

La Federación Obrera Marítima Local del Puerto de La Habana

Dice:

dic 8/57 S. Rae

- Apoyamos todo mejoramiento económico y social del país.
- El caso de los "ferries" y "seatrains"
- Falso que La Habana sea "el puerto más caro del Mundo".
- La Jornada de seis horas sería beneficiosa para todos.
- Necesidad vital el dragado del puerto habanero.
- La Marina Mercante Nacional debe contar con un mínimo asegurado.
- La Habana requiere un Astillero.
- Posición de la CTC, la FOMN y la FOMLH en favor de Cuba.

La Federación Obrera Marítima Local del puerto de La Habana emite su responsable opinión en la cruzada en pro del mejoramiento de este puerto, y a través de su secretario general, el veterano líder sindical Mario Alvarez Izquierdo, así define su postura:

"Nuestra Federación Obrera Marítima Local del Puerto de La Habana, que se encuentra integrada por 32 organizaciones que componen la complicada maquinaria del negocio o actividad marítima y portuaria, siempre ha estado atenta y vigilante en defensa, no tan sólo de nuestros específicos derechos sindicales como uno de los más importantes sectores del trabajo, sino también de todo aquello que en algún modo tienda el mejoramiento y superación económico-social de nuestro país, a cuyo propósito siempre hemos apuntado la crítica constructiva o la sugerencia bien intencionada, desposeída una y otra, repetimos, de todo prejuicio o interés sectario o clasista."

EL CASO DE LOS "FERRIES" Y "SEATRAINS"

Agrega Alvarez Izquierdo:

"Así, a través de los años, señalamos la reglamentación adecuada para su aplicación en la manipulación de las mercaderías conducidas en el denominado sistema de "ferries" y "seatrains", mediante la cual, sin agredir ningún legítimo interés, sino, por el contrario, preservando las condiciones laborales que rigen para los buques de "bodega" o "escotilla" y que vienen obligados a cumplir las empresas consignatarias de los mismos, garantizar el derecho al trabajo de miles de trabajadores de este Puerto de La Habana, como estibadores, braceros, dependientes tariadores, limpiadores, toneleros, empleados, transporte local y por carretera, y en fin, otros sectores que desenvuelven sus actividades en el negocio marítimo y portuario, teniendo como base o argumento para el reclamo de dicha reglamentación, las astronómicas utilidades que cada año reciben las empresas operadoras de dichos sistemas de "ferries" y "seatrains" por encima de las consignatarias de buques de "bodegas" y, a costa de la mano de obra de los miles de trabajadores a que hemos hecho referencia."

"Ahí están también nuestras grandes batallas libradas contra los pretendidos intentos de establecimientos de sistemas de transportación marítima conocidos por "trailers boats", "pallets" y "ferrocamión", que sin producir ningún beneficio económico o de otra índole a los importadores y exportadores, a los consignatarios o terminales marítimas o al público consumidor, derivado del bajo coste de manipulación portuaria al suprimirse o reducirse notablemente nuestra mano de obra, solamente propiciarían el pronto enriquecimiento de unos cuantos magnates de dichos sistemas de transportación monopolística, y hambre y miseria en nuestros hogares."

LA HABANA: PUERTO CARO

Sobre la tesis propalada en el sentido de resultar oneroso el puerto habanero por la carestía de los salarios y otros factores sociales negativos para el inversionista, el líder máximo de los trabajadores portuarios de la Capital, responde:

"Insistentemente y en reiteradas ocasiones, por algunas entidades o personas se ha venido proclamando de que "el Puerto de La Habana es el más caro del mundo", todo cuyo infundio o propaganda interesada nosotros hemos destruído, con la publicación reiterada también en la prensa radial y escrita y la remisión de sendos memorándums a los distintos organismos oficiales del Gobierno, contentivos de cuadros comparativos, datos y cifras estadísticas incontrovertibles, demostrativos del bajo coste de operación por manipulación (estiba y desestiba, recepción y entrega) en razón de las altas tarifas de fletes en vigor, cuyo saldo se traduce lógicamente en elevadas utilidades para las empresas navieras operadoras o consignatarias y terminales marítimas. Lógicamente, dicho **slogan** de que "el Puerto de La Habana es el más caro del mundo", se esgrime como justificación para utilizar buques "piratas" o de banderas de "conveniencia", desviándolos a otros puertos en que no existe una reglamentación laboral adecuada o la misma es deficiente, y que también pueden resultar vulnerables a las obligaciones fiscales de tipo aduanal, facilitándose con ello el contrabando."

TURNOS DE SEIS HORAS

Cree Mario Alvarez que una solución favorable a todos en cuanto a los sistemas de trabajo en el puerto habanero sería un ajuste de los turnos. Al efecto, nos dice:

"En un verdadero afán nuestro de colaboración, buena inteligencia y armonía con la patronal portuaria, interpretando con ella la política que al respecto se ha trazado nuestra querida Confederación de Trabajadores de Cuba, para el mantenimiento de nuestras actuales fuentes de trabajo y la creación de otras nuevas, estemos proponiendo a dicha patronal, **el establecimiento de los turnos o jornadas de trabajo de seis horas corridas para el personal que interviene en las distintas manipulaciones portuarias**, con lo cual se aumentará la capacidad de trabajo de las distintas listas rotatorias, cuyos integrantes trabajan solamente dos y en el mejor de los casos, tres turnos a la semana; aumentándose con ello también la capacidad de rendimiento del trabajador y, por ende, mayor celeridad en la carga y descarga de los buques, reduciéndose con ello el coste de operación de los mismos, que a su vez se traduce en mayores beneficios económicos, tanto para los trabajadores, como para los consignatarios u operadores y terminales marítimas, así como de la economía particular del Estado y de la economía general del país."



NECESIDAD DEL DRAGADO

104

La clase trabajadora coincide con la clase empresarial en la necesidad de atenciones inmediatas al Puerto de La Habana, para hacerlo uno de los mejores del mundo, poniéndolo a la altura de nuestra importancia comercial, cultural, etc. A este tenor, declara nuestro entrevistado:

“Como decíamos en nuestros párrafos iniciales, sobre la preocupación de esta Federación Obrera Marítima Local, por todo aquello que en alguna forma pueda contribuir al mejoramiento y engrandecimiento de nuestra patria; teniendo en cuenta la extrema importancia del mantenimiento y aumento de nuestro tráfico marítimo comercial y turístico, también ha dirigido su actividad a lograr un verdadero saneamiento y dragado de nuestra rada, cuyas obras puestas rápidamente en ejecución, situarían al Puerto de La Habana, a la altura que su importancia económica y geográfica merece.”

MARINA MERCANTE NACIONAL

Un tema de extraordinaria importancia y de palpitante actualidad, el mejoramiento de la flota mercante cubana, no podía marginarse de la entrevista, y al pedir la opinión obrera sobre la cuestión, el Secretario General de la FOMLH nos dice:

“Respecto de nuestra Marina Mercante Nacional, no hemos dejado una sola ocasión en quebrar lanzas por su intenso desarrollo, para lograr a plenitud que Cuba, país insular que hasta aquí ha vivido de espaldas al mar, siendo esta una de sus principales riquezas, esté dotado de una verdadera flota mercante a base de buques de bodegas y refrigeradores, para llevar nuestros productos, tanto industriales como del agro, allende a los mares de todas las latitudes, y avituallarnos en viaje de retorno de los de manufactura extranjera.”

Y agrega Alvarez:

“Cabe destacar que según datos del Negociado de Estadísticas del Ministerio de Hacienda, en el año de 1955 nuestra pequeña flota cubana solamente transportó el 1.2 por ciento (unos dos décimos por ciento) del total del tonelaje de importación y 3.3 por ciento (tres tres décimos por ciento) del total de tonelaje de exportación.

“Es por ello, que como mejor garantía para que nuestra Marina Mercante tenga una justa y proporcional participación en el mercado de fletes que le hagan costeable, perdurable y en continuo ritmo ascendente, se hace preciso también que se dicten leyes o disposiciones legales de amparo a la misma, en la que de modo específico se determine un 30 ó 40 por ciento del total de tonelaje que de importación y exportación se mueva en el país y que deben ser transportados en buques de nuestro pabellón, tal como rige en otros países que tienen su propia flota mercante. Ya que nada haríamos con una potente y magnífica flota de buques cuya travesía la hicieran con escaso tonelaje o casi en lastre o vacíos.

“Con la plasmación de esta cara aspiración nuestra y de todos los cubanos, que ya vemos ir materializándose tanto por la iniciativa de capitales privados, como por la política del Gobierno seguida a través de sus organismos paraestatales, como son el Banco Nacional de Cuba y el Banco Cubano del Comercio Exterior, así como del apoyo de distintas

HEREDERO
PATRIMONIO
DOCUMENTAL
BIBLIOTECA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

clases vivas de la Nación y de modo muy particular la colaboración y experiencia aportada por nuestra FOMN y CTC. estaremos segregando a favor de nuestra economía nacional buen porcentaje de los 160 millones de dólares que actualmente pagamos en fletes y que van a engrosar arcas extranjeras, y lo que es muy importante también: una fuente de trabajo donde puedan librar su sustento millares de jóvenes cubanos."

ASTILLERO PARA LA HABANA

Crean los trabajadores marítimos y portuarios de La Habana que este Puerto debe ser astillero, y para razonar la petición, su principal líder sindical, Mario Alvarez Izquierdo, manifiesta:

"Como medida de complemento al verdadero desarrollo de nuestra Marina Mercante Nacional, en Inglaterra, por el presidente del Banco Nacional de Cuba, doctor Joaquín Martínez Sáenz, a nombre del Gobierno, se acaba de concertar una operación para la construcción en Cuba de, por lo menos, dos astilleros para la fabricación y reparación de buques de gran porte o tonelaje. En ese sentido esta Federación Obrera Marítima Local ya ha dirigido sus pasos y lo reiteramos en estas columnas, para lograr que uno de dichos astilleros sea construido dentro del recinto o litoral marítimo del Puerto de La Habana, ya que el éxito de esa empresa de tan grande envergadura, está determinada de antemano por la importancia que como puerto "madre" o "cabecera" de nuestra Isla, tanto en el orden geográfico, como económico, el mismo tiene.

"Por lo demás, esta Federación Obrera Marítima Local se ufana en proclamar que siempre ha estado supeditada y ha sido una fiel intérprete a las directrices de nuestros organismos superiores, como lo son nuestra FOMN y CTC, y que no son otras que el mejoramiento y bienestar de la clase trabajadora, la defensa de nuestra riqueza nacional y la tranquilidad y sosiego de la gran familia cubana."



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA