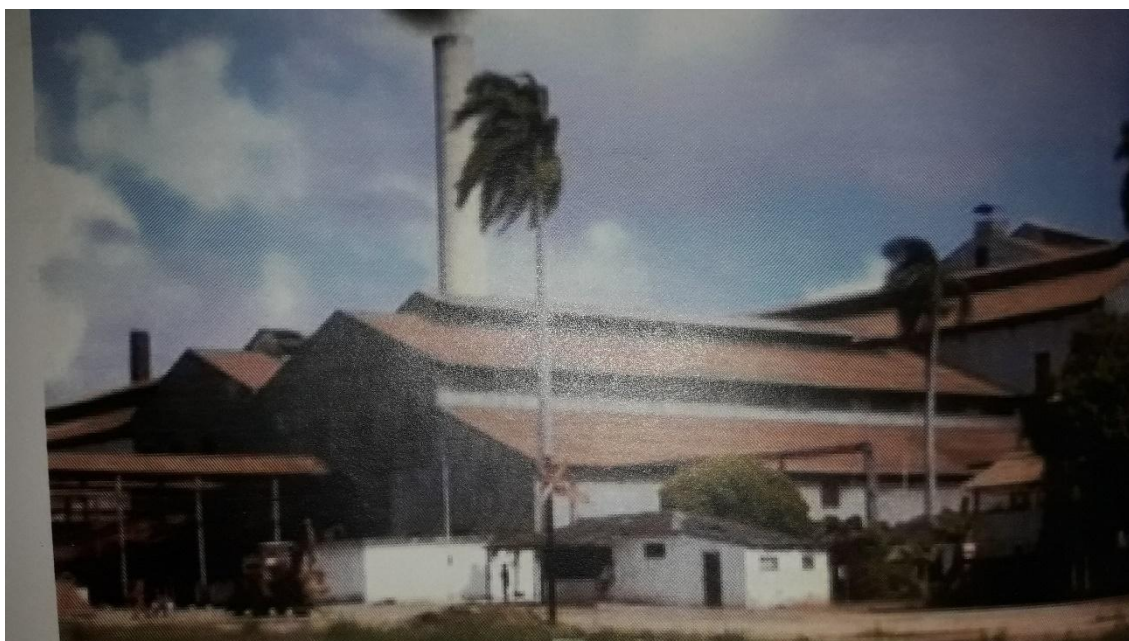


Imagen del central Cunagua en 1959.

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 19. La Casona.



Imagen de la Casona, edificio emblemático del batey del central Cunagua, donde radicaba la vivienda del administrador y dependencias administrativas.

Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen 20. Central Velazco.



Fuente: Alberto Oliva. Central Velazco. (3 de noviembre de 2023). En: www.facebook.com descargado el 5 de abril de 2026 por los autores

Imagen 21. Central Punta Alegre



Propiedad de la compañía norteamericana Punta Alegre Sugar Corporation, realizó su primera molienda en el año 1917.

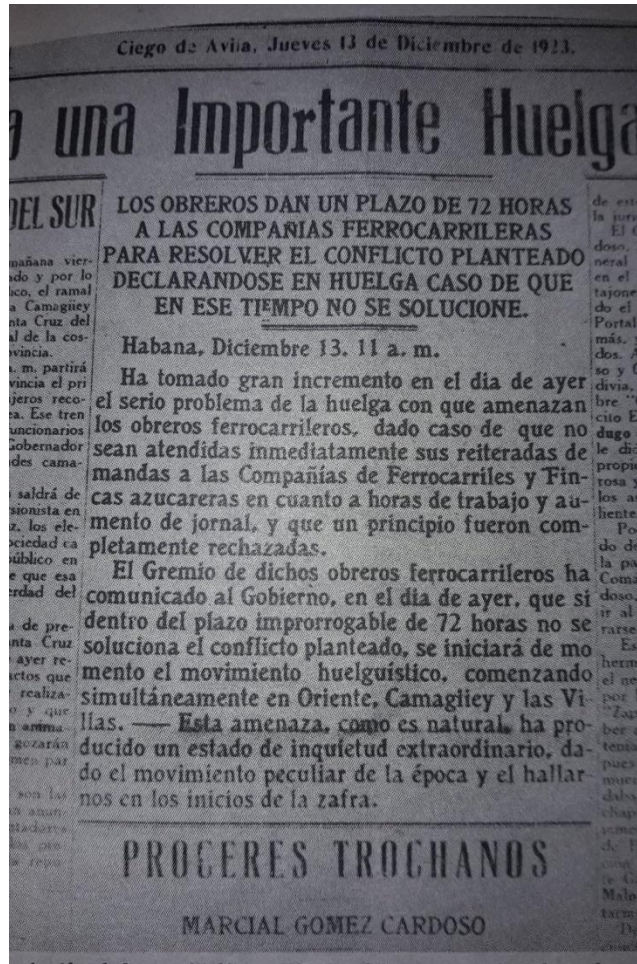
Fuente: Miguel Lima Villar. ob. cit.

Imagen # 22. Enrique Varona.



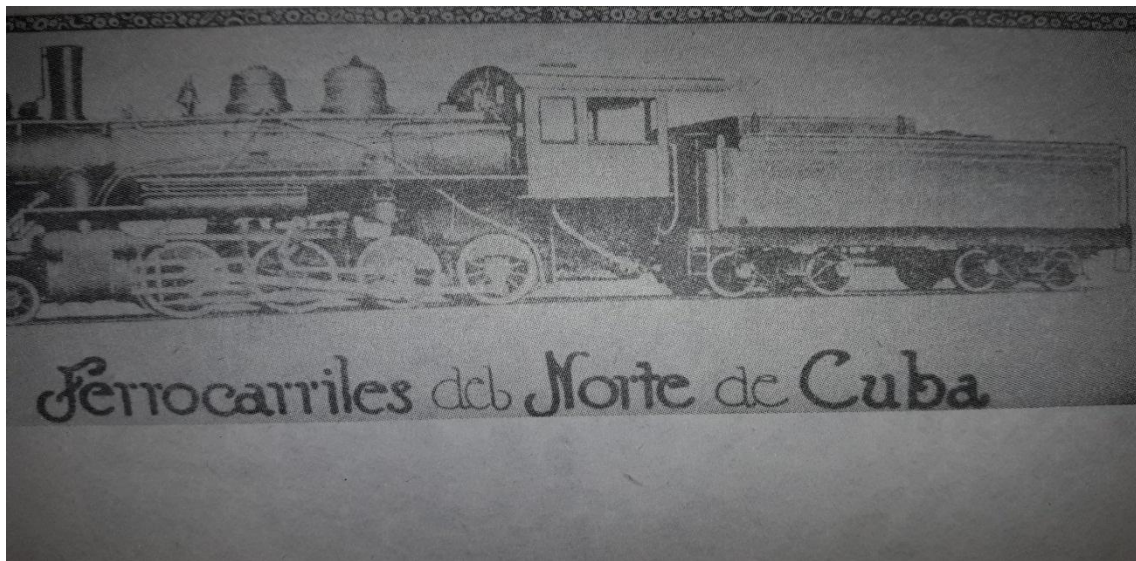
Enrique Varona González (1888-1925) dirigente obrero ferroviario y creador del Sindicato de Trabajadores de la Provincia de Camagüey.

Imagen # 23. Primera huelga dirigida por Enrique Varona.



El periódico El Pueblo publica nota en que se declara el estado de huelga por los obreros ferroviarios que exigen horario de trabajo y aumento de jornal.

Imagen # 24. Locomotora utilizada por Enrique Varona para socorrer a los huelguistas del central Morón cuando la Huelga de los Ingenios.



Fuente: Larry Morales. Enrique Varona, el líder de las mil huelgas. (1989). La Habana: Editorial Letras Cubanas.

Imagen # 25. EEUU amenaza a Cuba con intervencion



Fuente: El Herald 10 de noviembre de 1924.

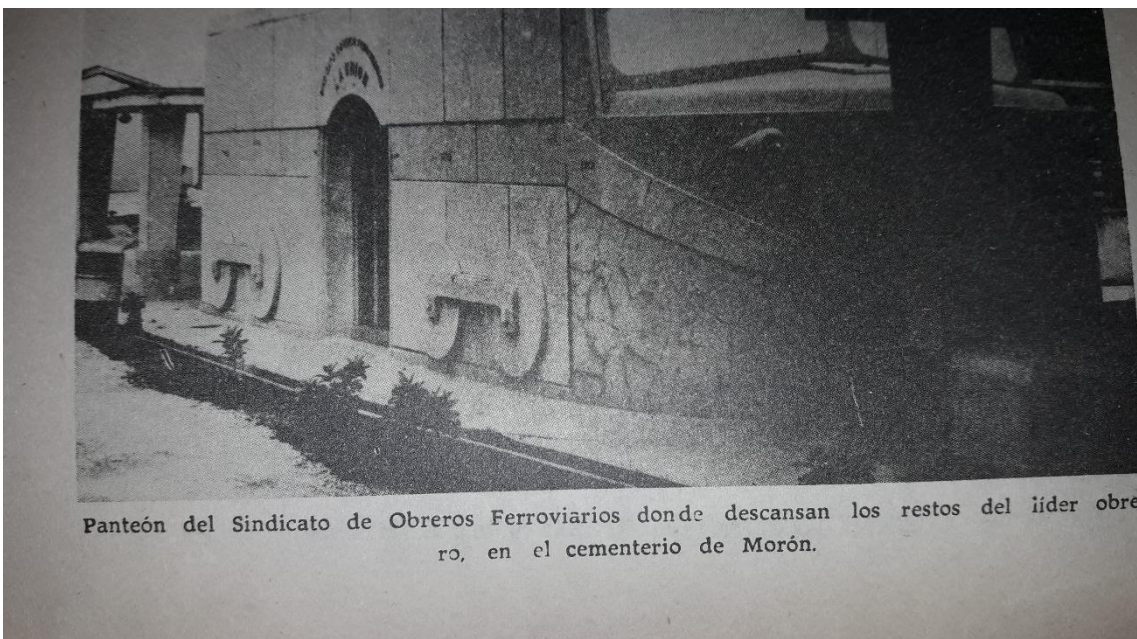
Imagen # 26. Varona y compañeros detenidos por atentado en ferrocarril Norte de Cuba.



Enrique Varona y compañeros en estación ferroviaria de Morón para ser conducidos a la carcel de Camaguey el día 16 de abril de 1925.

Fotocopia en archivo personal de Raymundo Ojeda Luis.

Imagen # 27. Panteón del Sindicato de Obreros Ferroviarios donde descansan los restos del líder obrero, en el cementerio de Morón.



Panteón del Sindicato de Obreros Ferroviarios donde descansan los restos del líder obrero, en el cementerio de Morón.

Fuente: Larry Morales. Enrique Varona, el líder de las mil huelgas. (1989). La Habana: Editorial Letras Cubanas.

ANEXOS

Anexo 1

SOCIEDAD DE EMPLEADOS DE FERROCARRILES DEL NORTE DE CUBA.

-- DIRECTIVA DEL AÑO 1924 --

Presidente	Enrique Varona
Vice	José Rosabal
Secretario de Actas	Julio Caro
Vice	Benedicto Rodríguez
Secretario Correspondencia	Manuel Castillo
Vice	Manuel Che
Tesorero	José M. Guerrero
Vice	Lorenzo Septién
Vocales efectivos.	
Ignacio Bessa	José Vals
Serafín O' Reilly	Ángel López
Arturo Estrada	Ignacio Fajardo
Polidoro Expósito	Alfredo Villafuerte
David Fraga	Antonio Moll
Emilio Fernández	Pedro Prieto
Vocales suplentes.	
Miguel Más	Guillermo López
José Marrero	Ramón Burgos
Gonzalo González	Eno Cid

Morón, 14 de enero de 1924.

Fuente: Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. En Biblioteca Municipal "Sergio Antuña" de Morón.

ANEXO # 2

A TODOS LOS COMPAÑEROS DE LOS INGENIOS EN HUELGA, A LAS COLECTIVIDADES OBRERAS Y A LAS DE CUBA EN GENERAL.

En virtud de la petición que ha dirigido a esta colectividad el Sr. Presidente de la República y que más abajo se transcribe, y en atención a que elementos mal intencionados han malévolamente pretendido hacer aparecer a los trabajadores de Cuba, como los que tratan de quebrantar la estabilidad de la República, procurando la intervención extranjera; reunidos en asamblea conjunta los asociados de “La Unión de Empleados del Ferrocarril Norte de Cuba” y los sindicatos de trabajadores de ingenios de la provincia de Camagüey, aceptar en todas sus partes el contenido del mensaje del señor Presidente de la República y comunicarle los acuerdos siguientes para llevar a vía de hecho todo lo que expresa en el mensaje.

Primero: Aceptar la proposición del Honorable Señor Presidente de la República de lograr que por el Congreso de la Nación se promulgue la legislación que resuelva definitivamente el reconocimiento de los delegados de asociaciones obreras en los centrales azucareros.

Segundo: Que a los efectos de suspender las huelgas actuales y las que están para decretarse con motivo del no reconocimiento de los citados delegados, es necesario que con carácter provisional se constituya una comisión arbitral integrada por cinco miembros de la siguiente forma:

Dos representantes del Sindicato de trabajadores de los Ingenios de esta provincia, dos en representación de la Asociación de Hacendados y Colonos de Cuba, y un quinto miembro que en representación de esa presidencia resuelva cada caso concreto en que exista disparidad entre las representaciones que integran la citada comisión, cuyas resoluciones sean acatadas por ambas partes debiendo revestir el carácter de autoridad residente en la provincia de Camagüey.

Tercero: Se suspenderá el movimiento huelguístico siempre que por esa presidencia se garantice y así lo ejecute en cada caso la comisión arbitral elegida, en que serán repuestos en sus puesto o en sus cargos y devuelta la morada que ocupaban todos y cada uno de los obreros en huelga; el dejar sin efecto las expulsiones de los obreros que con motivo de este movimiento se han efectuado

y las que se encuentran en tramitación, ordene al Ministerio Fiscal para que retire toda acción en las causas incoadas con motivo de la huelga y todas las demás proposiciones que se contienen en su mensaje dirigido a esta colectividad, siempre que la comisión se designe inmediatamente y comience a actuar dentro de veinticuatro horas de designada; la huelga en los Ferrocarriles Norte de Cuba, cesará tan pronto se llegue a un acuerdo con el señor Oscar Alonso, administrador de esta Compañía, en el conflicto planteado en Puerto Tarafa, y la huelga de los ingenios, tan pronto así lo dispongan la comisión arbitral al dar por terminada su misión en cada ingenio en huelga.

Esta comisión arbitral al paso por los lugares afectados por la huelga, se informará de los atropellos cometidos con los obreros en cada ingenio, y citando casos concretos a Ud. con el objeto de que esa honorable presidencia ordene el cambio de los militares a que pueda hacer alusión la comisión.

Fdo. por: Enrique Varona y Manuel Castillo, presidente y secretario respectivamente de “La “Unión de Empleados del Ferrocarril del Norte de Cuba”, y por Marcelino Cuervo, Leonildo G. Caballero y Lorenzo Setién, miembros del Comité Directivo del Sindicato de Trabajadores de la Provincia de Camagüey.

Fuente: Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. *Documentos y Artículos*. (1981). La Habana: Editorial Ciencias Sociales. T.I. p. 389-390. (Originalmente fue publicado en el Boletín “El Torcedor”, La Habana, 15 de diciembre de 1924, p.3).

ANEXO # 3

COPIA DE LA CARTA ENVIADA POR ALFREDO ZAYAS, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EN RELACIÓN CON EL MOVIMIENTO HUELGUÍSTICO DE FINES DE 1924.

La Habana, diciembre 9 de 1924.

Sres. Enrique Varona y demás Comisionados de Trabajadores de Ingenios.

Apreciados señores:

En las conferencias que con ustedes y algunos señores hacendados celebré separadamente primero y ayer conjuntamente, no puede decirse que se llegara a un acuerdo definitivo acerca de los problemas tratados, pero tampoco debe afirmarse que no se obtuviese la seguridad de beneficiosas medidas para los intereses representados, y por los que con verdadero celo habéis abogado.

En efecto, la representación de Hacendados y Colonos ofreció formalmente que sin pérdida de tiempo se procederá a mejorar las condiciones sanitarias y de comodidad de las viviendas destinadas en los ingenios a sus empleados y trabajadores, que se abonarían los haberes de aquellos en dinero efectivo y por quincenas sin perjuicio de liquidarlos y abonarlos cuando convenga a los interesados, que se eliminará de los bateyes la exclusividad de comerciar, que en lo absoluto no será causa de rechazo el hecho de estar agremiados; que se estudiará para más adelante la posibilidad de reducir las labores en la industria azucarera a 8 horas, así como establecer el retiro de obreros.

También se muestran propicios los hacendados a la reposición de los huelguistas, así en sus tareas como en las moradas que ocupaban, pudiendo en algún caso excepcional, dársele idéntica situación en otro ingenio o fijar un plazo breve para ello.

Los hacendados repitieron que no ponían dificultad a la organización de asociaciones de trabajadores, ni a que estas se entiendan con sus agremiados por medio de delegaciones, pero que no pactaban con dichas asociaciones por motivos que explicaron y entre estos señalaron la actual existencia de otras y la posibilidad de constituirse multitud de ellas, la carencia de responsabilidad de los delegados y aún de las asociaciones y la falta de sanción para las infracciones de lo estipulado por cualquiera de las partes.

Yo, como gobernante indiqué mi buen deseo y decidido propósito de amparar los derechos de los trabajadores, de evitar se les persiga sin causa y de facilitar la terminación de procedimientos iniciados y aún el retorno previo estudio de cada caso de los individuos expulsados del país.

También ofrecí el envío de un mensaje al Congreso de la República relativo a los precedentes particulares y a la reglamentación de las relaciones del Capital y el Trabajo en la industria azucarera.

Paréceme que en este estado el asunto, es prudente desistir de todo propósito de movimiento de huelga o paro y esperar que en el plazo adecuado se demuestre con hechos la sinceridad de las anteriores manifestaciones, que en lo relativo a los hacendados me han sido ratificadas por el Sr. Presidente de la Asociación, previa lectura de esta comunicación.

Confiando en que la cordura y buen juicio de ustedes y de sus compañeros les inspirará determinaciones en consonancia con mis deseos de poner fin a la inquietud del momento, quedo de Uds. atentamente.

Alfredo Zayas.

(Tomado de “El Camagüeyano”, diciembre de 1924)

ANEXO # 4

VALORACION REALIZDA POR JULIO ANTONIO MELLA SOBRE EL LÍDER OBRERO ENRIQUE VARONA GONZÁLEZ, EN EL ARTÍCULO “EL GRITO DE LOS MÁRTIRES”, PUBLICADO EN MÉXICO, AGOSTO DE 1926.

VARONA: Hermano luchador: ¿Quién hubiera podido profetizar tu final trágico? Líder magnífico. Gigante de cuerpo y de pensamiento. Tú estabas hecho para la vanguardia del Ejército Proletario. Grande como un gladiador, la misma muerte parecía temerte. Tu palabra desordenada –como la lucha en los campos de Cuba– era palabra de profeta anunciador de una Nueva Era. Tu dirección en las formidables huelgas de los centrales azucareros era una esperanza para el proletariado ávido de nuevas conquistas. /Salud, general de los bisoños y rojos ejércitos proletarios de Cuba/. Cuando pasen los años y el proletariado destruya las tiranías sociales, tú habrás sido también un precursor. Tú caíste víctima del alevoso asesinato de un siervo del tirano, de un siervo que fue expresamente a buscarte desde el Palacio Presidencial. La Justicia de los tribunales oficiales, en un resto de pureza, te absolvió de la acusación imaginaria de terrorista. Pero ¿quién pudo haberte absuelto de la “Justicia” personal del tirano? Ante él, tú merecías la muerte: eras obrero oprimido, luchabas por tus camaradas contra el imperialismo extranjero, y este delito no lo perdona nunca el tirano. El último grito que escapó a tu garganta cuando caíste, resuena aún en los oídos de los proletarios de Cuba:

“VENGANZA”

“VENGANZA”

“VENGANZA”

Fuente: Instituto de Historia del Movimiento Comunista y de la Revolución Socialista de Cuba. El Movimiento obrero cubano. Documentos y Artículos. (1977). La Habana: Editorial Ciencias Sociales. t. II. p. 45.

Anexo # 5

PLIEGO DE CARGOS AL MECÁNICO JOSÉ M. GUERRERO CASIS, DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE CUBA, CON MOTIVO DE SU SEPARACIÓN DEL SERVICIO DE LA EMPRESA.

Ingresó al servicio de la Empresa en febrero de 1913 como peón y trabajó hasta marzo de 1934 como ayudante herrero, ayudante fragua, ayudante pailero, ayudante mecánico y mecánico.

En marzo 14 de 1935 FUE DESTITUIDO DEFINITIVAMENTE del cargo de mecánico de los Talleres de los Ferrocarriles del Norte de Cuba en Morón, cumpliendo la siguiente orden del Comandante Militar de la provincia de Camagüey:

“Habiéndose comprobado que los empleados de esa Empresa que a continuación se relacionan, han hecho una activa campaña en pro de la huelga reinante, dirigiendo y manteniendo el actual movimiento de huelga por medios ilegales y violentos, como lo han hecho en todas las épocas, ruégole disponga la inmediata cesantía de los mismos, en cumplimiento de lo interesado por el Cuartel General ya que su continuación en el desempeño de sus respectivos cargos, constituye una amenaza constante para la tranquilidad y la paz pública, por sus perennes labores agitadoras y subversivas.”

Y siendo este empleado uno de los comprendidos en la relación de que se trata, se procedió de acuerdo con dicha disposición a partir de la citada fecha.

José M. Guerrero era uno de los principales miembros de la directiva de la Sociedad de Empleados del Norte de Cuba “La Unión” de Morón al declararse la huelga ilegal con abierta infracción de los Decretos-Leyes del Gobierno regulando las mismas, en enero del pasado año 1934.

Este individuo en unión de otros de la directiva mantuvo en constante agitación a los empleados y obreros de los Ferrocarriles del Norte de Cuba durante el año 1934 y hasta marzo de 1935. Fue uno de los más destacados autores de la sistemática campaña de insultos, difamación y ataques injustificados contra el Gobierno y contra la Empresa y sus funcionarios siguiendo instrucciones de la Confederación Nacional Obrera de Cuba, a la que se hallaba adherida la citada colectividad obrera “La Unión”.

Guerrero fue uno de los principales responsables del desorden y la indisciplina introducidos entre los obreros y empleados de los Ferrocarriles del Norte de Cuba, causando con sus actividades daños y perjuicios de consideración al servicio público que presta esta Empresa, en su afán de apoderarse de la misma como públicamente hacían alarde los dirigentes de la repetida colectividad obrera, para satisfacer los planes radicales y disolventes de la citada Confederación Nacional Obrera de Cuba. Sus ataques al Gobierno y a la Empresa y sus funcionarios fueron sistemáticos y constantes durante el período de tiempo citado.

Con sus actividades lanzó al personal del Ferrocarril Norte de Cuba a una nueva huelga ilegal en octubre también del pasado año 1934, con repetición de las infracciones de los Decretos-Leyes dictados por el Gobierno respecto del particular.

Esta huelga de carácter político según lo hizo circular los dirigentes de la repetida colectividad obrera entre sus asociados, como lo prueba la circular dirigida a los mismos como sigue:

“Compañeros ferroviarios: La Confederación Nacional Obrera de Cuba, a la cual pertenecemos todos nosotros, ha decretado la Huelga General Política por la obtención de los derechos democráticos, - por el derecho de huelga, palabra y reunión, contra los Decretos Fascistas 3, 53, 63, etc. Y la Ley de Orden Público, por la retirada inmediata de los barcos yanquis de aguas cubanas por la cesión inmediata del territorio que en la provincia de Oriente ocupan los Estados Unidos para que pase a ser de Cuba, por un subsidio para los desocupados a costa de los patronos y el Gobierno, contra la guerra imperialista en marcha, etc.- y esta Unión, enrolada en esa Huelga General, presentará nuevamente el pliego de demandas que la Empresa ha rechazado y no volverá al trabajo hasta que todas ellas hayan sido arrancadas mediante esa potente huelga.

La Huelga General Política será fijada para las 12' 1 de la noche del día 8. Esto quiere decir que el lunes día 8 de octubre ni un tren debe correr ni ningún compañero debe ir a trabajar.

Todos a la lucha hasta obtener nuestras demandas.

Con saludos proletarios:

(f) Bernardo Heastie.

(f) Heriberto Pérez Lavín

Vicepresidente.

Secretario de Correspondencia.”

dió lugar a que por la Secretaría del Trabajo se dictara resolución con fecha 30 de octubre del citado año disolviendo la colectividad obrera de que se trata por sus constantes infracciones de las leyes.

La parte dispositiva de la resolución de la Secretaría del Trabajo dice así:

“PRIMERO: Declarar ilegal la huelga decretada por la Sociedad de Empleados del Ferrocarril Norte de Cuba “La Unión” el día 8 de octubre de 1934, a tenor con lo dispuesto en el Artículo Once del Decreto-Ley No. Tres, de fecha 6 de febrero de 1934.

SEGUNDO: Declarar disuelta la Sociedad de Empleados del Ferrocarril Norte de Cuba “La Unión”, a tenor de lo dispuesto en el Artículo Once del ya mencionado Decreto-Ley No. Tres.

TERCERO: Notifíquese esta Resolución a las partes interesadas y a las autoridades competentes.

Dada en la Habana a los treinta días del mes de octubre de 1934”.

No obstante, esta resolución, Guerrero y otros dirigentes de “La Unión” de Morón continuaron su campaña de difamación e insultos contra el Gobierno, la Empresa y sus funcionarios haciendo imputaciones afrentosas y falsas con menoscabo del respeto y la disciplina a que está obligado todo empleado con su superior jerárquico.

J. M. Guerrero hizo grandes esfuerzos por concitar a los empleados de los Ferrocarriles del Norte de Cuba para secundar la huelga de marzo de este año, pero estando inconforme la mayoría del personal con las actividades radicales y disolventes de estos agitadores, se negó a secundarlo.

Por todos los antecedentes anteriormente expuestos, seguramente conocidos de las autoridades, se dispuso la cesantía de este empleado en la Empresa por el Comandante Militar de la Provincia de Camagüey, la que se llevó a efecto en la fecha citada anteriormente.

Se desea hacer constar que en el mes de marzo de este año no había contrato ni pacto de trabajo alguno entre la citada colectividad “Sociedad de Empleados de los Ferrocarriles del Norte de Cuba “La Unión” y la Empresa.

Administrador General.

Supte. De Tracción y Talleres.

(Cuño que expresa por M. Cibrán

(fdo. A. Jiménez)

Administrador general y firma ilegible)

Camagüey, marzo 15 de 1935.

Fuente: Archivo Ferrocarriles Centro-Este, Camagüey, LEG. Expedientes.

Nota: Idéntico texto en expediente de los demás obreros expulsados, solo cambian las generales personales.

ANEXO # 6

DATOS QUE HABLAN POR SÍ SOLOS. JUSTICIA PARA LOS OBREROS FERROVIARIOS.

“... Para dar una idea exacta del estado de prosperidad de las empresas que operan en el país, y de la razón que asiste a los obreros ferroviarios para reclamar un aumento en sus jornales exponemos a continuación los ingresos y egresos de las tres empresas principales ferroviarias de Cuba: The Cuba Railroad Co., Ferrocarriles Norte de Cuba y Ferrocarriles Unidos de La Habana durante los tres últimos años.

	Ingresos	Egresos	Utilidad
1939 – 1940	\$13 199 943. 45	\$9 162 526. 49	\$4 037 416. 96
1941 - 1942	17 713 774. 84	10 605 487. 58	7 108 287. 26
1942 - 1943	15 430 482. 03	8 024 793. 40	7 405 688. 63

... Como el cuadro indica las utilidades de estas tres empresas crecieron en \$3´ 007 870. 30 de 1939-1940 a 1941-42 y en el actual año en sólo 7 meses han resultado \$3´ 374 271. 67 mayores que en igual período del año anterior. Los datos indican que en el año actual las utilidades han de alcanzar a más de 15 millones de pesos, puesto que en este semestre se realizan las labores de la zafra, que dan extraordinario movimiento a los ferrocarriles. Ante estos argumentos irrefutables es de esperar que nada podrá impedir que por el Ministerio del Trabajo y el Gobierno se haga justicia a la petición de los empleados y obreros ferroviarios que reclaman un 50% de aumento en sus haberes y el establecimiento del sueldo mínimo de \$60.00 mensuales para todos los trabajadores de esa industria, con tanta más razón cuando en años anteriores sufrieron grandes rebajas por pretextadas pérdidas de las empresas.

... El hecho de que los aumentos que se demanden por los obreros representen solamente el 8% de los ingresos brutos de las empresas, está diciendo bien a las claras que los trabajadores no han realizado ninguna petición desmedida...”

Fuente: Periódico “La Unidad”, Órgano del Sindicato de Obreros Ferroviarios de Morón. Abril, 1943. El original se localiza en Biblioteca Municipal “Sergio Antuña” de Morón. Fondo: Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón.

ANEXO # 7

“FERROVIARIOS”

Reunidas las organizaciones ferroviarias del radio de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba abajo firmantes, con el fin de celebrar un cambio de impresiones para considerar el clamor general de todos los ferroviarios en relación con sus justas aspiraciones, se acordó en principio orientar la lucha por las siguientes demandas:

1. Aumento de los salarios.
2. Cese de la prohibición de viajar con pases en los trenes #1 y 2.
3. Discusión inmediata de los Convenios de Trabajo.
4. Alojamiento a las tripulaciones de trenes de carga.
5. Cese inmediato del sistema de trabajo por contratas.
6. Aplicación del Decreto No. 1325 a los peones y otros trabajadores que aún no se les ha aplicado.
7. Luchar por el no cierre del Hotel Camagüey y por las reivindicaciones específicas de cada organización.

No habiendo concurrido a esta reunión la representación de la Dirección Central de la Hermandad Ferroviaria de Cuba, se acuerda por unanimidad hacerle un ruego a esa organización para que a la próxima reunión que ha de celebrarse el día 16 del actual a las ocho de la noche en el local de Ferroviarios y Trabajadores Unidos de Cuba, situado en la Avenida de los Mártires No, 17 en esta ciudad, se encuentre representada esa colectividad.

Teniendo en cuenta el alto costo de los artículos de primera necesidad y considerando también el estado floreciente de la industria ferroviaria, consideramos llegado el momento de luchar por un mejoramiento económico para todos los ferroviarios.

Por el triunfo de las demandas de los obreros del carril.

Por la Sociedad “La Unión”: Rogelio García Hagrenot

Por el Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión” de Morón: José R. García Díaz

Por la Asociación de Empleados de Oficinas: José Díaz de Rada

Pedro Rodríguez Freyre

Enrique de Zayas Ávila

Por la Asociación de Ferroviarios y Trabajadores Unidos: Antonio Núñez Prada

Por la Hermandad Ferroviaria Delegación No. 2: José A. Carrión

Diego Ramos M.

Camagüey, 6 de octubre de 1943.

Fuente: El original de esta proclama se localiza en Biblioteca Municipal "Sergio Antuña" de Morón. Fondo: Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón.

ANEXO # 8

CARTA JEFE DE SECCIÓN GUARDAJURADOS DE MORÓN AL CAPITÁN JEFE DE CUERPO DE GUARDAJURADOS DE CAMAGÜEY

Morón, julio 30 de 1946.

Al: Sr. Juan A. Toledano Vaillat

Capitán Jefe Cuerpo G' Jurados

Camagüey.

Señor:

En el día de la fecha, como estaba anunciado pararon los empleados y obreros de estos talleres treinta minutos entre 10.00 am y 10.30 am parando también el comercio, transporte, etc.

Durante esos treinta minutos, los obreros y empleados de talleres se reunieron entre los talleres y oficinas de la Superintendencia de los citados talleres y hicieron uso de la palabra los Srs, Arístides O'Reilly, Gustavo Mazorra y Norberto Carrazana.

En el discurso de los mismos se concretaron a explicar el motivo y lo que se pretendía con dicha protesta, pidiendo el aumento de un 30% en los salarios en general y más que nada la rebaja de los precios de los artículos de primera necesidad, pidiendo también un fuerte castigo para los agiotistas y especuladores con el hambre y miseria del pueblo.

El Sr. Carrazana también habló en los términos antes expuestos, y que el 11 de agosto hay JUNTA GENERAL EN LA UNIÓN DE EMPLEADOS, para tomar en la misma acuerdos, y dentro de lo acordado, pedirle a la Empresa que aumentara los Núm. de empleados fijos a 300 para acabar con los programas que actualmente existen. También trató de la deficiencia y falta de protección a la salud de los trabajadores de los talleres, como quedaba demostrado en los casos de Mindivil y López que actualmente se encuentran enfermos: Luego trató de los problemas de España, contra la Falange y Régimen de Franco.

Lo que tengo el honor de comunicar a Ud. para su conocimiento y fines que estime.

Muy respetuosamente.

Antonio Pérez Acosta

J. G. Jurados. Morón.

Fuente: Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este Camagüey. Exp. 105. Año 1946, pág. 24) Copia fiel del original.

ANEXO 9

DENUNCIA REALIZADA POR TEOLINDO JURJO BRAÑA Y ARÍSTIDES O'REILLY, SECRETARIO GENERAL Y DELEGADO ANTE LOS ORGANISMOS OFICIALES Y PATRONALES DEL SINDICATO DE OBREROS FERROVIARIOS "LA UNIÓN" DE MORÓN, ANTE JUZGADO DE INSTRUCCIÓN CON MOTIVO DEL ASALTO AL SINDICATO PERPETUADO POR ELEMENTOS MUJALISTAS.

AL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN.

TEOLINDO JURJO BRAÑA, mayor de edad, casado, natural de España, ciudadano cubano por nacimiento, empleado ferroviario y vecino de Georgina en este Término Municipal, y -----

ARÍSTIDES O'REILLY PARADA, mayor de edad, casado, natural de Morón, ciudadano cubano, empleado ferroviario, y vecino de Calleja 176, en esta ciudad, comparecemos por nuestro derecho y decimos: ----- Que los que suscriben son Secretario General y Delegado ante los Organismos Oficiales y Patronales del Sindicato de Obreros ferroviarios "La Unión" de Morón, respectivamente, cargos en los que juramos, conociendo las penas con que la Ley castiga el delito de perjurio, que nos encontramos, por haber sido legalmente electos, haber tomado posesión legalmente de ellos y no haber sido cumplido ni revocado nuestro mandato. ----- Que en el día de ayer, domingo 31 de agosto de 1947, teníamos convocada una Asamblea General Extraordinaria, en primera convocatoria a las once y media de la mañana y en segunda convocatoria a las doce y media.- Que dicha Asamblea había sido pedida por un grupo de asociados, y conocedora nuestra Directiva de que dicha Asamblea había sido pedida como pretexto para alterar el orden y tomar por asalto nuestro edificio, privándonos violentamente del ejercicio de nuestros cargos de Directivos y del uso de nuestro edificio social, hubimos de formular previas denuncias, ante la Policía Nacional, con copia al Jefe del Escuadrón de la Guardia Rural, al Fiscal de la Audiencia y a ese Juzgado de Instrucción, y de pedir auxilio para mantener el orden, al Jefe del Escuadrón y al de la Policía Nacional. -----

-----Que al acto se personaron varios números de la Policía Nacional, y también el Teniente Alberto Rodríguez, o Pablo Rodríguez, con dos soldados, y registraron minuciosamente nuestro edificio social para ver si

teníamos armas adentro, que tan pronto el Ejército comprobó que no había armas y salió a la calle, un grupo de personas, pocos de ellos ferroviarios, menos todavía afiliados a nuestro Sindicato, y los demás, casi todos, elementos que no eran ni siquiera ferroviarios, como Oscar Cruz, Aníbal Sosa, un individuo conocido por “El Cubano”, es decir, de estos Oscar Cruz sí es ferroviario y afiliado, pero no así los otros dos, trataron de penetrar violentamente en el local dando gritos como de “P’adelante” “pa dentro tol mundo” etc., abriéndose paso a través de la Comisión de credenciales o de orden que se encontraba en la puerta, los que cometieron además la felonía de enarbolar una bandera cubana en la consecución de sus fines delictivos.- Que al ver la Directiva y personas que esperaban pacíficamente dentro del local que comenzara el meeting que dicho grupo avanzaba en esa forma agresiva, cerramos las puertas y ventanas del local, y dichos individuos comenzaron a dar trompadas y patadas en dichas puertas y ventanas con objeto de violentarlas y entrar al local, lo que al fin lograron, es decir, violentarlas y entrar adentro de la Asamblea, rompiendo cuadros y dando gritos, posesionándose del local.- Que el notario Dr. Luis Seigle de la Fuente, que se encontraba dentro del local dando fe del acto que iba a comenzar, tuvo que salir por una escalera y por sobre la tapia del patio, auxiliado por nosotros, ya que no podíamos garantizarle el ejercicio de su legal función, ni le era garantizada en otra forma, habiendo dicho Notario levantado el acta que se acompaña, en que se acreditan dichos actos, en lo que dicho funcionario pudo percibir por sí, y por las manifestaciones de los asistentes que lanzados del lugar donde íbamos a celebrar la Asamblea se constituyeron acto seguido en el despacho de la Notaría de dicho funcionario público, en Martí 131 en la ciudad de Morón.- Dicha acta, cuya copia autorizada se acompaña en el acta notarial Número 144 de 31 de agosto de 1947 ante el referido notario.- Que la Policía Nacional ocupó revólveres calibre 38 a dos individuos, uno nombrado Felipe Ramos y a otro cuyo nombre no conocemos, que pertenecían al grupo que luego asaltó al Sindicato, los que salieron de aquel lugar conducidos hacia la Jefatura, que fueron vistos con revólveres un tal Diego Abreus y un tal Quiñones de Pina que eran líderes de los agresores. ----- Que cuando nosotros, con nuestros compañeros salimos del edificio en vista del éxito del asalto lanzado sobre él, el firmante Teolindo Jurjo Braña, es decir, momentos antes, había suspendido la sesión en vista del motín surgido, y al abandonar aquel lugar le hice saber al Teniente Pablo

(o) Alberto Rodríguez, de la Guardia Rural, que quedaba suspendido el acto, y que la Directiva se veía obligada a abandonar el lugar en vista del asalto realizado. -----Que después de abandonar nosotros aquel lugar, los asaltantes constituyeron una ilegal Asamblea, ignorando la forma en que la misma se haya desenvuelto, pues se nos dice que nombraron una Directiva revolucionaria del Sindicato, y que solamente había en aquel lugar cinco afiliados a nuestro Sindicato.- Que dichos individuos se declararon poseedores del edificio, y que dicho acto ilegal o revolucionario dio fe el Notario público el Dr. Germán Ignacio Vázquez Alvarado, es decir, no acusamos a dicho funcionario de haber participado en el acto, sino aclaramos que después de tomado el local, al constituirse dicha ilegal Asamblea fue requerido por los amotinados para que diera fe de dicho acto, suponiendo que a dicho funcionario no le contaba la ilegalidad del mismo al ser requerido, pero hacemos constar este extremo para que si el Juzgado lo estima pertinente, como elemento de prueba, pida a dicho notario copia autorizada del acta que levantó allí, en la que aparecerán los nombres de las personas que allí se encontraban.- Hacemos constar además que el señor Adalberto Crespo López, Vicesecretario, digo, Secretario de Organización de este Sindicato, quien después acudió al despacho de la Notaría del Dr. Seiglie de la Fuente, otorgando y firmando el acta que allí se levantó, y que fue el último de la Directiva legal que abandonó el lugar asaltado, antes de abandonar dicho lugar, ya estando constituida la ilegal Asamblea y estando dando fe de ella el notario Vázquez Alvarado, compareció ante dicho notario y lo requirió para que hiciera constar su protesta por la ilegalidad del acto que se estaba realizando.- Que el grupo de individuos referidos continúan posesionados del local del Sindicato, donde se nos impide el acceso a los miembros de esta Directiva, y que según noticias que tenemos la llave del edificio fue entregada por los asaltantes al notario público Dr. Germán Ignacio Vázquez Alvarado.- Por último, queremos aclarar que el individuo Aníbal Sosa sí es ferroviario pero no afiliado.- Y acompañamos también un volante lanzado por esos señores, donde verá el Juzgado que se incitan LOS NO SOCIOS a acudir de todos modos al local. -----

Morón, septiembre 1ro de 1947.

(Se consignan de forma manuscrita los siguientes nombres)

Pablo Betancourt Marrero, Aníbal Sosa, Ángel B. Sánchez, Gustavo Mazorra, Santos Morales Fontes, Oscar Cruz, Santos Setién, Urbano Abreus, Daniel Blanco, Guillermo A. Blanco, Felipe Nery Rodríguez, Valentín León (el de la bandera). Estos ferroviarios.

No ferroviarios de Morón. Felipe Ramos, Juan Borroto (Pirineo), El Jabao, Grupo de Pina: Feli Cepero (Alia el Chiclano), Diego Abreu, Alia el espiritista.

Grupo de Violeta: Ex sargento Gregorio Rivera y Emilio Vázquez.

Fuente: Archivo Ferroviario de Morón, en Biblioteca Municipal "Sergio Antuña". Es copia fiel del original.

ANEXO 10

VOLANTE EMITIDO POR LA DIRECTIVA CETEKARIA EN QUE SE REALIZAN INSULTANTES ACUSACIONES A LOS MIEMBROS DE LA DIRECTIVA DEPUESTA TRAS EL ASALTO AL SINDICATO, LO QUE TIENE COMO OBJETIVO SOCAVAR EL PRESTIGIO DE DICHOS DIRIGENTES EN SU MAYORÍA MIEMBROS DEL PARTIDO SOCIALISTA POPULAR.

A Todos los Compañeros Ferroviarios.

COMPAÑEROS:

En el día de ayer vimos un asqueroso volante que lleva la firma de cinco ex directivos de nuestro Sindicato "La Unión". Nos parece muy lógico aclararle a nuestros compañeros que estas firmas no representan en modo alguno a nuestra organización, por haberla derrotado con amplio margen la Asamblea General que hubo de llevarse a efecto el día 31 de Agosto ppdo. De ello pueden dar fé los documentos acreditativos y a la representación oficial ante los Organismos Patronales, pues bien saben todos los trabajadores que a la citación de la Administración para ir a buscar el chequecito de los \$16.800 (diez y seis mil ochocientos pesos), el día 2 de este mes como verdaderos lobos que van a repartirse el Botín, no fueron recibidos en su carácter de Tales Dirigentes.

Nos toca aclarar sobre la Asamblea que hay un acta Notarial levantada por el Dr. Germán Ignacio Vázquez Alvarado y de las autoridades presentes que consta que no hubieron (sic) desórdenes sino simplemente los que los comunistas trataron de proporcionar al no querer dejar entrar al Sindicato nada más que los que a ellos les diera la gana, como si esa Casa fuera de Propiedad exclusiva de unos cuantos mequetrefes que como Teolindo Jurjo Braña, un tipo repugnante mediatizado, que no tuvo escrúpulos para permitirse el Lujo de atropellar su ciudadanía haciendo menosprecio de ella ya que, vino a este País siendo ESPAÑOL y después se nacionalizó y que hoy por Obra y Gracia de los Traidores es KUBANO NATIVO, tú no tienes derecho a abusar del Prestigio de nuestra Patria, ya que siendo Extranjero tratas de introducir en nuestro País una doctrina totalitaria y repudiable por esas cosas eres doblemente traidor, no te olvides que nuestro compañero Santos Setién Navarro y que le llamas Pobre Diablo es un CUBANO digno de su Patria y que ni tú ni los Sicarios que te rodean, le pueden señalar de nada y mucho menos de instrumento.

Nos llamas Lacayos del Imperialismo Yanqui, es menester que tú sepas que nuestras familias viven de las Industrias Americanas, de las que hay muchas en nuestro País, como son los Ferrocarriles Consolidados de Cuba, de la que vives tú y el resto de los Comunistas que tanto vociferan, pues aunque no tratamos de defenderla solo bosquejamos este motivo para que veas que ustedes, si son los verdaderos lacayos del Imperialismo Soviético, pues el dinero que ganan a las compañías Americanas lo utilizan como fieles servidores de Rusia. Eso sí es ser Lacayos.

Queremos decirles a todos los ferroviarios, que los Comunistas muy habilidosamente dicen que no firmen nada, pero es que ellos pretenden responsabilizar Judicialmente a muchos de nuestros compañeros por sus insultos, y que quizás ante esta maniobra pretendan llevar junto con ellos a la Cárcel y hasta producir el caso de Expulsión de nuestro país a algunos compañeros que deben mantenerse en su lugar de trabajador y no político, nosotros oportunamente advertimos estas maniobras a los Comunistas para avisarles con prontitud lo que pudiera suceder.

Debemos significarle a nuestros compañeros que no hubieron puertas violentadas ni mucho menos roturas de muebles y que si se calló un cuadro del Lazarillo, no fue culpa nuestra, sino que un compañero que portaba la Bandera Cubana le dio un golpe al cuadro tumbándolo, pues nos opusimos a que nadie tocara ningún cuadro ni nuestras propiedades, porque como obreros responsables que somos, sabemos que eso es nuestro, pero ustedes que no tienen escrúpulos han denunciado de antemano a las Autoridades que íbamos a asaltar el Sindicato, cosa esta ignominiosa, ya que teniendo la mayoría de los trabajadores con nuestra justa causa, no era necesario el asalto al Sindicato pues ello quedó demostrado que ganamos en buena lid la Asamblea del día 31.

Nuestros compañeros deben tener como única guía en este movimiento, la serenidad absoluta y no dejarse provocar por estas hordas de traidores que viven del sudor de nuestro Trabajo y de la Nación Toda.

Estamos esperando el acta que fotostáticamente recibiremos para informarle a los trabajadores en la forma que los Comunistas del Sindicato firmaron en la Habana para que la Empresa les diera el dinero proporcional a todas las

colectividades obreras de los Consolidados, que nosotros repudiamos por entender que se menoscaba el prestigio de la Clase Obrera, ya que nuestro Sindicato y todos los compañeros han financiado a través de todos los tiempos todas las comisiones que han salido a defender nuestros derechos, y que no es posible aceptar la teoría de necesidad monetaria, a no ser que los comunistas trataran de proporcionarse algunos lujos a costa de la honradez de los trabajadores del Ferrocarril Norte de Cuba.

Es menester que sepan los trabajadores que el Sr. Jurjo no le bastó con vivir en el Hotel Centro Gallego, lugar este muy honrado y honesto sino que fue a vivir al Hotel Perla del Norte el mejor de la ciudad y que nos suponemos que con el Sueldo que el gana no pueda mantener su familia y gastarse el lujo de parar en un Hotel por semanas si no es a costa del sudor de los trabajadores, para eso y para otras muchas cosas del Partido Comunista es que pidieron, como verdaderos Lacayos, el dinero a la Empresa de los Ferrocarriles.

NO FALTE UN SOLO TRABAJADOR EL DIA 19 DE SEPTIEMBRE PARA CONMEMORAR UN ANIVERSARIO MÁS DE LA CAÍDA DE NUESTRO GRAN LÍDER ENRIQUE VARONA GONZÁLES.

POR LA UNIDAD DE TODOS LOS TRABAJADORES BAJO LA GLORIOSA DIRECCIÓN DE LA CTC QUE DIRIGE Y ORIENTA ÁNGEL COFIÑO GARCÍA.

POR LA ABOLICIÓN DE LOS CHEQUES QUE LOS COMUNISTAS PERMITIERON QUE SE INTRODUCIERA EN NUESTRO SISTEMA DE COBRO.

POR LAS OCHO HORAS DE TRABAJO EN TODO EL SISTEMA DE FERROCARRIL Y NO LAS SIETE VEINTE.

POR LA EXPULSIÓN DE TODOS LOS CENTROS DE TRABAJO DE LOS TRAIADORES COMUNISTAS QUE VENDEN NUESTRAS DEMANDAS POR FORTALECER EL PARTIDO COMUNISTA.

POR EL COMITÉ EJECUTIVO DEL SINDICATO FERROVIARIO LA UNIÓN ADHERIDO A LA FTC, FNHF Y CTC (CUBANA).

Santos Setién Navarro

Carlos M. Ferrer Pérez

Sec. General

Sec. De Organización

Miguel Jiménez Lara

Sec. De Finanzas

Ismael C. Vila Vila

Santos Morales Fontes

Delegados ante los O.O y P.

Sec. De Actas

Imp." EL DÍA", Ave. Tarafa 5-A, Teléfono 181, Morón.

Fuente: Archivo Ferroviario de Morón, en Biblioteca Municipal "Sergio Antuña". Es copia fiel del original.

ANEXO 11

VOLANTE EMITIDO POR EL DENOMINADO COMITÉ DE LUCHA FERROVIARIO DEL NORTE DE CUBA EN EL QUE SE REALIZAN INSULTANTES ACUSACIONES A LOS MIEMBROS DE LA DIRECTIVA DEPUESTA TRAS EL ASALTO AL SINDICATO Y DIRIGENTES COMUNISTAS, CON EL OBJETIVO DE SOCAVAR EL PRESTIGIO DE DICHOS DIRIGENTES

A los Trabajadores en General

Y A LOS FERROVIARIOS EN PARTICULAR

Los dirigentes Comunistas y semi-comunistas del Sindicato “La Unión” de Morón, han puesto el grito en el cielo por haber visto un volante que solamente cita para una reunión de todos los trabajadores que no sean Comunistas, y como siempre gastan el dinero de los trabajadores Comunistas y no comunistas en manifiestos y propagandas que sólo interesa al Partido Comunista disfrazado de Partido Socialista Popular y al hombre enano del bigote de alambre. En el manifiesto que tenemos delante tratan de confundir a los Compañeros y a la Opinión Pública con falsedades y mentiras que contestaremos por orden.

Hablan de Fascistas sin recordar que los comunistas, ellos mantenían pactos de no agresión con los Alemanes y todos los Fascistas, y hablaban de Cuba fuera de la guerra mientras nosotros estábamos al lado de la Democracia.

Hablan de los peseteros y bajos fondos sociales. ¿Ya saben los compañeros que los Comunistas arremeten contra los que no tienen trabajo y le llaman peseteros y que en el Partido Comunista hay clases sociales?

Hablan de rompehuelgas sin recordar que la huelga que mantuvimos por reivindicaciones económicas en el año 1934 los Comunistas del Sindicato “La Unión” la rompieron con el truco de que sus aliados de entonces o séase la Guardia Rural y la Policía los obligaban a trabajar, si ustedes señores comunistas desean que les demos los nombres y apellidos completo y los lugares que le citaban a sus respectivos aliados para que los fueran a buscar preguntenlo públicamente.

Dicen que Ángel Cofiño es esbirro policiaco si es así, Ángel Cofiño, lo hace en su país y apoya a su Gobierno mientras tanto Lázaro Peña, Jesús Menéndez y comparsa son quinta comunistas al servicio de Rusia y de su amo Stalin.

Hablan de mejoras obtenidas cuando lo cierto es que ellos han traicionado los distintos aumentos de sueldo acordados en asamblea aceptando escala de tipo de sueldo más baja que las acordadas y traicionando no solamente a los obreros ferroviarios sino al pueblo en general ya que para conseguir esos aumentos ridículos han apoyado los aumentos desde las tarifas combinadas hasta la última por la cual se aumentó un 20 por ciento en fletes y pasajes y solamente se aumentaron los salarios en 15 y un 20 por ciento ya que el 25 por ciento lo hicieron para sorprender a los trabajadores por no haber sueldos que ampararan esa escala.

Hablan de los compañeros de talleres, esos compañeros de talleres, saben que el aumento de personal se debe al volumen de trabajo existente, ¿Por qué no dicen cada vez que un compañero de esos talleres toma su descanso retribuido se suprime esa plaza y se le recarga el trabajo a los compañeros que quedan trabajando?

¿Por qué los Jurjos, los Carrazanas y los Loretos no se preocuparon durante 10 años que llevan de Dirigentes del Sindicato de celebrar Convenios de trabajos que protejan a esos compañeros?

Hablan del Plus de antigüedad sin recordar que todos los compañeros repudiamos el citado Plus por haber aceptado la Dirigencia Comunista, \$1. \$3. Y \$5. mensuales que es una limosna. Estamos por un derecho de antigüedad decorosa como la que disfrutaban los compañeros Conductores de trenes de Viajeros en los Convenios del 1924 y 1937.

Hablan de la cuota Sindical, ¿Por qué no dicen que estamos en contra de la aplicación de esa Cuota que quieren aumentar para darle una parte a la Propia Compañía por el descuento efectuado en Nómina y para Ustedes poder hacer un presupuesto que no les falle y que les permita asegurarles el sueldo a dos Dirigentes del Sindicato con la condición de que sean Comunistas no para defender el derecho a los trabajadores sino para defender el Partido Comunista? Nuestro compañero Varona organizó y defendió el derecho de todos los

trabajadores trabajando como Maquinista de estos Ferrocarriles y no paraba en el Hotel Perla de esta ciudad como lo hace Jurjo con el dinero del Sindicato, ni recogía día de haberes ni hacía bonos para vender a los propios trabajadores para aspirar a un acta de Representante.

Hablan del fondo patriótico para la CTC de Lázaro Peña, ¿Por qué no dicen que ese fondo patriótico es para reponer el dinero que han cogido para mandar a Rusia y hacer política Comunista y que ahora con Cofiño Secretario General de la CTC tendrán que reponerlo y si no responderán ante los Tribunales de Justicia y ante los propios trabajadores de todos los partidos que son los verdaderos dueños de ese dinero que han dispuesto y no de Lázaro Peña y Stalin.

Hablan de la cuota azucarera del 28.6 por ciento para Cuba, nosotros estamos en contra de esa medida pero no le sacamos el dinero del bolsillo a los compañeros para que Jesús Menéndez y Comparsa vayan y vengan a los Estados Unidos en avión a defender los intereses del Partido Comunista y a servir a su amo Stalin.

Hablan del inciso K y que pretendemos romper el movimiento obrero, no señores comunistas, el movimiento obrero lo rompieron Uds., cuando trancaron las puertas del Sindicato "La Unión" de Morón y pusieron a la Guardia Rural y la Policía en la puerta del Sindicato para no dejar entrar a los compañeros al interior del local, y la rompieron nuevamente cuando traicionaron el acuerdo de la Directiva de ese Sindicato mandando al Comunista Crespo a pasarle por delante en su escalafón a los Retranqueros más antiguos que él y que se estaban examinando, posteriormente influyeron para que no aprobaran a los más antiguos que Crespo porque sabían que una Junta de Transporte había acordado que se echara atrás el escalafón del referido Crespo.

Llaman a la unidad porque saben que los días para ellos los comunistas están contados como dirigentes del Sindicato y le dan coba a los compañeros Peones de Vía y Obras porque saben que esos compañeros en su gran mayoría se están dando cuenta de su traición sino véase cuantos tipos de sueldos hay en los Peones de Vías y en la forma que han acordado los comunistas que se le paguen sus haberes devengados.

Le dicen a todos los Trabajadores Ferroviarios que el momento es grave, ¿Por qué no le dicen a esos compañeros que el momento es grave para los Comunistas por su traición a la clase trabajadora?

Hablan de agentes patronales sin recordar que los trabajadores saben que ustedes son los verdaderos agentes patronales, véase cuando ustedes recorrieron las líneas del Ferrocarril Norte de Cuba con un motor propiedad de la propia Compañía para recoger dinero dentro de los propios compañeros ferroviarios para Rusia con el truco de que era para las Naciones Unidas negociando en esa fecha por ese servicio que le prestó la Compañía la llamada Semana Ferroviaria en contra de la Constitución. Delegados Patronales son ustedes que ahora acaban de recorrer las propias líneas de los Ferrocarriles Norte de Cuba en un motor de la propia Compañía para coaccionar a los compañeros diciéndoles que el que no firmara la conformidad del 1por ciento para el Sindicato no disfrutaría del último aumento cobrándoles ustedes, señores comunistas, por este concepto el día de haber al Sindicato y a la propia Compañía como ocurrió con un comunista que cobró como Comisionado y como empleado del Patio de Morón. Este servicio del referido motor se lo pagaron ustedes a la Compañía dándole un día más de atrasos en el pago, sino que lo comprueben estos mismos peones de Vía y Obras que ustedes hablan y que no sean comunistas.

COMITÉ DE LUCHA FERROVIARIO DEL NORTE DE CUBA.

Imp. EL DIA. Ave. Tarafa 5.- Morón.

ANEXO 12.

DOCUMENTOS ACERCA DE LOS TRÁMITES DEL PROCESO DE ACUSACIÓN A LOS ASALTANTES DEL SINDICATO

(12.1) Carta de Teolindo Jurjo al Dr. Francisco Guillén Batista, para que actúe como acusador privado a su nombre y de Arístides O'Reilly Parada.

Morón, marzo 21 de 1948.

Dr. Francisco Guillén Batista.

Camagüey.

Distinguido amigo.

Tengo el gusto de acompañarle un poder, con el ruego de que con el mismo se persone en la Audiencia en la causa 412/47 de Morón, como acusador privado, a nombre mío y del compañero Arístides O'Reilly Parada.

Esta es la causa por el asalto de nuestro Sindicato por los divisionistas, y en relación con la misma deseo informarle lo siguiente: Ud., sabe la presión y la parcialidad que ha habido en este asunto en contra nuestra, aunque no, es justo decirlo, por parte de los Magistrados. No se dictó auto de procesamiento, y al llegar la causa a la Audiencia el Fiscal pidió que se sobreseyera. Sin embargo, la magnitud de los hechos causaron que al pasarla el Fiscal a la Sala, ésta dictara un auto estimando injustificada la petición fiscal y disponiendo que se nos diese traslado por diez días a Arístides y a mí para que intentáramos lo que a nuestro derecho conviniera. Como verá, se nos ha dado una oportunidad de que se nos haga justicia, y estimo que en cierta forma hasta se prejuzga, obligadamente, que en efecto hubo delito, o al menos indicios. Yo fui emplazado el día 15, así que ese día empezaron a contarse los diez días. Quisiera que Ud. se personara en nuestro nombre, y oportunamente formule conclusiones, etc., para ver si se nos hace justicia, ya que Ud. sabe en la forma que fue asaltado nuestro Sindicato. Para cualquier gasto etc., que este asunto origine, y todo lo concerniente con él, le ruego me avise, y me reitero, su afmo amigo, que le anticipa las gracias.

Teolindo Jurjo Braña.

(12.2) Carta de Lázaro Peña, secretario general de la CTC, a Teolindo Jurjo sobre trámites legales referente a recurso de apelación sobre Resoluciones dictadas por el Gobierno.

La Habana, 12 de abril de 1948.

ENTREGA ESPECIAL

Teolindo Jurjo Braña,

Serafín Sánchez No. 49,

Morón, Prov. Camagüey.

Estimado compañero:

Recibimos su carta de fecha 4 de los corrientes, acompañada de poder para pleitos otorgado por usted y el compañero Arístides O'Reilly, y además, requerimiento notarial y demás antecedentes de la impugnación de elecciones.

En este asunto se radicarán dos expedientes de alzada ante la Presidencia de la República, o sea, los números 2410 de 1947 y 2465 del mismo año, correspondientes respectivamente a los recursos presentados por usted y el que estableció el compañero O'Reilly; siendo así, con la escritura de poder que nos remitió solo podemos establecer un recurso contencioso administrativo contra la resolución presidencial tácita recaída en la alzada 2410 de 1947, el que con esta fecha estamos presentando en la audiencia de esta capital; ahora bien, si el compañero Arístides O'Reilly desea establecer recurso contencioso administrativo, debe ENVIARNOS RAPIDAMENTE otro testimonio del poder número 51 de orden otorgado en 21 de marzo del año en curso ante el notario Seiglie de la Fuente. Aunque no sabemos exactamente la fecha en que ustedes recibieron la providencia que le remitieron por correo desde la Secretaría de la Presidencia, es probable que haya sido a fines de enero del año en curso, por lo que el término para establecer recurso ya está expirando, y es necesario que nos remitan ENSEGUIDA otro testimonio igual al que nos remitieron para poder establecer el otro recurso a nombre del compañero Arístides O'Reilly, no olvidándose de pegarle al final un sello del Seguro del Abogado por \$1.00 a los efectos del bastanteo del poder.

Esperando su rápida contestación con el envío de dicha escritura, quedamos fraternalmente,

CONFEDERACIÓN DE TRABAJADORES DE CUBA:

LAZARO PEÑA,
Secretario General

FRANCISCO MALPICA
Secret. Asuntos Jurídicos

CARLOS FERNÁNDEZ R.,
Subdelegado ante los Organismos
Ofic. Y Patr.

Fuente: Archivo Ferroviario de Morón. En Biblioteca Municipal "Sergio Antuña" y fotocopia en poder de los autores.

(Esta carta está en papel timbrado por la Confederación de Trabajadores de Cuba, firmas y cuño de la CTC)

(12.3) Carta de José A. Soltura Sánchez, Vicesecretario de Actas de la Directiva depuesta, al Sr. Arnaldo Escalona del Buró Jurídico de la CTC.

14 de Abril de 1948.

EJECUTIVO.

Recurso Contencioso administrativo.

Sr. Arnaldo Escalona.

Buró Jurídico de la CTC.

Habana.

Estimado compañero:

Estamos dando contestación a la carta fechada el 12 actual con Ref. Exp. 32-48 y que firman Lázaro, Malpica y Carlos Fernández.

Consultado el caso en cuestión por el Compañero Arístides O'Reilly al abogado asesor de nuestra Organización, ya que el compañero Jurjo se encuentra en su casa en Georgina; opina el Dr. Seiglio que con que solamente se haga con el presentado por Jurjo sea suficiente, pero a reserva en opinión del firmante y otro dirigente, contestaremos en firme y a resulta de haber sido discutido en nuestra próxima reunión de Ejecutivo que será lo más inmediato el Sábado de la presente semana.- Hacemos esto porque a pesar de tener poco tiempo por cuanto que está al expirar el tiempo que concede la Ley para dicha tramitación, entendemos que nos pueda dar oportunidad, para en caso que se acuerde hacer el testimonio en cuestión, elevarlo o mejor dicho enviarlo a esa.

Sin más quedamos de Uds. fraternalmente.

Por el Ejecutivo.

Dirección:

José A. Soltura Sánchez.

José A. Soltura S.

Vicesecretario de Actas.

Serafina No. 96.

Morón. Cam.

Fuente: Archivo Ferroviario de Morón. En Biblioteca Municipal "Sergio Antuña" y fotocopia en poder de los autores.

(12.4) Carta firmada por Lázaro Peña, Francisco Malpica y Carlos Fernández a José A. Soltura Sánchez sobre trámites legales referente a recurso de apelación sobre Resoluciones dictadas por el Gobierno.

La Habana, 20 de abril de 1948.

REFERENCIA: alzada 2465-47

ENTREGA ESPECIAL.

Comp. José A. Soltura Sánchez,

Serafina No. 96,

Morón, Prov. Camagüey.

Estimado Compañero:

Hemos recibido su carta de fecha 14 de los corrientes relacionadas con los recursos contenciosos administrativos de los compañeros Teolindo Jurjo Braña y Arístides O'Reilly contra resoluciones presidenciales.

En esta oportunidad le repetimos lo que le expresamos al compañero Jurjo en la nuestra de fecha 12 de los corrientes, en el sentido de que habiéndose radicado en la Presidencia de la República dos expedientes distintos y por tanto dictándose dos resoluciones, es preciso que cada uno de los recurrentes establezca por separado los correspondientes recursos contencioso administrativos, y para lo cual deben remitirnos enseguida otro testimonio igual al que nos enviaron con el fin de establecer el recurso que queda pendiente, o sea, el del compañero Arístides O'Reilly.

Esperando el envío de dicha escritura, les saluda fraternalmente,

CONFEDERACION DE TRABAJADORES DE CUBA

LAZARO PEÑA,

Secretario General

FRANCISCO MALPICA

Secret. Asuntos Jurídicos

CARLOS FERNANDEZ R.,

Subdelegado ante los Organismos Ofic. Y Patr.

Fuente: Archivo Ferroviario de Morón.

(Esta carta está en papel timbrado por la Confederación de Trabajadores de Cuba, con cuño de salida y cuño de la CTC), así como las firmas de los remitentes).

ANEXO # 13

Carta de Norberto Carrazana Lazo, obrero ferroviario, al Ministro del Trabajo en la que denuncia las irregularidades cometidas por los dirigentes del Sindicato cetekario durante el proceso eleccionario para la Directiva de La Unión efectuado en diciembre de 1948.

Al Señor Ministro del Trabajo

Por Conducto de la Oficina Provincial del Trabajo de Camagüey.

Señor:

El que suscribe, Norberto Carrazana Lazo, en mi carácter de asociado del Sindicato Ferroviario "La Unión" y como candidato al cargo de Secretaría de Educación y Propaganda de la Organización referida, por mi propio derecho, vengo por medio de la presente a impugnar las elecciones de esta organización celebradas el día diez y nueve de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho, en el local sito en Narciso López No. 261, con basamento en los hechos que a continuación detallo. -----

HECHOS: -----

PRIMERO: La Mesa Electoral estuvo integrada por los señores Pablo Betancourt Marrero, Presidente; Eladio Taboada Ribalta, Secretario; Antonio Rodríguez Valdés, Ramón Rivacoba Torres y José M. Josende Pérez, Vocales, todos los cuales figuraron como candidatos a los cargos electivos de la organización en estas elecciones, siendo por tanto, juez y parte. -----

SEGUNDO: Las boletas no fueron contadas ni hubo control de los asociados con derecho a ejercer el voto. Se le negó por la mesa electoral el derecho a votar a varios asociados y se permitió que votaran otros que no lo eran. -----

TERCERO: La mesa electoral con el respaldo de la Fuerza Pública, no permitió que tanto la votación como el escrutinio fueran presenciados por ningún representante de la candidatura No. 3 en la cual figuraba como candidato al cargo de Secretario de Educación y Propaganda el impugnante. ---

CUARTO: Se mandaron a la línea grandes cantidades de boletas que fueron votadas unas por los comisionados que las llevaban y otras por gentes que ni siquiera tenían la condición de obreros ferroviarios. -----

QUINTO: La mesa electoral sin que nadie pudiera presenciar el escrutinio, dio a conocer el resultado de los votos emitidos por cada candidatura, que todos juntos suman más de mil, siendo este número mayor, no ya que el número de asociados, sino que la cantidad de obreros que trabajan en los Ferrocarriles del Norte de Cuba. -----

SEXTO: De acuerdo con el Reglamento fuera del local social, solamente pueden votar los asociados que se encuentren trabajando y por tanto impedidos de concurrir al local de la organización dentro de las horas señaladas para la votación que son desde las siete de la mañana hasta las cinco de la tarde y que tal como se señala en el Cuarto párrafo de los hechos, se violó lo establecido en el Reglamento. -----

SEPTIMO: La cantidad de votos emitidos legalmente no pasa de 568 votos y el total que aparece en la Urna según el resultado que se dio por la mesa electoral actuante, sobrepasa la cifra de mil. -----

Todos estos hechos y las medidas de fuerza que se ejercieron, en mi opinión son más que suficientes para la nulidad de estas elecciones, por tanto suplico al Señor Ministro declare nulas y sin valor alguno las elecciones referidas, es justicia que pido. -----

Morón, para Camagüey, a los veinte días del mes de Diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho. -----

Firma

Norberto Carrazana Lazo,

Padre Cano #53, Morón.—

Fuente: El original de este documento se localiza en Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón, en Biblioteca Municipal de Morón “Sergio Antuña”.

ANEXO 14

Resolución del Ministro del Trabajo declarando válidas las elecciones e inadmisibles la acusación realizada por Norberto Carrazana. Se declara asimismo ilegales las elecciones realizadas por los obreros afiliados a la CTC.

República de Cuba

MINISTERIO DEL TRABAJO

OFICIAL

RESOLUCIÓN

VISTO, el expediente I/49 del Servicio de Organizaciones Profesionales de la Oficina Provincial de Camagüey.

POR CUANTO: - Con fecha 20 de diciembre de 1948, se llevaron a efecto en el local social de la organización obrera denominada "Sindicato de Obreros Ferroviarios "La Unión", sita en la calle de Narciso López 261, en la ciudad de Morón, las elecciones, para de acuerdo con lo establecido en los estatutos que se rige la mentada organización designar los miembros directivos, que han de regir los destinos de la organización durante el año de 1949.-

POR CUANTO: A los efectos de fiscalizar dichas elecciones el Jefe Provincial del Trabajo de Camagüey designó al Inspector Pablo A. Betancourt el que estuvo presente durante el desenvolvimiento de las elecciones y que según consta del informe que rindiera a la superioridad las citadas elecciones se celebraron dentro de un ambiente de tranquilidad y garantías para todos los aspirantes, y que una vez efectuado el conteo firme del caso resultaron electos por mayoría de votos los señores siguientes: Lorenzo Sánchez Martín Secretario General; Vice Daniel Blanco; Secretario de organización Ramón Rivacoba Torres; Vice Justo Vázquez Escobar; Secretario de Finanzas Eladio Taboada Ribalta; Vice Valerio Tamayo Paz, Secretario de Educación y Propaganda Antonio Rodríguez Valdés; Vice José Ruiz Pozo; Secretario de Actas Antonio Sánchez Díaz, Vice Juan A de la Rosa Barroso; Delegado ante las organizaciones oficiales y patronales Ladislao Sánchez Rodríguez; Vocales Pablo Betancourt , Miguel Airado Torres, Pedro Cueli González y Aníbal Sosa Martínez.-

POR CUANTO: Contra las citadas elecciones, estableció recurso de impugnación el señor Norberto Carrazana, solicitando la nulidad de las elecciones, por estimar que fueron en su celebración infringidos los artículos aplicables del Reglamento, por el que se rige la mencionada organización.-

POR CUANTO: Con fecha 20 de diciembre último se realizó en aquella Oficina Provincial, copia de acta, certificada por el señor Noris Fernández Martínez, quien dice ser Secretario de Actas del “Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión”, en la que se hace constar que en elecciones efectuadas por la citada organización, en su local provisional situado en la calle de Serafina 104 en la localidad de Morón, se procedió a elegir la directiva que aparece reseñada a fojas 3 y 4.-

POR CUANTO:- Por despacho telegráfico de fecha 30 de diciembre el Sr. Jefe Provincial de Camagüey ordenó a la directiva que regía los destinos de las tantas veces citada organización, que procediera a disponer el acto de toma de posesión de la directiva presuntamente electa en las elecciones de 19 de diciembre, y que continuaran al frente de la misma los directivos que estaban actuando hasta ese momento, hasta tanto por el Ministerio se resolviera sobre el recurso de impugnación a que se ha hecho mención.-

POR CUANTO:- Con esos antecedentes se dispusieron la práctica de las investigaciones correspondientes, las que se llevaron a efecto con el resultado que consta a fojas 30 a la 40, ambas inclusive.-

POR CUANTO:- El señor Norberto Carrazana establece el recurso de impugnación que se estudia ,alegando su condición de afiliado a la organización obrera referida, pero sin que haya (no legible en original) reiteradas jurisprudencias, al que sus miembros (no legible en original) de acuerdo con los estatutos que norman el funcionamiento de esa organización la que se encuentra en el disfrute de todas sus facultades regladas, en vistas que resulta inadmisible el recurso de impugnación a que se ha hecho referencia.-

POR CUANTO:- Según aparece de la certificación de fojas 17, la organización obrera denominada “Sindicato de Obreros Ferroviarios La Unión” se encuentra inscrita al número 7 de orden en el Registro de Organizaciones Profesionales de la Oficina Provincial de Camagüey, en cuya inscripción consta que su domicilio social radica en la calle de Narciso López esquina a Santa Rosa, sitio que de

acuerdo con lo establecido en la legislación que regula la materia, está obligado a celebrar todos los actos, que afectan a la mentada organización, en consecuencia se aprecia que las elecciones que constan en el acta de fojas 3 y 4 carecen de virtualidad al no haberse celebrado en el local que la organización tiene realmente conocido.-

POR TANTO: - En uso de las facultades de que estoy investido oído el parecer de la Dirección General del Trabajo.

RESUELVO

PRIMERO: - Declarar inadmisibile el recurso de impugnación establecido por el señor Norberto Carrazana, contra las elecciones efectuadas el día 19 de diciembre en la organización obrera denominada “Sindicato de Obreros Ferroviarios La Unión”, y en su consecuencia válida en todos sus aspectos las citadas elecciones y dispongo que por el Sr. Jefe Provincial de la Oficina de Camagüey, se proceda a autorizar a la directiva electa en las mencionadas elecciones a que tome posesión de sus respectivos cargos.-

SEGUNDO: - Declarar sin valor ni efecto legal alguno las elecciones efectuadas en la casa situada en Serafina 104, en la ciudad de Morón, por carecer de personalidad jurídica los individuos que convocaron a dichas elecciones.-

TERCERO: - Que se notifique a las partes en la forma legal procedente.

Dada en la Habana a, 23 de febrero de 1949.

En el documento una nota. CERTIFICO: que el original de la copia procedente ha sido debidamente firmado por el Sr. Ministro del Ramo.

Firma Jefe Despacho del Ministerio.

(Aparecen dos cuños al pie del documento: --Ministro del Trabajo y Jefatura de Despacho del Ministerio del Trabajo).

Fuente: El original de este documento se localiza en Archivo del Sindicato Ferroviario de Morón. En Biblioteca Municipal “Sergio Antuña” de Morón.

Anexo # 15

VOLANTE DEL SINDICATO DE OBREROS FERROVIARIOS “LA UNIÓN” (CETEKARIOS), QUE RELACIONA OBREROS QUE SOLICITAN BAJA DEL MISMO Y ACUSA A LOS COMUNISTAS DE PROVOCAR DICHO MOVIMIENTO.

SINDICATO DE OBREROS FERROVIARIOS

LA UNION

ADHERIDO A LA F.T.C., F.N.H.F. Y C.T.C.

Edificio Social: NARCISO LÓPEZ 261

Morón.- Camagüey

COMPAÑEROS: - A continuación transcribimos comunicación del señor L. A. Pérez Administrador General Auxiliar Jefe del Departamento de Personal, a nuestro compañero **LORENZO SÁNCHEZ MARTÍN, SECRETARIO GENERAL;** con la relación de los asociados que han solicitado su baja por conducto del Notario, doctor Luis Seigle de la Fuente:

CAMAGUEY, CUBA, Enero 13 de 1949.

FB-216-4

DESCUENTOS EN NÓMINAS A FAVOR DEL SINDICATO “LA UNIÓN” DE MORÓN POR CUOTA SOCIAL.

Señor Lorenzo Sánchez Martín, Sec. General

Sindicato de Obreros Ferrov. “La Unión”

Narciso López No. 261,

MORÓN.-

Muy señor mío:

Ayer se personó en éste Departamento el señor Luis Seigle de la Fuente, Abogado y Notario de esa Ciudad, con el fin de hacernos entrega de copias autorizadas de Actas Notariales Nos. 1, 2, 3 y 4, suscritas ante él por los 80

trabajadores de los Ferrocarriles del Norte de Cuba que a continuación se relacionan, en las cuales ellos hacen constar su determinación de darse de baja como asociados a esa colectividad, solicitando al propio tiempo que por ésta Empresa no se le continúe haciendo descuentos de sus haberes a favor de “La Unión” por concepto de cuota social.-

Se trata de los siguientes trabajadores:

Dionisio Fonte Arencibia, Gonzalo Recio Grasso, Ventura Rivalta, José Taboada Otero. Fidelio Gómez Reyes, Juan Mochales Ventura, Juan Alberto Iznaga, Francisco Paz Ación, Eliseo González González, Rafael Expósito Sainz, Manuel Gil Fernández, Leopoldo Rafael Pérez V., Oscar Barreras Burgos, Epitacio del Cueto R., Bernardino Echemendía Artilles, Orlando Robell Zamora, José González González, Alfonso Morales Ruíz, Manuel Ché Guío, Orlando Rodríguez García, Andrés A. Ribalta Moré, José González García, Fernando González, Julio Caro de Armas, Loreto Mora Arbelo, Juan de Dios Pons Pita, Pedro Peña Vízcaíno, Reinaldo Paret Grandal, Franco González Rodríguez, Carlos Belmonte Castro, Ramón Valdivia Leiva, Francisco Castilla Morales, Rafael Viart Pérez, Bernardo Zamora Zamora, Máximo Santana Rosales, Ángel (ilegible) Pérez, Isaac de Jesús Varona, Oreste Morales Suárez, Cirilo Ribalta, Wilfredo Valdés Díaz, Pedro Vega Acosta, Julio Vila Vila, Germán Aguiar Fernández, José Hernández Morejón, Wilfredo Reyes Jiménez, Eno Cid Quintas, Ceferino Zamora Guerra, Rogelio Hernández Juliá, Aurelio Morales Marroquín, Víctor D. Gracia, Felipe Calderín Ferrer, Águedo Crespo López, Sydney Morgan Morgan, Víctor Alfonso Valdés, Severo E. Morales González, Miguel Gómez Oliva, José Expósito Panego, Erasmo Pérez Torres, Miguel A. Robell Zamora, Héctor Cernada Sordo, Feliciano Sierra Corral, Vicente García Pérez, Darío Fernández Martínez, José A. Soltura Sánchez, Pedro E. Fusté Fernández, Luis Cañabate González, Alfredo E. Ricardo García, Herminio Miranda Hernández, Francisco A. Mazorra R., Francisco G. Gil Santana, José M. De León de León, Arístides O'Reilly Parada, Luis M. Ricardo García, Ricardo Villanueva Telles, Pedro J. Barceló Peñaranda, Gilberto Robell Zamora, Lorenzo Fernández Gullón, Eduardo Chico Carreda, Honesto Rodríguez Dobarro, Ernesto Barreras Burgos -----

En vista de lo que antecede he dado instrucciones a nuestra Contaduría General, al efecto de que se proceda de acuerdo con lo expresado por dichos trabajadores en las aludidas Actas Notariales.-

De usted atentamente,

Fdo.- L. A. Pérez

Admor. General Auxiliar

Jefe Depto. de Personal

Dándonos por enterados y esperando la nueva relación de los asociados que no siendo COMUNISTAS le hacen el juego a los dirigentes de éste Partido, que lo único que han hecho en toda su vida es vivir a costa del sudor de los trabajadores, hacemos constar a los dado de baja y a los próximos que así lo hagan, que desde el momento de su baja, quedarán sin amparo social de ninguna clase, ya que el único Sindicato OFICIAL QUE PUEDE INTERVENIR EN BENEFICIO DE LOS TRABAJADORES CON LA COMPAÑÍA Y EL GOBIERNO, es el Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión” de Morón con su domicilio en Narciso López 261 en esta Ciudad, el que tiene el firme propósito de no actuar en beneficio de los compañeros que tal actitud han asumido o asumirán.

Los señores Comunistas tienen la oportunidad de demostrar públicamente si efectivamente cuentan con la mayoría de los referidos asociados al Sindicato o si es una pequeña minoría de compañeros SUMISOS o COBARDES que no han sabido enfrentarse con ellos u ocupar el rol histórico que en estos momentos exigen las DEMOCRACIAS DEL MUNDO ENTERO. Continuaremos publicando los que se den de baja para gobierno y conocimiento de todos los trabajadores en general para que se conozca de que parte se encuentra la mayoría, ya que el Sindicato cuenta con 1 200 (MIL DOSCIENTOS) ASOCIADOS, pudiéndose justificar a quien lo dude con la relación que obra en poder del Sindicato y que remite la Compañía al efectuar los descuentos correspondientes. -

POR EL COMITÉ EJECUTIVO

LORENZO SÁNCHEZ MARTIN

Secretario General.

Imp. EL TRIUNFO Ave. Tarafa S. A. Morón

Fuente: Archivo Sindicato Ferroviario de Morón, en Biblioteca Municipal "Sergio

Anexo # 16

RESOLUCIÓN DICTADA POR LA REPRESENTACIÓN PATRONAL DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE CUBA, EN LA QUE SE ESTABLECE EL INICIO DE EXPEDIENTES DE EXCEDENCIA CONTRA UN CONSIDERABLE NÚMERO DE TRABAJADORES DE DICHA EMPRESA, LOS QUE SE RELACIONAN EN DICHA RESOLUCIÓN.

RESOLUCIÓN.

LORENZO A. PÉREZ DE ARMAS, Administrador General Auxiliar y Jefe del Departamento de Personal de los Ferrocarriles del Norte de Cuba, a la que prestan servicios los trabajadores que luego se relacionarán.-

DADA CUENTA: Y, -----

RESULTANDO: Que como consecuencia de las restricciones impuestas por la última guerra en la importación de gomas y combustible para vehículos motorizados, el tráfico de competencia por carretera disminuyó de modo considerable, desviándose en su casi totalidad hacia el ferrocarril. -----

RESULTANDO: Que a causa del extraordinario aumento producido en los transportes por ferrocarril a partir del año 1942 debido entre otras razones a la antes mencionada y al aumento de la producción azucarera, se hizo indispensable el aumento de personal en los diversos sectores operados por el ferrocarril, al extremo de que puede considerarse sin exageración que el número de trabajadores en todos los departamentos y servicios se elevó al doble, número que se mantiene innecesariamente no obstante la desaparición de las causas que lo produjeron. -----

RESULTANDO: Que por las mismas causas y limitaciones impuestas por la guerra, la importación de piezas de repuesto se hizo extraordinariamente difícil haciéndose inevitable el que se fabricaran en los distintos talleres de la Empresa piezas requeridas para mantener el servicio de locomotoras, coches de pasajeros,

coches motores y carros de carga, aún cuando su costo resultaba muy superior al de las piezas importadas. -----

RESULTANDO: Que por las mismas causas anteriormente expuestas fue necesario en la práctica duplicar el personal del servicio de trenes, de las estaciones, de los talleres, de las oficinas, de las cuadrillas de vía, de las inspecciones de carros y en general de los restantes sectores, como ya se expresa anteriormente. -----

RESULTANDO: Que al terminar la guerra el servicio de competencia por carreteras fue normalizándose hasta su totalidad y consecuentemente disminuyó el tráfico ferroviario, volviendo prácticamente a la situación prevaleciente antes del conflicto bélico, aparte de haber quedado también restablecida la normalidad en la fabricación de piezas de repuesto para el material rodante en los Estados Unidos a un costo muy inferior al que resultaba al ser producidas en los Talleres de la Empresa, así como de haberse reducido los transportes de la industria azucarera. -----

RESULTANDO: Que el transporte motorizado por carreteras, por medio de camiones, camiones-rastras, ómnibus, automóviles y otros vehículos del propio servicio ha aumentado en forma tan extraordinaria que puede afirmarse sin exageración que es dos veces mayor del que existía con anterioridad al comienzo de la guerra. -----

RESULTANDO: Que la falta de una reglamentación legal apropiada y eficaz para el uso y explotación de las carreteras por los porteadores del servicio público, por los de necesidad comercial y por los del servicio particular, ha propiciado una extraordinaria y desleal competencia que la agudizan en mayor grado los vehículos que clandestinamente prestan un servicio público al margen de la ley como es de público conocido, lo cual también ha afectado ostensiblemente los transportes por ferrocarril, al punto de que, a consecuencia principalmente del conjunto de las causas enumeradas, los ingresos de estos ferrocarriles han descendido en gran proporción y violentamente, en tanto que los gastos se han mantenido en el alto nivel de los años de mayor prosperidad, como lo demuestra el hecho que durante el año fiscal terminado en 30 de junio de 1953 las pérdidas de la Empresa se elevaron a la suma de \$2' 505 382.10, y en el año fiscal

terminado en 30 de junio de 1954 las pérdidas se elevaron a \$2' 825 194.81 y al paso que se desenvuelven las operaciones del corriente año fiscal 1954/1955 la pérdida será aún mayor que la registrada en el año fiscal terminado en 30 de junio de 1954. -----

RESULTANDO: Que forzada por las bajas recaudaciones y el extraordinario descenso de los ingresos, la Empresa ha tenido que diferir pagos muy importantes a distintos proveedores e instituciones que en octubre 22 de 1954 alcanzan la suma de \$639 742.30, habiendo tenido también necesidad imperiosa de acudir a préstamos bancarios por más de medio millón de pesos para poder hacer frente al pago de los sueldos y jornales de su personal, lo cual aumenta los gastos de la Empresa al tener que abonar intereses sobre dichos préstamos. -----

RESULTANDO: Que los ingresos actuales de la Empresa no le permiten sostener el personal que mantiene en servicio y, por consiguiente, la nómina de sueldos, ya que el importe de los salarios representa un 79,78% del montante total de los ingresos brutos cuyo índice salarial resulta contrario a los más elementales principios de una economía sana y razonable, pudiendo citar como precedente valioso el índice salarial fijado por el propio Gobierno en lo que respecta a la distribución de sueldos y jornales para el personal de los Ferrocarriles Occidentales de Cuba, según la Ley-Decreto No. 1197 de 26 de noviembre de 1953, en cuyo Artículo Décimo Tercero se establece que el interés prudente y científico de salario de dicha Empresa, similar a la nuestra, no debe de exceder de un 53% del importe general de sus recaudaciones brutas. -----

RESULTANDO: Que como consecuencia de la grave situación que confronta la Empresa ha tenido que suspender los trabajos de balastamiento de las vías y los programas de obras de mejoras con evidente y grave perjuicio para la seguridad del tráfico y el mejoramiento del servicio público en que ha estado empeñada. -----

RESULTANDO: Que en el lógico empeño de reducir los enormes gastos en la operación del Ferrocarril, la Empresa adquirió 31 locomotoras Diesel Eléctricas, cuya economía en su funcionamiento ha sido debidamente comprobada en los

ferrocarriles extranjeros particularmente en los que operan en los Estados Unidos de América, al compararse con las locomotoras de vapor para sustituir éstas. -----

RESULTANDO: Que por las mismas razones fueron adquiridos 16 coches motores de pasajeros de acero inoxidable y 600 casillas de acero de 50 toneladas para sustituir los antiguos equipos y carros de madera, además de obtener las piezas de repuesto en el mercado de importación que antes se fabricaban en los talleres de la Empresa a un costo positivamente prohibitivo y antieconómico. -----

RESULTANDO: Que por las circunstancias expuestas, se ha dispuesto asimismo la rebaja de los sueldos de los funcionarios superiores y oficiales de la Empresa. -

RESULTANDO: Que la situación económica de estos ferrocarriles se ha hecho crítica desde hace más de dos años, y así lo ha reconocido el propio Gobierno al dictar el Decreto 1501 de 15 de junio de 1953, publicado en la Gaceta de junio 16, y la Ley-Decreto 1155 de 30 de octubre de 1953, publicada en la Gaceta Extraordinaria No. 87 de 2 de noviembre del mismo año. -----

RESULTANDO: Que las medidas que se disponen por la presente Resolución se dictan sin perjuicio de que la Empresa siga los procedimientos y realice cuantas gestiones considere necesarias para normalizar su situación económica y sin perjuicio de iniciar cuantos expedientes por economías estime procedentes contra los trabajadores no incluidos en esta Resolución. -----

RESULTANDO: Que por todo lo anteriormente expuesto, el trabajo en todos los sectores de la Empresa ha descendido de modo tal que resultan innecesarios y onerosos los servicios de los trabajadores que se expresarán. -----

CONSIDERANDO: Que es doctrina sustentada por los Tribunales que la causal de economía procede tanto cuando la Empresa patronal se encuentra en presencia de una crisis económica, como cuando resulta innecesario o

conveniente suprimir los servicios que resulten inútiles o gravosos al negocio, por novedades en la explotación que lo hacen totalmente ineficaces, conduciendo a la inactividad de los obreros que no obstante perciben sus salarios con perjuicio económico de la Empresa, pues la integración de la causal de despido por economía deriva de no pagar superfluamente un servicio innecesario, por lo que la excedencia de un trabajador por causa de economía procede bien en caso de pérdidas, o para suprimir labores cuando resulten innecesarias o para decretar el cese de trabajo que por cualquier razón no son indispensables para la prestación del servicio o la realización del negocio a que se dedica la Empresa patronal. --

CONSIDERANDO: Que las pérdidas experimentadas por la Empresa durante los dos últimos años y en lo que va del presente ejercicio económico acusan una situación económica muy grave e imponen la necesidad imperiosa de introducir economías inaplazables que compensen los gastos con los ingresos, y ajustando el nivel salarial a proporciones razonables de acuerdo con la situación financiera de la Empresa. -----

CONSIDERANDO: Que procede en este caso la tramitación del expediente que autoriza la legislación vigente para introducir economías justificadas al amparo de la causal 1) Artículo número 61 del Decreto 798 de 1938, dando de baja y declarando excedentes a los trabajadores que se relacionarán en la presente Resolución, reservándose el derecho de ser reintegrados al servicio cuando las condiciones económicas de la Empresa lo permitan o desaparezcan las causas que motivan este expediente. -----

POR TANTO: En el ejercicio de las funciones que me competen, -----

RESUELVO:

PRIMERO: Iniciar expediente de excedencia a los trabajadores siguientes: -----

Del Departamento de Tracción y Talleres:

Chapa	Nombre	Empleo	
1327	Gustavo Castillo Lavastida	Mecánico	Morón

1330	Manuel Fuentes López	Mecánico	“
1334	José Lemus Rossis	Mecánico	“
1354	Orosmán Expósito Sainz	Mecánico	“
1364	Miguel Wilton Recio	Mecánico	“
1365	Diego Ribalta	Mecánico	“
1372	Manuel Fortún de la Torre	Mecánico	“
2191	Antonio Rodríguez Valdés	Mecánico	“
5969	Marcos Martínez Ferrer	Mecánico	“
1404	José M. Acosta Sandal	Ayudante Mecánico	“
2462	Onofre Aloy Ruiz	Ayudante Mecánico	“
4936	Francisco Castilla Morales	Ayudante Mecánico	“
1341	Serafín O'Reilly	Pailero	“
2188	José Iglesias Vázquez	Pailero	“
9611	Serafín W. Leyva Valdés	Pailero	“
1344	Norberto Castellanos Gálvez	Ayudante Pailero	“
1378	Víctor Alfonso Valdés	Ayudante Pailero	“
4928	R. de los A. Quesada Cervantes	Ayudante Pailero	“
1348	Julio Caro Armas	Herrero	“
1402	Pedro Vega Acosta	Herrero	“
1351	Pedro Fonte Arencibia	Ayudante Herrero	“
1357	Gilberto Robell Zamora	Ayudante Herrero	“
1337	Rafael Marty Hernández	Operador Oxígeno	“
1433	Juan Martínez Gallardo	Cortador Oxígeno	“

1390	Avelino Crespo Rodríguez	Carpintero	“
1396	Rogelio Legón Cruz	Carpintero	“
1397	Ernesto A. Gómez	Carpintero	“
2190	Candelario Savón	Carpintero	“
1405	Sergio Álvarez Álvarez	Ayudante Carpintero	“
1452	Dionisio Fonte Arencibia	Ayudante Carpintero	“
13131	José Martínez Gavilanes	Albañil	“
1419	Francisco González Morejón	Encargado Materiales	“
7376	Buenaventura López Rodríguez	Encargado Materiales	“
1432	Jacinto Avelino Cruz	Peón Raspador	“
1448	Manuel Soto Delgado	Peón	“
8453	José T. López Carrasco	Peón	“
8524	Rafael Fajardo Pérez	Peón	“
2422	Ramón Fajardo Alvarez	Peón Limpieza	“
2437	Alberto Iznaga Borgiano	Peón Limpieza	“
7373	Armando Rojas Lugones	Lavador Calderas	“
10736	Medardo Basulto Borges	Ayudante Mecánico	Pto. Tarafa
11941	José A. Cumplido Sartorio	Auxiliar Oficina	“

Del Departamento de Vía y Obras:

4888	Rogelio Fernández Iglesias	Capataz	Secc.44	Camajuaní
5080	Gilberto Prado Ortega	Peón	“	“
5081	Pedro J. Pedrosa Pedrosa	Peón	“	“
5083	Diego Rodríguez Leal	Peón	“	“

5076	Juan Bacallao Roque	Peón	“	“
6613	Eriste Lugones Ruiz	Peón	“	“
4899	Baldomero Díaz Díaz	Capataz	Secc.39	Jarahueca
5063	Manuel Camacho Saura	Peón	“	“
5064	Alberto Vila Hernández	Peón	“	“
5065	José Darías Perdomo	Peón	“	“
5066	Antonio Morales Morales	Peón	“	“
5067	Jesús Darías Perdomo	Peón	“	“
5059	Belarmino B. Miranda Quintero	Capataz	Secc.35	Florencia
4961	Juan Blanco Espino	Peón	“	“
4963	D. Lorenzo Hernández	Peón	“	“
5051	Benigno Cepero Cabrera	Peón	“	“
5053	Mariano López Escalante	Peón	“	“
5054	Ramón Insúa Insúa	Peón	“	“
5682	Everardo Campanioni Cepero	Peón	“	“
4889	Teolindo Jurjo Brañas	Capataz	Secc.14	Georgina
3763	Evelio Pérez Pérez	Peón	“	“
4952	Germán Aguiar Fernández	Peón	“	“
4960	Erasmus Pérez Torres	Peón	“	“
4962	Valeriano Vilachán Meleiro	Peón	“	“
5187	Ciprián Hernández	Peón	“	“
6903	Cándido Rodríguez Álvarez	Peón	“	“
5032	Román Escurra Capote	Capataz	Secc.16	Tabor

4970	Esteban López Murillo	Peón	“	“
4972	Abundio Serrano García	Peón	“	“
4973	Arturo López Fidalgo	Peón	“	“
4959	Benito Álvarez Jiménez	Peón	“	“
5107	Manuel Fernández Abeijón	Peón	“	“
4955	Darío Fernández Martínez	Capataz	Secc.25	Lugareño
2930	Cándido V. Balceiro Bebet	Peón	“	“
3756	Miguel A. Pérez Quintana	Peón	“	“
5007	Manuel Domínguez Hidalgo	Peón	“	“
5010	Juan M. Veiga Fernández	Peón	“	“
5011	Rafael Rojas Viamontes	Peón	“	“
5108	José Díaz Ramillo	Peón	“	“
6587	Ramón Delgado Fernández	Peón	“	“
4901	Pedro Sánchez Cepeda	Capataz	Secc.6	Pina
2618	Pedro B. Morales Hernández	Peón	“	“
4981	Juan Díaz Gálvez	Peón	“	“
5092	Serafín S. Vera Martín	Peón	“	“
5637	Pablo Buchillón Carbajal	Peón	“	“
6586	Luis R. Marty Cascante	Peón	“	“
5139	Carlos Vallejo Díaz	Plomero	“	Camino
9934	Jorge Jiménez Varona	Ayudante Plomero	“	
5143	Arturo Angulo Hernández	Albañil		“

Del Departamento de Transportes:

3459	Francisco Maure Vázquez	Conductor Tren Expreso	Morón
3548	Saturnino Lazarte B.	Conductor “ “	“
3554	Alberto Risco Millares	Conductor “ “	“
3594	Justo E. Cabrera	Conductor Trenes 67,86, 87, 90, 91 y 74.	“
3600	Luis Ricardo G.	Conductor Trenes 67, 86, 87, 90, 91 y 74.	
7465	Andrés de la Fé D.	Conductor Trenes 71, 52, 53, 38, 39.	“
7766	B. Aníbal Caballero	Conductor Trenes 71, 52, 53, 38, 39.	“
9786	Adalberto Crespo L.	Conductor Trenes 71, 52, 53, 38, 39.	“
3513	Servando Bolaños L.	Maquinista Tren Expreso	“
3449	Francisco García M.	Maquinista Tren Expreso	“
3495	Miguel de la Horra A.	Maquinista Tren Expreso.	“
6745	Héctor Triana H.	Motorista Trenes 67, 86, 87, 90, 91 y 74.	“
5921	Ladislao Sánchez R.	Motorista Trenes 67, 86, 87, 90, 91, 74.	“
9944	Ángel Funcia Álvarez	Motorista Trenes 71, 52, 53, 38, 39.	“
7566	Roberto Malpica Tolmo	Motorista Trenes 71, 52, 53, 38, 39.	“
9728	Manuel T. Rodríguez Rivera	Motorista Trenes 71, 52,	“

		53, 38, 39.		
3552	Emilio Baró R.	Fogonero	Tren Expreso	“
3510	Martín García G.	Fogonero	“	“
3834	Everildo Pérez P.	Fogonero	“	“
2274	Norberto A. Nazco Sotolongo	Retranquero	“	“
7704	Domingo Molina	Retranquero	“	“
7711	Osvaldo Blanco P.	Retranquero	“	“
2790	Manuel G. Funcia	Fogonero Mayor	Pto. Tarafa	
8382	Arturo Allen C.	Auxiliar Fogonero Mayor		“
6511	José Betancourt C.	Auxiliar Mecanógrafo		“
10852	Orlando García V.	Auxiliar Oficina		“
1596	Fernando Pons D.	Jefe Estación	Carmita	
1659	José Pérez S.	Jefe Estación	Edén	
1725	Raúl Víctores M.	Jefe Estación	Sta. Isabel	
1695	Miguel Armas A.	Jefe Estación	San Fernando	
6980	Modesto San Gil	Jefe Estación	Jarocuna	
12984	Octavio González F.	Auxiliar Chequeador	Morón	
11773	Aedo Quiñones M.	Auxiliar Expendedor		
		Boletines		“
12985	Wilfredo Fajardo M.	Peón Auxiliar	Iguará	
11777	José de la O. Ramos	Peón Auxiliar	Pina	
9086	Benito Vázquez V.	Peón Auxiliar	Cunagua	
11891	Silvia Pérez Luna	Peón Auxiliar	Perea	
12953	Pedro Díaz Castillo	Peón Auxiliar	Jarahueca	
12895	Félix Brito Sánchez	Peón Auxiliar	Gral. Carrillo	

1702	Guillermo Escofet	Peón Auxiliar	Falla
9218	José R. Martínez R.	Peón	Woodin
12604	Rigoberto Pérez S.	Peón	Sol

Del Departamento de Materiales:

2456	Rafael Reguero Herrera	Despachador Materiales	Morón
------	------------------------	------------------------	-------

SEGUNDO: Notifíquese a los expedientados, a las organizaciones obreras_a que pertenezcan y a la Oficina Provincial del Trabajo de Camagüey dentro del plazo de veinticuatro horas, haciéndoles saber a los primeros el derecho que tienen de presentar, dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de la notificación y ante el Juez Instructor que se designe, el pliego de sus descargos y a proponer las pruebas de que intentan valerse, las cuales se practicarán a su costa, dentro de un segundo período de diez días hábiles que desde ahora declaro para que en su oportunidad el Juez Instructor señale la fecha en que habrá de comenzar a decursar dicho término. -----

TERCERO: Designo Juez Instructor de este expediente al señor Armando Pérez Castillo, Auditor de Estaciones, con oficina provisional en la Jefatura del Personal de Trenes en Morón, para que cumpla lo dispuesto y atienda la tramitación con todas las facultades inherentes a las funciones del cargo y, especialmente, para que proponga las pruebas pertinentes a la investigación que se le confía, resuelva sobre la admisión de las mismas y las que ofrezcan los expedientes, haga los señalamientos oportunos y practique cuantas diligencias de prueba sean pertinentes, pudiendo delegar sus facultades en cualquier otro funcionario u oficial de la Empresa, para la atención de aquellas diligencias que no pueda practicar personalmente. -----

Y oportunamente dese cuenta para resolver. Camagüey, 10 Nov. 1954.

(fdo.) L. A. Pérez

Admor. General Auxiliar

Jefe Depto. de Personal

DILIGENCIA: Es copia fiel y exacta de su original. CERTIFICO.

(Firma)

Armando Pérez Castillo

Juez Instructor

DILIGENCIA DE NOTIFICACIÓN Y ENTREGA.

En Morón, a diez de noviembre de mil novecientos cincuenta y cuatro, presente ante mí el señor Ismael E. Vila Vila que dice ser directivo de la organización obrera Sindicato de Obreros Ferroviarios “La Unión” de Morón, cuya representación ostenta, le notifiqué, con lectura íntegra y entrega de copia literal, la Resolución dictada por la representación patronal de los Ferrocarriles del Norte de Cuba con fecha de hoy, por la que se inicia expediente de excedencia, por los trámites del Decreto 798 de 1938, contra los trabajadores que se relacionan en la misma.

Y bien enterado, se da por notificado a nombre de dicha entidad obrera, recibe la copia de la Resolución mencionada y firma para constancia, CERTIFICO.

(Firma)

Ismael E. Vila

Representante Obrero

(Firma)

Armando Pérez Castillo

Juez Instructor

Fuente: Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este, Camagüey, Legajo 105, Año 1955.

ANEXO # 17

(17-A)

COMUNICACIÓN DEL ADMINISTRADOR GENERAL DE LA EMPRESA FERROVIARIA AL SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO DE OBREROS FERROVIARIOS “LA UNIÓN” SOBRE PAGO DE LAS NÓMINAS A PRORRATEO.

FERROCARRILES CONSOLIDADOS DE CUBA

FERROCARRILES DEL NORTE DE CUBA

CAMAGUEY, CUBA, Enero 25, 1955.

Señor Secretario General

Sindicato de Obreros Ferrov. "La Unión"

Apartado No. 156

Morón.

Muy señor mío:

Para conocimiento de esa organización, adjunto le remito un ejemplar de la Carta-Circular que con esta fecha nuestro Vicepresidente y Administrador General ha dirigido al personal de la Empresa, dándole a conocer que por haber sido agotada la capacidad económica de la misma, nos vemos precisados a efectuar el pago de las nóminas a prorratio, comenzando con las que corresponde pagar el próximo día 28.

De usted atentamente

(fdo.) L. A. Pérez

Admor. General Axiliar

Jefe Dpto. de Personal.

(17-B) **CARTA CIRCULAR**

FERROCARRILES CONSOLIDADOS DE CUBA

Compañía del Ferrocarril de Cuba

Ferrocarriles del Norte de Cuba

Guantánamo Western Railroad Company

ADMINISTRADOR GENERAL

CARTA CIRCULAR

CAMAGUEY, Enero 25, 1955.

A TODO EL PERSONAL:

AG-102

1.- La capacidad económica de la Empresa ha sido agotada, después de haber obtenido anticipos de los Ingenios Azucareros a cuenta de fletes de la presente zafra y préstamos de Entidades Bancarias para ser reintegrados éstos últimos en la proporción de \$0.15 por cada saco de azúcar que se despache, no alcanzando el efectivo de que dispone la Empresa para cubrir el montante total de las nóminas inmediatas.

2.- Por tal motivo, la Empresa se ve precisada apagar las nóminas de sueldos y jornales en la proporción que resulte del prorrateo de los fondos disponibles en las respectivas fechas de pago. Las diferencias que queden pendientes, serán abonadas por riguroso orden de fecha, cuando haya fondos para hacerlo, después de pagar íntegramente la nómina del período que esté en curso.

3.- El pago de las nóminas a prorrateo, comenzará con las que corresponde pagar el día 28 del actual y continuará con las sucesivas, mientras los fondos disponibles en la fecha de su pago no permitan hacerlo en su totalidad.

J. Villarnovo

Vicepresidente y Administrador General.

Fuente: Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este, Camagüey, Legajo 105, Año 1955.

ANEXO # 18.

Carta de obrero ferroviario, a los compañeros de la Asamblea que debe celebrarse en la fecha de la misiva (3 de julio de 1955), con el objetivo de analizar la situación existente y acordar una huelga

Florencia, Julio 3 de 1955

Compañeros de la Asamblea:

Nunca como en esta ocasión, hubiera querido estar con ustedes, ya que es la primera situación difícil que se le presenta a nuestros dirigentes y también a los compañeros más responsables. Pero por estar trabajando y no tener a un compañero relevante autorizado por la Empresa, he desistido de ir a la Asamblea por temor a que se me inicie un expediente de despido por abandono de servicio, ya que mi intervención en los debates no hubieran sido los de un guataca de la Empresa ó del Gobierno. Además, los come candela enemigos del Gobierno de Batista a quien tanto temen y al que se han plegado mansamente, hubieran querido impedirme con sus insultos y amenazas, que me manifestara libremente en una Organización en la que he luchado desde la base hasta su Dirección y la que pago desde hace más de treinta años sin disfrute de prebendas ó prerrogativas como diría el compañero Robles, que respetuoso de la Democracia Sindical como Blanquito Sardiñas, nunca me impidieron hablar como lo hizo el Conserje Rojas y Vázquez Escobar, el periodista que por un pase que le daba la Compañía de los ferrocarriles, era el que más se destacaba en el ataque a nuestras demandas y luchas y o por lo que se ganó el puesto que hoy disfruta en la Empresa y con privilegios disimulados y pagados por nuestra colectividad. ¿Pero podía pensarse que este alabardero de la patronal, pudiera haber llegado un día a Secretario de nuestro Sindicato, para impedirles a los trabajadores asociados que se manifestaran libremente? No, nunca creímos que nuestro Sindicato descendiera tanto, permitiendo en su seno y en la Dirección al que ayer al servicio del Patrono nos combatía y hoy puede gastarse el lujo de insultarnos con los epítetos de traidores, guerrilleros y tránsfugas. Nunca le hubiera dicho a

Vázquez Escobar, esas cuantas verdades de las que son testigos infinidad de compañeros y el de mayor excepción su periodiquito AMARILLO, si éste no me

hubiera insultado en una pasada reunión y en sus asquerosos Manifiestos que firma su cuñado LORENZO SANCHEZ MARTÍN, p.s.r. que tanto usa el Socorrido San Benito de comunista, para apoyarse en los cuerpos de represión, que contra los comunistas tienen los Gobiernos. En la época de su Gobierno, el de Prío, del que tanto abusaron con exigencias insultantes a pesar de que lo daba todo, ya de esas arrogancias no queda nada, frente a Batista, del que son, vamos a decir, adversarios políticos, no se atreven ni a decirles que nos niega la sal y el agua y concentran sus ataques al Consejo de Ministros y la Quinta Columna. Los trabajadores de aquí y de la Conchinchina, cuando ven amenazado su pan, no les queda otro remedio que defenderlo a toda costa y frente a todas las contingencias, sin ligar a sus luchas otro interés que no sea el de sus legítimos derechos ligados al interés de la Patria, que debe proteger a sus trabajadores contra la voracidad de los grandes magnates de Empresas extranjeras. El Gobierno debe ser el primero en reconocer que nuestra Patria está formada en su mayoría por trabajadores, y si estos no ganan salarios decorosos y mantiene su trabajo, vendrá la ruina y la quiebra total de la nacionalidad. Hasta ahora los síntomas son mortales, los patronos por ambición de riquezas particulares están llevando a la práctica su política de desplazamientos y rebajas de salarios con el apoyo de Batista, y con el acatamiento por temor de sus adversarios políticos dirigentes obreros que temen perder la Dirección y otras prebendas que puede quitarles el Gobierno. Yo nunca dije que Bolaños, nos había vendido ni que era capaz de vendernos por dinero a la Empresa, siempre sostuve, que los compañeros que ganan grandes emolumentos y tienen otras ventajas económicas como las tienen todos los Presidentes y Secretarios Generales de todos los organismos obreros de Cuba, esos, nunca han de ir a una huelga en la que esté en peligro, sus posiciones y ventajas, y la actitud asumida por Bolaños y sus lugartenientes, después de haber fanfarroneado tanto en las contestas que daban a los Manifiestos de los compañeros de Guantánamo, diciendo unas veces, una cosa, y luego otra, y emplazando para estos momentos de peligro, a los que consideraban traidores y cobardes. El tiempo que es un crisol y purifica todo lo que toca, ha sido el encargado de poner a cada cual en su lugar. El Compañero Vila, a quien consideramos valiente para ir a cualquier movimiento en defensa de sus propios intereses y los de sus compañeros, tiene por su sueldo en el Sindicato y su puesto en la Caja de jubilaciones, como Bolaños y los otros

dirigentes, hipotecada y empeñada su decisión y ha venido a cumplir su compromiso de impedir que los trabajadores acuerden la huelga en defensa de sus legítimos derechos que no han sido vendidos, pero sí entregados por temor a perder las prebendas que tienen hoy, los máximos responsables del movimiento obrero.

Compañeros ferroviarios:

Innegablemente que el momento es de grave peligro, pero no por lo que el Gobierno pueda hacernos, Batista sabe, que es muy duro perder el pan y ver mermadas todas sus conquistas y salarios, y que los trabajadores son el factor determinante de la economía de todas las Naciones. Cuando el proletariado Cubano esté desplazado, hambriento, famélico y depauperado, será el símbolo y la mejor efigie gráfica, de la Patria en ruinas, pero no son esos problemas sentimentales los que hay que considerar, son otros mucho más peligrosísimos, que ahora pueden llevar a mayores desgracias a los compañeros que ahora pueden jubilarse e ir capeando con grandes sacrificios esta situación difícil hasta para los compañeros que tienen juventud, que pueden ser desplazados por otros obreros hambrientos que se convertirían en rompehuelgas. Nuestros generales que habían ganado las estrellas sin batallas, al presentarse la primera en que hay que pelear de verdad, están desmoralizados y derrotados, y lo que es peor, le han infiltrado su temor a los trabajadores que están prácticamente desorganizados, y en plano de derrota, no puede irse a huelgas so pena de perderla desastrosamente. ¡Mucho cuidado compañeros con las decisiones que puedan tomarse, no vaya a ser que nos quedemos en la estacada! Y vuelva a culparse del desastre, a los malintencionados comunistas que los buenos lleven hasta el final su línea de “victoria”.

Fraternalmente con ustedes,

(fdo.) José Emilio García Díaz

Jefe de Estación.

Fuente: Archivo Ferroviario de Morón

ANEXO # 19**FRAGMENTOS DEL DOCUMENTO DE APLICACIÓN DEL RETIRO OBLIGATORIO A PERSONAL FERROVIARIO.****RESUMEN**

		EMPLEADOS	Y
OBREROS	SALARIO ANUAL		
Compañía del Ferrocarril de Cuba			98
\$ 238, 765.32			
FERROCARRILES DEL NORTE DE CUBA			23
57,174.36			
Ferrocarriles de Guantánamo y Occidente			5
10,055.28			
Departamento de Expresos			18
34,613.04			
TOTAL GENERAL:			144
\$ 340, 608.00			

FERROCARRILES DEL NORTE DE CUBA

CHAP A	NOMBRE	EDA D	EMPLEO	SUELDO MENSUA L	TOTAL ANUAL	IMPORTE JUBILACIÓ N APROBADA
3481	Rafael Barroso Córdoba	66	Maquinista	267.95		\$ 172.87
3497	Nicolás de la O. Hernández	68	Maquinista	267.95		\$ 179.75
3506	Ramón Rodríguez Fernández	63	Maquinista	267.95		
Total Mensual				803.85	\$ 9,646.20	
3527	Nicolás Reyes Reyes	70	Fogonero	164.84		

3533	Víctor Fernández Castillo	72	Fogonero	164.84		
3532	Emilio Baró Ruiz	64	Fogonero	164.84		
Total Mensual				\$ 494..52	\$ 5,934.24	
3538	Avilio Hernández Herrera	65	Conductor	276.52		\$ 185.34
3549	Francisco Moure Vázquez	65	Conductor	214.00		
3554	Alberto Risco Miyares	57	Conductor	214.00		144.19
3561	Francisco Pérez Rodríguez	61	Conductor	260.98		
3543	Francisco Betancourt Marrero	59	Conductor	214.00		175.54
3548	Manuel Casas Casals	56	Conductor	201.82		
3545	Adolfo Antúnez Labalet	56	Conductor	201.82		
3563	Eufemio Vicente Biñuela	53	Conductor	201.82		
3532	Rogelio Moro García	54	Conductor	201.82		
Total Mensual				\$ 1,986.78	\$ 23,841.36	
3578	Juan F. García Blanco	64	Retranquero	153.18		
3517	Carlos Herrera Herrera	62	Retranquero	153.18		
3574	Domindo Díaz García	61	Retranquero	153.18		\$ 100.66
Total Mensual				\$ 459.54	\$ 5,514.48	
3519	Domingo Ruiz Pons	52	Motorista	226.18		
	José	62	Motorista	226.18		

	González Arvelo					
3513	Servando Bolaños Lorenzo	63	Motorista	189.16		
3486	Leoncio Meneses Trujillo	58	Motorista	189.16		
3504	Medardo Rodríguez Martínez	58	Motorista	189.16		\$ 172.93
Total Mensual				\$ 4,764.53	\$ 12,238.08	
	Total Ferrocarriles del Norte de Cuba				\$ 57,174.36	

Fuente: Archivo General de Ferrocarriles Centro-Este, Camagüey, Legajo 105, Año 1955.

SOBRE LOS AUTORES



RAYMUNDO ADALBERTO OJEDA LUIS (Ciego de Ávila, 1952). Profesor del Departamento Marxismo e Historia de la Universidad de Ciego de Ávila. Máster en Enseñanza de la Historia, Doctor en Ciencias Pedagógicas, Profesor Titular y Profesor Consultante. Graduado en 1973 de Profesor de Historia Nivel Básico y de Enseñanza Superior de Historia en 1977 en el Instituto Superior Pedagógico “José Martí” de Camagüey. Docente en la Educación Superior durante 53 años. Profesor adjunto del IPLAC en colaboración educativa en Venezuela y Perú. Tutor de más de cuarenta tesis de grado y maestrías. Coautor de los libros *Historia local de la provincia Ciego de Ávila* y *Movimiento obrero avileño, facetas de su historia* publicados por la Unidad Gráfica Evelio Rodríguez Curbelo (Ciego de Ávila, 1991, 2013). *La Historia en La Edad de Oro*, *Ciego de Ávila en la Revolución el 30: Economía y Sociedad* y *Ciego de Ávila en la Revolución del 30: crisis política y movimiento popular revolucionario* han sido publicados por Ediciones Ávila (2006, 2012 y 2019). Coautor de *Síntesis Histórica Provincia Ciego de Ávila* (Editora Historia, La Habana, 1921). Textos suyos han sido publicados en volúmenes de Cuadernos de Historia Avileña y en Memorias de Congresos de Historia y eventos nacionales. Por su labor docente e investigativa le han sido otorgadas: “Distinción Por la Educación Cubana”, la Rafael María de Mendive” del SNTECD; la José Tey”, “Orden Frank País de II y I y Grados” otorgadas por el Consejo de Estado de la República de Cuba; Diploma Nacional “Fernando Portuondo del Prado” de la Unión de Historiadores de Cuba. Vanguardia Nacional del SNTECD en el 2003. Premio Provincial de Historia “Tibaldo Herrera Izquierdo” en 2022 de la UNHIC Ha sido reconocido como Educador Destacado del Siglo XX en Ciego de Ávila y Joya de la Pedagogía Avileña. Ha obtenido varios reconocimientos del CITMA y el Premio Felicito González Moronta que otorga la Filial Provincial de la UNHIC a la mejor investigación del año. Ponente en Congresos de Historia, Pedagogía y Universidad.



RAMÓN VIDAL PLA LOPEZ

Profesor del Centro de Estudios Educativos. Doctor en ciencias Pedagógicas (1993) Profesor Titular (1998); Profesor Consultante (2020 y Profesor de Mérito (2024) de la Universidad de Ciego de Ávila. 52 años en educación y 50 en la Educación Superior. Profesor de Historia (1974) Profesor de Enseñanza Superior de Historia (1979) y especialista en Didáctica de la Historia (1984). Ha dirigido 18 proyectos de Investigación en Cuba y en el extranjero. Posee 18 premios por su actividad científica. Ha formado 36 doctores en ciencia en Cuba y en el extranjero y 35 de másteres en ciencias. Posee 102 publicaciones, 90 artículos en revistas de impacto y 14 libros. Tiene 12 estancias académicas en países de Europa, África y América. Ha recibido decenas de condecoraciones, Medallas y Reconocimientos. Es Educador destacado del siglo XX (2006) e Hijo Ilustre de Ciego de Ávila (2015); Pedagogo del año en Cuba (2023) y Premio Nacional de

Pedagogía 2023. Miembro de diversas redes académicas, Tribunales de Grados Científicos y Académicos, Consejos Científicos y Comité académicos de Maestría y doctorado.



RICARDO MANUEL ARIAS POYATO (Holguín 1953). Investigador Titular Adjunto del Instituto de Literatura y Lingüística. Máster en Ciencias de la Educación. Graduado en 1978 en el Instituto Superior Enrique José Varona de La Habana en el nivel Básico Superior de Historia. Impartió docencia durante 39 años en la Enseñanza Superior en el ISP Enrique J. Varona de la Habana y “Manuel Ascunce Domenech” de Ciego de Ávila. Profesor adjunto del IPLAC. Desarrolló labores educativas y de dirección en la República Popular de Angola desde 1979 al 1981 y en 1997 en la

Universidad Técnica de la República de Ecuador en la provincia de Esmeralda como profesor del claustro de maestría. Coautor del libro Historia Local de la provincia de Ciego de Ávila en el capítulo de la etapa colonial y la Guerra de los Diez Años. Por su labor educativa, investigativa y docente ha obtenido varias distinciones: Distinción por la Educación Cubana, la Medalla José Tey, Educador Ejemplar y la Medalla José María de Mendive. Reconocida su labor investigativa en eventos científicos de la provincia avileña por el CITMA. Ponente en Congresos provinciales de Pedagogía.

Resumen

“Apuntes para una historia del movimiento obrero en el ferrocarril Norte de Cuba: 1919-1958”, de los autores Raymundo Adalberto Ojeda Luis, Ramón Vidal Pla López y Ricardo Manuel Arias Poyato constituye un singular aporte a la historiografía avileña al abordar una temática hasta entonces no tratada. En sus páginas el lector podrá conocer los orígenes del ferrocarril que se extiende desde Nuevitas a Caibarién e inaugurado el 1 de junio de 1919 tiene como único cubano en su cuerpo administrativo a José Miguel Tarafa Armas, coronel del Ejército Libertador al servicio de intereses yanquis. Desde su proyecto inicial la vía férrea estuvo al servicio de la oligarquía nacional e intereses de compañías azucareras foráneas.

En sus páginas queda revelado el estrecho vínculo de este medio de comunicación y transporte con la industria azucarera, renglón económico que marca el carácter monoprodutor de la economía avileña en la República. Podrá conocer el lector de la fundación de los centrales azucareros de La Trocha, de la penetración del capital norteamericano y datos relevantes de la producción azucarera en la región convertida en un emporio azucarero.

Con el ferrocarril nace la organización sindical de obreros y empleados que conocida como La Unión de Morón se distingue como una de las fuerzas más combativas del proletariado cubano en la república neocolonial, destacándose la figura de Enrique José Varona como líder ferroviario, portuario y azucarero precursor de la unidad de la clase proletaria como el único medio eficaz para enfrentar a sus expoliadores.

El aporte de documentos originales y fuentes documentales sustenta el valor de esta obra resultado de un proceso investigativo de más de cuatro décadas, llega como una impronta necesaria a la Historia de Cuba desde una localidad donde la lucha de la clase obrera en la etapa prerevolucionaria continúa latente en la identidad patrimonial de la sociedad avileña.

EdUNICA

Editorial Universitaria Ciego de Ávila

ISBN: 978-959-85024-3-1

