

---

Diego Caro Cancela<sup>1</sup>

---

## EL MOVIMIENTO OBRERO PORTUENSE EN UNA COYUNTURA CONFLICTIVA (1.918-1.920).

### INTRODUCCIÓN

1.917 es uno de los años más significativos de la historia contemporánea de España, al manifestarse con toda su crudeza la descomposición del sistema político que inaugurara la Constitución de 1.876. Crisis política y crisis social se entremezclan a partir de ahora, provocando la ruina de un régimen que acabará cayendo estrepitosamente varios años más tarde - un 12 de abril de 1.931-, hundiendo a la propia institución monárquica y facilitando así la implantación de la Segunda República española.

Esta coyuntura conflictiva que se abre en 1.917 es la que queremos analizar en El Puerto, centrándonos especialmente en el movimiento obrero, cerrando el marco temporal de nuestro estudio en 1.920, dada la "unidad historiográfica" que ha alcanzado el período 1.918-1.920, desde que ya hace más de medio siglo que el notario cordobés Juan Díaz del Moral acuñara para él la denominación de *trienio bolchevista*<sup>2</sup>, por la gran agitación social que lo caracterizó.

### EL ESCENARIO Y LOS ACTORES.

Quizá sea la estructura económica portuense del primer tercio de siglo la realidad que mejor refleje la propia localización geográfica de la ciudad, entre la Campiña de Jerez y la Bahía de Cádiz, con la trilogía

---

<sup>1</sup> Universidad de Cádiz.

<sup>2</sup> Díaz del Moral, J.: Historia de las agitaciones campesinas andaluzas, Madrid, 1973, (reedición).

agricultura/pesca/industria vinícola como soporte fundamental para el trabajo de una población que permanece estancada, con 18.385 habitantes en 1.910 y 18.339 diez años más tarde, en 1.920.

Con este esquema productivo no podía extrañar que más de la mitad de la población activa portuense tuviera profesiones relacionadas con la agricultura, la pesca o el mundo de las bodegas, según una estadística municipal de 1.918, que levanta sospecha sobre su fiabilidad por el "redondeo" de las cifras que ofrece:

Jornaleros agrícolas	150
Marineros de parejas de pesca	1.000
Albañiles	400
Carpinteros	100
Herreros y hojalateros	90
Toneleros	200
Oficios diversos	1.600
<b>TOTAL</b>	<b>4.890<sup>3</sup></b>

### **EL PROBLEMA DE LAS SUBSISTENCIAS EN EL PUERTO.**

Pues bien, serán estos trabajadores y sus familias las principales víctimas del proceso inflacionista que sufre la economía española desde 1.915, provocado por el impacto que produce la Guerra Mundial en los

<sup>3</sup> A.M.E.P.S.M. (Archivo Municipal de El Puerto de Santa María). Leg. 1.054. Estadística, 1.918.

precios de los artículos de primera necesidad, debido a la ampliación de los mercados exportadores a los dos bandos contendientes, gracias a nuestra actitud de neutralidad.

Pero lo que en un principio podía parecer una circunstancia favorable, al incrementar las exportaciones, la producción industrial, creando una balanza comercial netamente favorable, muy pronto se convirtió en un factor de desestabilización al abandonarse las necesidades del mercado interior por el negocio especulativo, fácil y rápido, sobre todo, en los productos agrícolas y alimenticios, los más necesarios para unas clases populares que rápidamente vieron cómo eran sólo los propietarios los que se estaban beneficiando de esta excepcional coyuntura. Todo ello a pesar de que la política gubernamental durante estos años fue la de combatir el alza de precios, luchando contra la escasez y el encarecimiento<sup>4</sup>, con más de un centenar de disposiciones de diverso rango, de nulos resultados, porque la inflación siguió subiendo por la inexistencia de mecanismos adecuados para poner en práctica adecuadamente las sucesivas medidas adoptadas.

El caso de El Puerto puede ser un buen ejemplo de lo que decimos. La espiral inflacionista comienza a notarse verdaderamente en la ciudad a principios de 1.917, cuando la Junta Provincial de Subsistencias establecía la tasa del pan en 0,48 pesetas el kilo, trece céntimos más -un 37 por ciento- que en 1.912. Un incremento que era acogido con poca convicción por la prensa, puesto que a juicio de la *Revista Portuense*, esta Junta, *ni tiene autoridad, ni responde a las clamorosas demandas de la opinión, que vive milagrosamente gracias a la frugalidad de la raza(?)*. Y avisaba:

*El malestar es general; se advierte no sólo en la Villa y Corte, sino también en muchos pueblos de la Península, mientras tanto, acaparadores y exportadores triunfan y campan por sus respeto.<sup>5</sup>*

<sup>4</sup> Roldán, S., García Delgado, J.L.: La formación de la sociedad capitalista en España, 1.914-1.920, Madrid, 1973, t. I, p. 144.

<sup>5</sup> Revista Portuense, (en adelante R.P.), (10-I-1.917).

Un año después, en los primeros meses de 1.918, el problema no estaba ya en que el pan fuera caro, sino en la escasez de harina para fabricarlo por la especulación de los grandes terratenientes de Jerez y su comarca, de donde se surtían los panaderos portuenses.

El asunto era denunciado el 21 de marzo, otra vez por la *Revista Portuense* al informar a sus lectores de la visita que efectuaron al periódico tres industriales panaderos locales, comunicando que se avecinaba *un grave conflicto* por la falta de harina, al vender los labradores de la ciudad vecina grandes partidas de trigo a precios elevados, a espaldas de su primera autoridad local, que al enterarse de la escasez prohibía la salida de harina de su término municipal.

La intransigencia del alcalde jerezano provoca una grave situación en El Puerto, cuyo Ayuntamiento pedía la intervención inmediata en el asunto del gobernador civil y del propio Comisario de Subsistencias, sin resultados, hasta que el 4 de abril, el alcalde portuense se ve obligado a trasladarse a Jerez, para intentar arreglar el problema, entrevistándose con los fabricantes de la ciudad, que le reconocían tener en depósito más de mil sacos de harina disponibles para la venta, pero inmovilizados por la prohibición del alcalde local.

Ante la negativa de su homónimo jerezano, la respuesta de Ernesto Piury, el alcalde portuense, era pagarle con la misma moneda: el 5 de abril prohibía la salida de patatas del término municipal, *en vista de la carestía que va alcanzando este artículo y de que no hay en estos días suficiente cantidad para el surtido de la población.*<sup>6</sup>

La falta de arreglo volvía a crear el problema un mes después, cuando ante la imposibilidad de comprar harina en las fábricas de Jerez y Cádiz, los industriales panaderos de El Puerto tienen que acudir a los mercados de Villamartín, Arcos y Bornos, a 61 pesetas el saco, por encima de la tasa legalmente establecida. La consecuencia inmediata de este hecho era otra subida del precio del pan al público, colocándose el kilo de "bobas" y "medias bobas" a 60 céntimos y el de piezas a 65, un incremento que se volvía a producir dos meses después.

---

<sup>6</sup> R.P., (6-IV-1.918).

Ante esta situación, la pregunta que se hacía la *Revista Portuense* no podía ser más pertinente: *De seguir así las cosas, ¿a dónde iremos a parar?*<sup>7</sup>.

Como esta estrategia de pretender controlar los precios después del libre juego del mercado no solucionaba la carestía y el proceso inflacionista abierto, las siguientes actuaciones municipales tenían un marcado carácter intervencionista, pretendiendo controlar la demanda, incrementando la oferta. De esta manera, a finales de julio, el alcalde portuense ya no sólo se limitaba a negar otra solicitada subida del pan reclamada por los industriales del sector, sino que a continuación, les ofrecía harina *-la que fuera precisa-*, comprada por el Ayuntamiento, a precio de costo, a 65,73 pesetas, puesto que su precio sobre vagón en Jerez había salido a 65 la saca. Un planteamiento que momentáneamente dejaba sin argumentos a los que pedían el incremento, amparados en una presunta escasez de harina, que por ahora no se daba.

Con un Ayuntamiento convertido en "mayorista", el 30 de julio se recibía el primer envío de 10.000 kilos, puesto inmediatamente a la venta al precio citado.

Una táctica intervencionista en la que el concejal socialista Diego Velázquez pedía que se profundizara, al solicitar a través de un escrito leído en la sesión del 4 de septiembre, que la Corporación no sólo se limitara a la intermediación en la venta de harina, sino que también se hiciera responsable del establecimiento de una fábrica reguladora de pan, para competir con las panaderías privadas. Pero esto era ya pedir demasiado a un Ayuntamiento que tenía a algunos de sus componentes viviendo del negocio panadero. Por esto, la propuesta del edil izquierdista, que había sido varias veces aplazada, ahora era rechazada, con la excusa de la próxima creación de un Ministerio de Abastecimiento, que según el alcalde, controlaría el precio del pan a la baja, sin necesidad de recurrir a "la fábrica reguladora".

<sup>7</sup> R.P., (24-VII-1.918).

Esta política municipal intervencionista se extendía a principios de 1.919 al comercio de la patata, que el Ayuntamiento decidía "municipalizar" el 12 de marzo, comprando todas las partidas necesarias para el abastecimiento público y vendiéndolas al detall, sin aumento de precios, es decir, a 35 céntimos el kilo. La consecuencia inmediata de esta "incautación" era la irritación del alcalde de Jerez, que denunciaba al gobernador civil que distintos comerciantes de su ciudad habían adquirido más de cien quintales del género *-indispensables para el abastecimiento de la población y fuerzas del ejército-*, que no podía sacar por la prohibición del Ayuntamiento portuense. Un malestar que, lógicamente, no era compartido por los vecinos de El Puerto, que a través de la *Revista Portuense* consideraban justa la medida, a la vez que recordaban al alcalde jerezano, *que el año pasado cuando faltaba trigo en esta localidad y estábamos amenazados a quedarnos sin pan, la citada autoridad se opuso enérgicamente a la importación de trigo que con tanto interés gestionaba el señor Piury*. Por esto, remataba la crónica el periódico con evidente satisfacción: *A nosotros nos parece muy bien la disposición de nuestro Alcalde*.

Tres días después de esta polémica, las nuevas tasas aprobadas por la Junta Provincial y Local de Subsistencias volvían a subir los precios de los artículos de primera necesidad, aunque por debajo de lo que ya era la realidad del mercado. Por este motivo, inmediatamente el alcalde tenía que recibir una comisión de industriales panaderos, que le exponían la imposibilidad en la que *-según ellos-* se encontraban para dar el pan al coste tasado, por haber tenido que comprar la harina a una tarifa superior a la oficial. La respuesta municipal era ampararse en este pretexto para burlar los precios marcados el día anterior en la tasa, permitiéndoles seguir vendiendo el pan a 66 céntimos, mientras no consiguieran la harina al precio "legal". Una anulación que el alcalde extendía posteriormente a los restantes artículos alimenticios, justificada ahora por el retraso del pedido solicitado al Ministerio de Abastecimientos, a la vez que amenazaba con su dimisión irrevocable si estos productos no llegaban antes de que se agotaran las existencias<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> R.P., (14-III-1.919).

<sup>7</sup> R.P., (20-III-1.919).

Evidentemente, se trataba de una política de "parqueo", que era incapaz de cortar de raíz la especulación y el mercado negro clandestino de la harina, por lo que lo que tanto se temía desde 1.917 -la falta de pan- se hacía realidad el 21 de abril de 1.919. El titular de la *Revista Portuense* del día siguiente no podía ser más expresivo:

*A las cuatro de la tarde no se encontraba en El Puerto pan de ninguna clase. El público estacionado en las puertas de las tahonas, esperaba la salida de la hornada, que quedaba agotada prontamente. Hasta cerca de la una de la madrugada, hubo formada cola en la panadería del señor Rascón, teniendo que requerir el Alcalde, para contener al público, el auxilio de la Benemérita*<sup>10</sup>

Según el periódico, más que por falta real de pan, la agitación se había producido por una falsa alarma, lo que no quitaba que esa misma tarde, el alcalde portuense, acompañado del propietario de "La Panificadora", salieran para Villamartín, para comprar *cantidad bastante de harina para que El Puerto quede sobradamente abastecido*.

Era tal la psicosis colectiva que existía sobre el problema de la escasez, que la "Nota del día" de la *Revista Portuense* del 23 de abril sólo trataba de la expectación que había producido en la ciudad el recorrido de los siete carros, que conducían las 100 sacas de harinas recibidas por una panadería local. Y es que la cuestión del pan preocupaba tanto, que igual que ocurría en la prensa de Jerez de estos meses<sup>11</sup>; la noticia de portada del periódico local durante bastantes días, era la llegada de los cargamentos de harina a la ciudad, con la pretensión de tranquilizar a unas clases populares, que daban unas más que lógicas muestras de inquietud. El 11 de junio, por ejemplo, el cronista de la sección "El Puerto al día" de la *Revista Portuense*, hacía la siguiente certera reflexión sobre lo que estaba pasando:

<sup>10</sup> R.P., (22-IV-1.919).

<sup>11</sup> Caro Cancela, D.: "El problema de las subsistencias en el Jerez del trienio 1.918-1.920," en *Revista de Historia de Jerez*, nº 1, 1992.

*Ha llegado harina. Respiremos. No ha sido mucha, pero ha alejado uno ó dos días el pavoroso y temido momento de que lleguemos a carecer totalmente de pan. Faltar pan a un pueblo, ¿Hay quién se haya parado a pensar la importancia total que esto tiene ?*<sup>12</sup>

Para nada, porque dos días después volvía a escasear, teniendo que recurrir otra vez al alcalde a la Guardia Civil para custodiar las tahonas. Nuevamente la escasez se debía a la prohibición del alcalde jerezano, que se negaba a permitir la salida de harina comprada para El Puerto, contraviniendo las propias disposiciones dictadas sobre el gobernador civil, volviendo otra vez a ser noticia en días sucesivos, la entrada de este artículo en la ciudad, unas veces por ferrocarril o por carros desde poblaciones de la Sierra gaditana<sup>13</sup>. Y, sin embargo, el pan seguía subiendo. De 70 céntimos el kilo, a mediados de agosto, pasaba a 80 a finales de 1.919, colocándose cuatro meses después -ya en abril de 1.920- a 95 céntimos, siendo noticia para la *Revista Portuense*, que *nadie protesta, ni se alborota*<sup>14</sup>.

Por fin, a mediados de 1.920, el Ayuntamiento ponía en práctica la propuesta que el concejal socialista Diego Velázquez había hecho un año antes, de establecer hornos a cargo del Ayuntamiento, como un último intento desesperado de abaratar el precio del pan. Los dos que venían funcionando por cuenta del municipio se clausuraban a principios de julio y se trasladaban con sus existencias al nuevo que ahora empezaba a trabajar en la calle Castelar, con una producción diaria de 400 kilos y con precios ligeramente inferiores a los particulares. Pero ya era demasiado tarde para detener lo que se había convertido en irreversible y que sólo terminará con la deflación que sigue al final de la guerra europea, dejando atrás un trienio difícil de olvidar para las clases populares de El Puerto.

<sup>12</sup> R.P., (11-VI-1.919).

<sup>13</sup> R.P., (21-VI-1.919) y R.P., (25-VI-1.919).

<sup>14</sup> R.P., (8-IV-1.920).



## LA ORGANIZACIÓN, ALGO PREVIO A LA ACCIÓN.

Es esta pérdida de poder adquisitivo de las familias trabajadoras, que provoca el alza continuada de los precios, el que está detrás de una intensa agitación social en los años del trienio 1.918-1.920, desconocida en la historia contemporánea de España desde los años del Sexenio Democrático(1.868-1.874), porque, en contra de la "euforia revolucionaria" que en su día narrara Díaz del Moral, con estas huelgas no se buscaba *una alteración del status, sino una defensa de las condiciones de vida*<sup>15</sup>.

Pero circunstancia previa a estos conflictos del "trienio" fue el intenso movimiento asociativo que se produce en la ciudad a partir de 1.914, de manera que la organización siempre precedía a la huelga u otra acción reivindicativa y era casi siempre la condición clave que la explicaba, porque como bien escribe Tuñón de Lara, comentando lo ocurrido en Jaén, en esta coyuntura:

*"El cambio evidente que se produce en la conflictividad durante 1919 no puede explicarse tan sólo por la continua progresión del coste de la vida; parece bastante claro que el factor organización en el medio obrero y campesino(...) desempeñaba una función de primer orden"*<sup>16</sup>.

Este incremento de militancia en las organizaciones sindicales -lo que Antonio María Calero llama "boom" obrerista<sup>17</sup>- es un fenómeno generalizado por toda Andalucía, incluida la provincia de Cádiz y -como no- en El Puerto. Se superaba de esta manera, lentamente, la profunda crisis en la que había caído el movimiento obrero local y sus organizaciones desde principios de siglo, reflejada en la desaparición

<sup>15</sup> Hermida, C.: "Coyuntura económica y agitaciones campesinas en Castilla la Vieja (1.914-1.920)", en *Estudios de Historia Social*, núms. 18-19, p. 244.

<sup>16</sup> Tuñón de Lara, M.: *Luchas obreras y campesinas en la Andalucía del siglo XX. Jaén (1917-1920), Sevilla (1930-1932)*. Madrid, 1978, p. 84.

<sup>17</sup> Calero, A.M.: *Historia del movimiento obrero en Granada (1909-1923)*, Madrid-1973, p. 150.

temporal -entre 1.907 y 1.909- del periódico *El Sudor del Obrero*, órgano de la Agrupación Socialista portuense y en el descenso generalizado de militantes en sociedades obreras como las de los viticultores, los toneleros o los marineros<sup>18</sup>.

Parece que en 1.910 esta desarticulación el movimiento obrero local había tocado fondo, ya que tres años después - en 1.913-una estadística municipal elevaba a 1.027 el número de afiliados al Centro Obrero de El Puerto, repartidos en nueve sociedades, incluida la Agrupación Socialista local, que tenía 59, a gran distancia de los 604 integrados en la Sociedad de obreros viticultores "La Verdad", quinientos más que en 1.908 (CUADRO II).

**CUADRO I.  
LAS SOCIEDADES OBRERAS DE EL PUERTO EN 1913**

	<u>Número de socios</u>
"La Labriega". Sociedad de agricultores	48
"La Honradez". Obreros panaderos	28
Sociedad de zapateros	40
"La Verdad". Obreros viticultores	604
"La Reforma". Oficiales toneleros	105
"La Fraternidad". Obreros albañiles	60
Agrupación Socialista	59
Sociedad de Oficios Varios	34
"La Aurora". Marineros de cabotaje	4

<sup>18</sup> Maldonado, J.: "Los Centros Católicos-Patronales-Obreros del Marco de Jerez y de la Bahía de Cádiz (1905-1910)" en *Actas del Primer Congreso de Historias Locales de Cádiz*. Cádiz, 1992, Inédito.

Pero la apatía era todavía importante en 1.916, a tenor de lo que escribía el corresponsal de *El Martillo* jerezano, cuando contrastaba la efervescencia que había rodeado la festividad de la Patrona de ese año, con el estado de desorganización en el que se encontraban los trabajadores. Para A. Renato, el corresponsal, la excepción estaba en los toneleros:

*Aquí no hay más que un gremio que da fe de ida societaria, que lucha por el sostenimiento de la causa emancipadora, dándole lecciones a todos los obreros de querer la vida colectiva. Este gremio es el de los toneleros, que a pesar de la crisis de trabajo por que pasa, no deja de tener todas las semanas sus asambleas ordinarias e intervenir sobre los incidentes que ocurren entre patronos y asociados.*

Varios meses después, a principios de 1.917, el mismo Renato seguía insistiendo en la persistente atonía de las sociedades obreras, ahora incidiendo particularmente sobre el caso de los trabajadores portuenses del campo. Y otro día, el 16 de febrero, también desde las páginas de *El Martillo*, era "un viticultor" portuense el que en tono sarcástico exponía 'las mejoras' que habían conseguido sus compañeros por su actitud 'abandonista' y apática:

*Habéis hecho desaparecer el horno regulador que vosotros en unión de las demás sociedades de resistencias fundasteis y que tan buenos resultados dio a todos los obreros tahoneros(...). También habéis conseguido que la casa que más obreros ocupa, la de los Sres. Osborne os haya rebajado un real por cada peonada, en la presente situación, en que todas las subsistencias han subido(...) y no sé si para trabajar en las viñas de dichos señores, tendréis también que colgaros el tradicional escapulario y afiliaros al Centro Católico, fundado por ellos y pagado por vosotros.*

Pero algo estaba cambiando, aunque fuera lentamente, porque otro artículo de este mismo número, escrito desde El Puerto, daba cuenta de que los trabajadores del campo estaban volviendo a la sociedad de su oficio.

A principios de 1.918, las noticias sobre la recuperación asociativa de algunas profesiones, se alternaban con otras, que seguían insistiendo en las dificultades por las que pasaban otros "gremios". De esta forma, si el 11 de enero, uno de los dirigentes de los viticultores jerezanos, Antonio Manzano, se lamentaba de la indiferencia de sus compañeros portuenses, *cuando tantas pruebas de hombres luchadores dieron en otras épocas*, una semana después, *El Martillo* se alegraba del excelente ambiente que reinaba en la sede del Centro Obrero, concurrida por numerosos trabajadores, dedicados a distintas tareas:

*De los gremios de panaderos, de zapateros, de toneleros y viticultores se velan por las secretarías del Centro; unos revisando cuentas del semestre, otros reunidos en Junta; el de zapateros en reunión para ver de tratar reorganizar la Sociedad y el de viticultores y agricultores llenando el salón de actos, con motivo de una convocatoria que por el Centro Obrero se había repartido para ellos al objeto de celebrar una reunión magna y tratar también de la reorganización de la Sociedad.*

Este mismo panorama era el que recogía el socialista jerezano Antonio Roma, en un artículo titulado "Ejemplo digno de imitación", al comentar la visita que había hecho a la casa comprada por la sociedad de toneleros de El Puerto, en la calle Descalzos, para instalar en él el Centro Obrero y todas sus sociedades. Para Antonio Roma, *las ventajas de que los obreros tengan domicilio social propio son evidentes por la economía que para los mismos representa(...) y muy especialmente, por la independencia y seguridad de que en momentos difíciles de lucha no estarán expuestos a determinadas maquinaciones de las fuerzas retardatarias, enemigas de su emancipación*. Y concluía: *El ejemplo de los obreros portuenses debe ser imitado por los de todos los pueblos*<sup>19</sup>:

Un movimiento asociativo que alcanza toda su plenitud en 1.919 y que llega a profesiones que hasta ahora habían permanecido al margen del

<sup>19</sup> El Martillo (en adelante E.M.), (14-VI-1.918).

obrerismo tradicional, como los dependientes peluqueros y barberos, los conductores de carruajes, los salineros y cargadores de sal, los camareros, cocineros y similares, incluso los dependientes de ultramarinos y bebidas, cuya constitución en sociedad, levanta en el cronista de la *Revista Portuense*, un comentario cargado de sorna:

*Muy bien hecho, muchachos, compañeros(...). Hay que defenderse del patrono explotador que se enriquece con la sangre del sufrido dependiente. ¿No es quizá esto?, Creo que son palabras sacadas del vocabulario socialista, de la pura cepa del marxismo(...) Vamos progresando ya mucho en este sentido. Nos parece estar oyendo ya a los dependientes entre sí llamarse compañero fulano, compañero mengano. Y nos parece también estar oyendo a algún chicuco tararear la Internacional, mientras destrenza sogas para estropajo, primera operación que se les enseña a los aprendices de "almaceneros".(...). Nada, lo dicho, que vamos progresando vertiginosamente. Esto es buena señal. Siempre que no nos desniquemos<sup>60</sup>*

El panorama pues, había cambiado notablemente y el mejor ejemplo de ello eran las actividades que se organizaban en un Centro Obrero, gobernado por una llamada Junta Administrativa que se renovaba anualmente y que estaba integrada por los delegados de las distintas sociedades que compartían el local de la calle Descalzos.

La Junta que debía dirigir las actividades del centro en 1.920, por ejemplo, estaba presidida por Rafael Lore, de la sociedad de toneleros y tenía como secretario a Francisco Tomeu y de ella formaban parte además, las figuras más representativas del movimiento obrero portuense, como Alfonso Cumbreñas, de los viticultores, Francisco Parra y Juan Gandulla, de los panaderos y Francisco Oliva, por la sociedad de agricultores.

Como propietaria del Centro, situado en el número 16 de la ya citada calle Descalzos, la sociedad de toneleros lo tenía arrendado a la Junta Administrativa por 50 pesetas mensuales, en 1.919, que se pagaban

<sup>60</sup> R. P., (24-V-1.919).

mediante un prorrateo que se hacía entre las distintas sociedades que lo ocupaban y que a tenor de los anuncios que venían en su órgano de expresión -*El Obrero Portuense*- tenía en estos años del "trienio" una febril actividad.<sup>21</sup>

Esta "fiebre" asociativa y reivindicativa era la que hacía que a principios de 1.920 hubiera más de veinte sociedades representadas en la directiva del Centro Obrero, aunque con una desigual afiliación, contrastando los 500 socios que tenía la sociedad de viticultores, con los 25 de los barberos o los 400 de los marineros del bou, con los sólo 54 de los marineros de cabotaje (CUADRO II). Pero lo verdaderamente cierto es que a mediados de 1.920 eran ya 2.739 los trabajadores asociados, que representaban el 56 por ciento de los 4.890 que en 1.918 componían la población laboral portuense, un elevado porcentaje de sindicación, desconocido hasta ahora en la historia del movimiento obrero de la ciudad y que sólo se repetirá ya en los años también agitados de la Segunda República.

¿Cuál era la adscripción ideológica de estas sociedades que integraban el Centro Obrero de El Puerto?, ¿estaban vinculadas a la UGT o a la CNT?. La falta de precisión en las fuentes disponibles sobre el particular nos obliga a acudir a referencias indirectas, como la ideología de los oradores que intervienen en los actos públicos del Centro o la presencia de algunas de estas sociedades en los Congresos nacionales de las dos grandes fuerzas sindicales del momento, para aclarar el tema.

<sup>21</sup> Véase, por ejemplo, la amplia relación de asambleas y reuniones convocadas por las distintas sociedades obreras en el número de *El Obrero Portuense*, (en adelante O.P), del 20 de diciembre de 1.919.

**CUADRO II.**  
**AFILIADOS A ALGUNAS SOCIEDADES OBRERAS**  
**EN 1.920**

<u>NOMBRE</u>	<u>CONSTITUCION</u>	<u>Nº SOCIOS</u>
Gremio de Hierros y Metales	3-VI-1.919	413
Sociedad de Zapateros	18-XII-1.910	50
S. de Dependientes Peluqueros	27-II-1.919	25
S. de Conductores de Carruajes	30-I-1.919	100
S. de Marineros de Cabotaje	15-VIII-1.911	54
S. de Albañiles	30-I-1.919	225
S. de Toneleros "La Reforma"	10-I-1.898	150
S. de Agricultores "La Labriega"	24-I-1.912	122
S. de Obreros Viticultores	5-VII-1.899	500
S. de Obreros Arrumbadores	IV-1.919	200
S. de Marineros del Bou	19-II-1.915	400
S. de Oficiales Panaderos	31-XII-1.897	150
S. de Oficios Varios	28-II-1910	350 <sup>22</sup>

<sup>22</sup> Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz, (9-VII-1.920), Censo electoral social.

Si acudimos a estas pistas, desde un primer momento queda manifiesta la vinculación a la UGT de las más importantes organizaciones obreras portuenses. De esta manera, por ejemplo, a mediados de octubre de 1.919, encontramos a la sociedad de viticultores asistiendo al Congreso Regional de Obreros Viticultores, que se celebra en Jerez y en el que se acuerda, además de solicitar la inclusión de los obreros del campo en la Ley de Accidentes de Trabajo, ingresar en la Unión General de Trabajadores<sup>23</sup>. Y al año siguiente, en 1.920, nos encontramos a la sociedad de toneleros representada en el XIV Congreso de la UGT, llevando los votos de 110 afiliados<sup>24</sup>. Una circunstancia que se repite dos años después, en el XV Congreso, sólo que ahora, junto a los toneleros, aparecen formando parte de la UGT, la sociedad de panaderos y los albañiles, con 25 y 200 militantes, respectivamente<sup>25</sup>.

Esta relación con el movimiento socialista también es perceptible a través de los visitantes que recibe el Centro, como el catedrático Antonio Roma, principal figura del PSOE jerezano y de Manuel Cordero, concejal socialista del Ayuntamiento de Madrid, que llega a El Puerto en una gira de propaganda por Andalucía, o analizando algunas de las claves ideológicas de las colaboraciones que aparecen en el periódico *El Obrero Portuense*, portavoz del Centro Obrero, desde su aparición a finales de 1.919<sup>26</sup>:

Aunque los artículos de reflexión teórica, como era previsible, son muy escasos, los que aparecen tienen una clara impronta marxista y las ideas anarquistas, cuando se citan, es para ser objeto de críticas o rechazo. Veamos algunos ejemplos. El 29 de noviembre de 1.919, en su número cuatro, *El Obrero Portuense* insertaba unas "Reflexiones societarias", firmadas por Francisco Parra, dirigente de la sociedad de panaderos, en las que la huella del materialismo histórico no podía ser más evidente:

<sup>23</sup> El Gundalet, (18-X-1.919).

<sup>24</sup> Memoria y orden del día del XIV Congreso Ordinario de la UGT, Madrid, 1.920, Movimiento de secciones, p. 104.

<sup>25</sup> Memoria y orden del día del XV Congreso de la UGT, Madrid, 1.922, p. 149.

<sup>26</sup> El primer número es del 8 de noviembre de 1.919. Se conserva hasta el número 26, (27-VII-1.920), en la Biblioteca Pública de Cádiz.



....la sociedad contemporánea se divide en dos clases de intereses antagónicos, la clase capitalista o burguesa y la clase asalariada o proletaria. La primera constituyendo una minoría dueña de los actuales medios de producción y de cambio, domina a la segunda económica y políticamente.

Francisco Parra, después de definir al capitalismo como *una simple fase de la historia, como el feudalismo lo fue* y describir el proceso de concentración monopolística, debido *al progreso diario de la técnica industrial*, veía en la educación del proletariado *el motor que acelerará la revolución terminando con el actual organismo social en un plazo más o menos largo, pero seguro*<sup>27</sup>.

Pues bien, frente a esta concepción positiva del marxismo como ideología de liberación, Juan Máximo Salazar, otro destacado socialista portuense, sólo veía en el sindicalismo anarquista 'una utopía', producto sólo de lo que él llamaba *el error de Bakounine*<sup>28</sup>.

En clara polémica con Sebastián Oliva, líder del anarcosindicalismo campesino de Jerez, Juan Máximo defendía el reformismo legalista y el parlamentarismo *-necesario para orientar al pueblo, para combatir a los tiranos, para revolucionar todos los días un poco-*, a la vez que denunciaba la contradicción de los sindicalistas que lo rechazaban, para luego no tener ningún reparo en entrevistarse con Alcaldes, Gobernadores y Ministros, aceptando *la Ley de Asociaciones y de huelga, la jornada de ocho horas(...)* y *cuantas arrancamos a los gobiernos burgueses, con el retraso debido a su oposición*<sup>29</sup>.

Pero quizá el ejemplo más claro de esta orientación reformista de la élite dirigente del Centro Obrero sea su actitud frente a las elecciones municipales de febrero de 1.920. No sólo no la rechazaban, como podía hacer el anarcosindicalismo, sino que amparándose en la fuerte implantación de algunas de sus sociedades, decidía participar abiertamente en las mismas, con una lista propia, como tal Centro

<sup>27</sup> O.P., (29-XI-1.919).

<sup>28</sup> "De soslayo", O.P., (19-II-1.919).

<sup>29</sup> Ibidem.

Obrero. Se trataba, según recogía el acuerdo de la Junta directiva, de "llevar obreros al Municipio, pero no como políticos de ningún matiz, sin como representantes de la Casa del Pueblo, para intervenir fiscalizando la administración del procomún, encauzando ésta en sentido de que produzca para las clases trabajadoras aquellas ventajas a que tiene derecho"<sup>30</sup>. Para ello, su candidatura de ocho miembros integraba a las figuras más representativas del obrerismo portuense, como José Sucino, presidente de los toneleros, Alfonso Cumbreira, presidente de los viticultores, Diego Velázquez, de los arrumbadores, Juan Gandulla, secretario de la sociedad de panaderos o el propio Francisco Tomeu, secretario de la directiva del Centro Obrero.

Todos ellos -los ocho- saldrán elegidos concejales en un Ayuntamiento de mayoría monárquica, con 9 concejales conservadores y 4 liberales, lo que condicionará bastante el éxito de sus propuestas.

De esta manera, en un movimiento obrero portuense, claramente orientado por la estrategia reformista de la UGT, sólo hemos encontrado dos sociedades cercanas a los postulados sindicalistas de la CNT: una de 50 trabajadores agrícolas, representada en el Congreso cenetista de 1.919 y otra de carpinteros, con 35 federados, formando parte de su Federación Nacional de Sociedades Obreras del Ramo de Elaborar Madera<sup>31</sup>. Y nada más, porque del Centro Católico Patronal Obrero, que tenía 300 socios en 1.913 nada sabemos. O había desaparecido ya o languidecía sin ninguna actividad en momentos tan críticos para la clase obrera local.

### EL EJERCICIO DE LA PRÁCTICA SINDICAL: LA CONFLICTIVIDAD.

Las fuentes periodísticas consultadas -*El Obrero Portuense*, la *Revista Portuense* y *El Martillo* jerezano- junto a algunos expedientes conservados en la sección de "Orden Público" del Archivo Municipal nos han permitido contabilizar un total de 18 huelgas durante los años 1.918,

<sup>30</sup> O.P. (24-I-1.920).

<sup>31</sup> La Cufia, (31-VIII-1.919).

1.919 y 1920 ( CUADRO III), en una progresión algo diferente a la evolución que sigue el movimiento huelguístico de poblaciones vecinas, en las que el cenit se alcanza precisamente en 1.919, siendo 1.920 un año de claro reflujo.

La relación entre este tipo de acciones reivindicativas y la solidez organizativa de las sociedades obreras que participan en ella es manifiesta, porque casi todas las huelgas están protagonizadas por los oficios de más tradición societaria de la ciudad, como los agricultores, los viticultores, los panaderos, los marineros del bou y los arrumbadores. Y un análisis de las causas de las mismas demuestra -como ya explicara Antonio María Calero para el caso de Granada-, que la motivación principal de la importante conflictividad de estos años, fue "el desajuste entre precios y salarios"<sup>21</sup>; al quebrarse el inestable equilibrio que se venía manteniendo en favor de los primeros.

**CUADRO III.  
HUELGAS EN EL PUERTO DE SANTA MARIA  
(1.918-1.920)**

<u>AÑO</u>	<u>MES</u>	<u>OFICIO</u>	<u>CAUSA</u>
1918	Marzo	Zapateros	Reconocimiento de la sociedad
1918	Agosto	Viticultores	Mejoras salariales
1918	Diciembre	Toneleros	Idem.
1919	Enero	Panaderos	Idem.
1919	Abril	Marineros del bou	
1919	Junio	Agricultores	Solidaridad

<sup>21</sup> Calero, A.M.: op. cit., p. 224.

**CUADRO III. (Continuación)**  
**HUELGAS EN EL PUERTO DE SANTA MARIA**  
**(1.918-1.920)**

1919	Julio	Marineros del bou	Renovación de las bases
1919	Noviembre	Médicos	Reclamación de atrasos
1919	Noviembre	Panaderos	Negociación de las bases
1919	Noviembre	Jardineros	Mejoras salariales
1920	Febrero	Marineros del bou	Mejoras laborales
1920	Marzo	Viticultores	Mejoras salariales
1920	Abril	Conductores de automóviles	
1920	-	Arrumbadores	Mejoras salariales
1920	-	Agricultores	
1920	Julio	Camareros y cocineros	
1920	-	Oficiales barberos y peluqueros	
1920	Agosto	Camareros	Incumplimiento de las bases.

Ya hemos comentado en otro lugar de este trabajo el problema de las subsistencias y el imparable incremento en los precios de los productos de primera necesidad, en claro perjuicio para las condiciones de vida de las clases populares de El Puerto. Como reacción se producía la petición de incrementos salariales para los trabajadores, que al no ser aceptadas en primera instancia por los patronos, solían terminar siempre en huelga. Prácticamente todas las de causas conocidas de este período tuvieron una primera motivación salarial. Por contra, sólo hemos encontrado que pudiéramos incluir en la categoría de reivindicaciones "solidarias" con otros oficios en paro. La primera fue la que realizan los agricultores portuenses en apoyo de sus compañeros de Jerez, en el verano de 1.919, que al final se aprovecha para renovar las bases de trabajo hasta el verano el año siguiente, gracias a la mediación del alcalde y de la propia minoría republicano-socialista del Ayuntamiento.

Por contra, más pintoresca fue la segunda huelga "solidaria" que padece la ciudad, protagonizada por los médicos que pertenecían a la Beneficencia portuense.

En la noche del 27 de octubre de 1919, siguiendo instrucciones de la Unión Sanitaria de Jerez -una organización corporativa-, se reunían los "galenos" de El Puerto y *en medio del mayor entusiasmo*<sup>23</sup>; acordaban ir a la huelga a partir de primeros de noviembre, para reclamar los atrasos que les adeudaba la Beneficencia Municipal y como acto de solidaridad con sus compañeros jerezanos. De todas formas, eran éstos unos huelguistas "muy particulares", porque frente a las estrecheces por la que pasaban otros trabajadores cuando estaban en paro, cerca de la miseria y el hambre, los médicos portuenses -"las clases sanitarias" de la ciudad, según el periódico local-, no tenían ningún problema en invitar a sus "colegas" jerezanos a un almuerzo en el mejor hotel que entonces tenía la ciudad -el "Vista Alegre"-, después de una "reunión sindical", para coordinar la protesta en las dos ciudades. Y es que había que aclarar que estaban en huelga sólo para atender los casos de la Beneficencia, es decir, a los pobres y las clases más humildes de El Puerto, no para sus consultas privadas y de pago, en las que seguían trabajando.

<sup>23</sup> R.P. (28-X-1919).

Por último, sólo se produce una huelga exigiendo a los patronos el reconocimiento del sindicato para negociar las bases de trabajo. Ocurre a principios de 1.918, cuando la "sociedad de constructores de calzado" presentaba unas tarifas con un 20 por ciento de incremento en la mano de obra, por la carestía de las subsistencias, que firman todos los patronos del gremio, menos uno que se negaba a reconocer a la comisión negociadora de la sociedad obrera, argumentando que, "si sus operarios querían algo, que se lo pidieran y él haría lo que le pareciera conveniente"<sup>14</sup>:

Ante esta actitud, la sociedad en asamblea, acordaba declararle una huelga que dura más de cuatro meses y que terminaba en un laudo, aceptado finalmente, tanto por el patrono boicoteado, como por la sociedad de zapateros.

## LOS PRINCIPALES CONFLICTOS DEL PERIODO 1.918-1.920.

### 1.- Los carreros contra el "Maquinismo".

Una de las expresiones más comunes de la conflictividad social entre patronos y obreros de estos años fue el "boicot", una acción que también aparece en El Puerto y que se manifiesta por primera vez, a principios de octubre de 1.919, como respuesta de la sociedad de carreros a una casa extractora, que había comenzado a utilizar "el camión automóvil" para el transporte de sus vinos.

La reacción patronal, expresada desde las páginas de la *Revista Portuense* no podía ser más expresiva, denunciando el matiz "conservador" de la acción obrera, por ir contra el avance de la técnica y de los "nuevos tiempos":

<sup>14</sup>E. M., (29-III-1.918).

*Sólo un cerebro no bien equilibrado pudo ocurrírsele adoptar determinación tan extraña, que atenta a la libertad de trabajo y a la libre contratación(....).Pensando cuerdamente, es el mayor de los disparates que puede ocurrírsele poner freno al desarrollo de un elemento moderno industrial y que activa de manera prodigiosa el intercambio de productos y la traslación de éstos al punto de embarque.*

*Hubiera sido graciosísimo, que cuando el ferrocarril empezó a circular, por si hacía daño a determinada clase obrera, los dueños de galeras y galerones, a quienes podría causar gravísimos perjuicios, hubieran provocado una huelga. Es un signo de incultura manifiesta, el que dan esos obreros negando todo trabajo, precisamente cuando el camión ha de producirles más cantidad y mejor remunerado<sup>25</sup>.*

Y es que no le faltaba razón a la *Revista Portuense* expresando unos argumentos en los que también coincidía Francisco Tomeu, uno de los dirigentes más conocidos del movimiento obrero local, al explicar públicamente el debate que había tenido la Junta Administrativa del Centro Obrero, para analizar el boicot. Según contaba Tomeu, todos los componentes de la Junta habían reconocido que, *si ilógico fue ayer y será siempre pretender imponerse al progreso coartando a éste en cualquiera de sus múltiples manifestaciones, más ilógico aún si cabe sería hoy, porque para la dirección del obrerismo portuense, al introducción de la máquina en la actividad económica, era una revolución pacífica(...) arrolladora de cuantos obstáculos se interpongan a su marcha, y como toda revolución causa víctimas, en esta ocasión un puñado de compañeros carreros<sup>26</sup>.*

Por esta inutilidad de contener algo que era irreversible, la dirección del Centro Obrero decidía intervenir en el conflicto, llevando a la asamblea de los carreros una propuesta mediadora llena de sensatez, defendiendo los intereses societarios y acabando con el boicot, al ser aceptadas por las partes en conflicto: se consideraba al camión como un vehículo más, siempre que al servicio del mismo se empleara personal asociado. Era una manera inteligente de poner fin a una protesta,

<sup>25</sup> R.P. (8-X-1.919).

<sup>26</sup> R.P. (10-X-1.919).

adaptando la práctica sindical a la realidad de los tiempos, evitando lo que se veía como una segura derrota de los trabajadores por la inviabilidad de sus planteamientos.

## 2.- Huelga de panaderos y agitación popular.

Aunque El Puerto no fue escenario de ninguna huelga general, ni de ningún grave conflicto de orden público como los que se dieron en estos años en poblaciones cercanas como Jerez o Cádiz, con motivo de la carestía de las subsistencias, si vivió a finales de 1.919 una importante protesta popular, en la que se mezcló una huelga de panaderos con la escasez de pan y la incompetencia municipal para hacer frente a la situación creada.

El conflicto se iniciaba el primero de noviembre, cuando una asamblea de la sociedad de obreros panaderos "La Honradez", con una larga tradición reivindicativa detrás, aprobaba unas nuevas bases de trabajo, cuyos artículos adicionales demostraban el estricto control que ejercía sobre las condiciones laborales de sus asociados<sup>37</sup> y su capacidad negociadora, exigiendo nuevas mejoras salariales para hacer frente a la imparable subida de los precios de los artículos de primera necesidad.

El rechazo de los patronos a algunos de los apartados de las mismas, provoca la declaración inmediata de huelga por los obreros panaderos y que El Puerto amaneciera sin pan en la mañana del 10 de noviembre.

Ante esta situación, el alcalde accidental de la ciudad, por un lado, mandaba a Cádiz al comandante de la guardia municipal, para que trajera de la panificadora "Eureka" pan suficiente para abastecer a la población y, por otro, anunciaba en una hojilla que repartía por las calles, que el alimento llegaría al mediodía en el tren que pasaba por El Puerto. Mientras, en las puertas de las tahonas se formaban enormes colas de mujeres, a las que la huelga había cogido desabastecidas.

<sup>37</sup> A.M.E.P.S.M., Leg. 1.530, Vigilancia.



Como pasó la hora del tren y el pan no llegaba, un grupo numeroso de éstas, con los canastos al brazo, se concentraban en las puertas de las Casas Consistoriales, al propagarse el rumor de que la promesa de traer pan de Cádiz era falsa. Lo que ocurría a continuación, así lo relataba la *Revista Portuense*:

*Una individua, desarrapada, distinguiéndose en sus protestas y capitaneando un grupo de chiquillos a los que seguían numerosos curiosos, llegaron a la puerta de algunos hornos apedreándolos y rompiendo los cristales de cierros y ventanas. La citada individua fue detenida, pero a poco surgió una sucesora, esta joven y no mal parecida, la que capitaneando la chiquillería de que antes hacemos mención, prosiguió la labor de su antecesora. Llegaron ante el domicilio del Alcalde; en virtud de que éste no se hallaba allí, continuaron hasta la calle Jesús Cautivo donde estacionáronse ante la prevención municipal, pretendiendo se diese libertad a la detenida haciendo esta petición a pelotazos limpios<sup>98</sup>.*

Liberada la detenida, ésta se ponía a la cabeza de la manifestación, volviendo al Ayuntamiento y consiguiendo que el alcalde saliera a la puerta y les prometiera que a las siete de la tarde habría pan en la ciudad. Lo que no calmó los ánimos de las presentes que, a continuación, rodearon uno de los hornos de la plaza Peral, en cuyas cercanías, la Guardia Civil y municipal daba una carga para despejar la zona.

Sólo la llegada del tren con el pan, por la tarde, terminaba una agitación que había convertido al Puerto, *durante unas horas en plena anarquía<sup>99</sup>*; "un nefasto día de duelo" para la *Revista Portuense*, que aprovechaba el relato de los hechos, para denunciar la pasividad y la inhibición de los guardias que habían presenciado los incidentes.

La huelga terminaba en la noche del día 12, cuando en presencia del alcalde accidental, la representación de los propietarios de los hornos, aceptaba la práctica totalidad de los artículos de las bases presentadas por los obreros panaderos, incluido un aumento de dos reales en el jornal de

<sup>98</sup> R.P., (11-XI-1919).

<sup>99</sup> R.P., (11-XI-1919).

las distintas categorías que formaban el oficio -desde el maquinista al maestro- y de un real para los aprendices<sup>40</sup>

### 3.- La huelga más larga: los marineros del bou.

La pesca del bou era un tipo tradicional de capturas, que se realizaba en pequeñas embarcaciones, en parejas, por medio de unas redes que unían los dos barcos y que se arrastraban sobre el fondo marino.

La sociedad de obreros marineros pescadores del bou se había fundado a mediados de febrero de 1.915 y contaba en 1.920 con 400 afiliados, después de la de viticultores, la que tenía más militantes de todas las que componían el Centro Obrero portuense.

Como tal, la sociedad había protagonizado dos importantes huelgas en 1.919, la última durante 76 días, hasta que consiguieron que todos los dueños de las parejas firmaran las bases íntegras, presentadas por ella.

Quizá fue la confianza que les dio esta victoria la que hizo que los marineros del bou decidieran a principios de marzo de 1.920, a lanzarse a una nueva huelga, reclamando ahora que el patrón del barco contribuyera con "tres partes" a la confección del rancho que comían cuando éstos se encontraban anclados en el río<sup>41</sup>. Pero ahora los dueños habían aprendido la lección y estaban recién organizados en la "sociedad de obreros y patrones de barcas pescadores y rederos" e iban a aprovechar el conflicto para lo que *El Obrero Portuense* entendía que era, *darse la grata satisfacción de medir sus fuerzas, en lucha fratricida con la sociedad de obreros marineros*<sup>42</sup>; tripulantes de sus barcas.

<sup>40</sup> A.M.E.P.S.M., Leg. 1530. Vigilancia, 1.918-1.920, Los obreros panaderos... Acta de la reunión.

<sup>41</sup> R.P., (2-III-1.920).

<sup>42</sup> O.P., (6-III-1.920).

Para los marineros, se trataba de obligar a los patrones de parejas a cumplir una de las bases pactadas en septiembre del año anterior, por la que el dueño de la pareja tenía que anticipar a la tripulación de la misma, la cantidad necesaria para el costo -lo que se llamaba el "empeño de costo"-, y que por la carestía de las subsistencias -que había alterado los "usos y costumbres" de muchos años-, había provocado un déficit, del que ninguna de las partes se quería hacer responsable.

Pero, como bien se decía en *El Obrero Portuense*, éste era sólo el pretexto, la verdadera motivación de lo que los trabajadores entendían mejor como un "lokout" patronal, era *aplantar al gremio*, destruyendo como fuera la sociedad que hasta ahora tan bien les había defendido.

El pulso estaba abierto y cada parte iba a utilizar los recursos que tenía a su alcance, a veces confrontándose en otros campos, metiendo en el conflicto a otros sectores sociales, a los que querían poner de su parte. Así, si un día era una comisión de patrones los que visitaban los almacenes de ultramarinos, para que ninguno diera comestible al crédito -"fiado"- a los marineros, otro eran éstos los que se presentaban también en las mismas tiendas, pidiendo que no se les sirviera ningún género a los patronos "boycoteados" por ellos.

En plena huelga, en la madrugada del 11 de marzo salían varias parejas de barcos tripuladas por sus propios patrones, con la guardia municipal vigilando el muelle y sus alrededores, mientras que los establecimientos que les habían suministrado "el costo" quedaban custodiados por parejas de la Guardia Civil, en previsión de incidentes.

Un primer laudo, dictado gracias a la mediación del ex-alcalde Ramón Varela, era rechazado por los marineros, provocando que la huelga fuera uno de los principales temas de discusión en el Pleno que celebraba el Ayuntamiento el 14 de abril, gracias a la condición de concejal de José Sucino, el presidente de los marineros, que en el debate volvía a acusar a los patrones de querer sitiarles "por hambre". Intención sobre la que se volvía a insistir en un artículo publicado en *El Obrero Portuense*, del 28 de marzo, firmado por "R.P.", que le preguntaba a los citados patrones de pareja:

*¿Por qué tenéis castigados con el hambre a vuestros hermanos, a vuestros deudos?, ¿ Por qué habéis tomado a resolución más incalificable que se conoce?(...). ¿ Deseáis sin preocuparle en nada la conciencia, que o mueran de hambre o se entreguen a vuestros caprichos y vuelvan las costumbres anteriores en que a los obreros marineros no reconocían casi, ni como personas y sean esclavos martirizados de todos los que en algo, se creían con derecho a gobernarlos?''*

Mes y medio después de la huelga, la situación para muchas familias de marineros estaba siendo ya crítica, lo que volvía a provocar la indignación de *El Obrero Portuense*, que a través del socialista Antonio Sucino denunciaba, el 9 de abril, *la falta de razones de los patrones* para declarar un "lockout", que él calificaba de "repulsivo", de "un crimen"; porque venía empujando a la miseria a un gremio de 500 individuos, quitándoles el pan de la boca *a más de 2.000 criaturas*! Pero esto importaba poco, porque de lo que se trataba era de dar un escarmiento a los marineros; algo que quedaba claro cuando se conocía el escrito que la Sociedad de Patrones y Rederos dirigía a la primera autoridad local de El Puerto, el 15 de abril y que comenzaba de la siguiente manera:

*No se trata de una huelga que sostienen los marineros de las parejas del bou, de la materialidad de pesetas más o menos para comprar los víveres, sino que la marinería ha tomado tal preponderancia y se ha adueñado de los barcos, que no es posible dominarla; y ahora, imponiendo su voluntad en los víveres, sería hacerse los dueños absolutos de todo, en cuyo caso, los patrones tendrían que dejar su profesión y emigrar. Esto y no otra cosa, es el miedo fundadísimo que tienen los patrones, porque es real y verdaderamente cierto*!

Como parecían claras estas pretensiones, en la noche de este mismo día, una asamblea general celebrada en la sede del Centro Obrero, con la presencia de las directivas de todas las sociedades que lo integraban, acordaban declarar una huelga general indefinida en la ciudad,

<sup>43</sup> O.P., (28-III-1.920).

<sup>44</sup> O.P., (9-IV-1.920).

<sup>45</sup> Ibidem.

<sup>46</sup> R.P., (17-IV-1.920).

hasta que se resolviera el conflicto planteado, comunicando tal acuerdo al alcalde, al que también notificaban que el paro comenzaría en todos los oficios cinco días después de la presentación del escrito en el Ayuntamiento.

Esta amenaza obrera provoca otra intervención inmediata de Manuel Ruiz Calderón -el alcalde-, que en la tarde del 17 de abril citada a las entidades enfrentadas, junto al secretario de la Junta Local de Reformas Sociales y del propio Centro y a otras dos conocidas personalidades locales, como Manuel Picó y Ramón Varela, para intentar arreglar lo que ya la *Revista Portuense* llamaba *grave problema planteado con tan serios caracteres*<sup>47</sup>. Según este periódico, la reunión terminaba con el acuerdo de que las dos partes aceptarían el laudo dictado el 19 de marzo y recuperado ahora con algunas modificaciones en sus bases. Sin embargo, otra era la versión que daba *El Obrero Portuense*, que contaba que los patrones tuvieron que ser conducidos a la entrevista por la guardia municipal, rechazando cualquier solución que desbloqueara la huelga, por lo que el alcalde tuvo que expulsarlos de una reunión que, al final, terminaba sin acuerdo y en una atmósfera de confusión por las versiones contradictorias que se estaban dando de la misma, sin que se ejecutara la huelga general prevista.

Con este panorama, la resistencia obrera se había agotado, provocando que a finales de abril salieran ya de El Puerto algunos grupos de marineros con sus familias, hacia otras poblaciones de la costa, incapaces de aguantar más, a pesar de la solidaridad mostrada por otras sociedades obreras portuenses, que habían contribuido entre los meses de marzo y abril, con más de ocho mil pesetas a la caja de resistencia de la huelga<sup>48</sup>.

La derrota había sido total, porque el conflicto fue poco a poco languideciendo, hasta que el 6 de octubre -ocho meses después de que se iniciara-, otra reunión en el Ayuntamiento, bajo la presidencia del alcalde, ponía final "oficial" a la huelga, con un acuerdo que recogía los aspectos

<sup>47</sup> R.P., (18-IV-1.920).

<sup>48</sup> R.P., (26-IX-1.920).

más esenciales de los anteriores laudos fracasados, presentándose ahora como una solución aparentemente transaccional. Pero esto era ya lo de menos, porque el escarmiento -que era lo que pretendían los patrones- se había producido ya y lo que mejor lo demostraba era la respuesta del Centro Obrero, que decidía mandar algunos emisarios, *en busca de los marineros de esta playa emigrados*, para que volvieran a sus casas y así *poder recuperar la importante industria pesquera portuense*<sup>49</sup>; tarea algo difícil después de la dureza de un conflicto que se había mantenido ocho meses, con unas pérdidas calculadas entre ambas partes de 650.000 pesetas.

Todavía a finales de octubre, la *Revista Portuense* afirmaba que muchos marineros portuenses emigrados a Sanlúcar y otras poblaciones, se habían negado a regresar, por no querer someterse a las condiciones laborales que ahora se le querían imponer después de la derrota. Y es que el conflicto fue de tal magnitud, que hasta la propia memoria del padrón vecinal del año 1.920 le responsabilizaba del descenso de población que padecía la ciudad, con respecto a momentos anteriores:

*(...) existían en esta ciudad casas armadoras de barcos de parejas para la pesca con arte del bou en número de 38 parejas de dichos barcos y con motivo de una huelga de marineros que duró varios meses, se han marchado de ésta a otras poblaciones, Huelva, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, varios de dichos armadores con sus barcos(...), resultando una baja de 24 parejas, o sea 48 barcos, los que llevan para el servicio por término medio 12 marineros cada uno, que hacen un total de 288 hombres y como la mayoría han levantado su domicilio, marchando a vivir a los puntos donde se han domiciliado para la pesca los barcos, representan, aunque no se calcule más que a dos individuos en familia, por los que han marchado, un total por este concepto de 576<sup>50</sup>.*

<sup>49</sup> R.P., (7-X-1.920).

<sup>50</sup> A.M.E.P.S.M., Leg. 1.058, Estadística, Censo de población, 1.920.

## A MODO DE CONCLUSIÓN.

El trienio 1.918-1.920 aparece hoy como un período histórico claramente delimitado de la historia contemporánea de España, caracterizado por una alta conflictividad social, consecuencia inmediata de la propia desarticulación política del sistema, de la carestía de las subsistencias y del intenso asociacionismo que se produce, tanto en el movimiento obrero, como en los grupos patronales.

El análisis de las motivaciones de estos conflictos demuestra que lejos de los impulsos sentimentales y espontáneos, que en un primer momento se señalaron, producto de una lectura apresurada del libro de Díaz del Moral, la raíz del descontento popular se encontraba en el tremendo desajuste que se produjo entre precios y salarios, por el proceso inflacionista generalizado en la economía española, a partir de 1.915. Fueron pues, huelgas para reclamar mejoras en los jornales, que no siempre eran atendidas, lo que condicionaba la duración del conflicto, sobre todo, a partir de 1.920, cuando la reacción patronal se produce sin reparos, provocando claras derrotas obreras. Planteamientos reivindicativos que, además son posteriores a la extensión del asociacionismo entre los trabajadores, superando el desencanto y la desidia que caracteriza el movimiento obrero portuense de principios de siglo y que ahora tenían como novedad más interesante la participación en el mismo de sectores de la burguesía media de la ciudad, como los médicos, en la más clara expresión de la quiebra que afecta al bloque dominante.

Una comparación de este movimiento obrero portuense con el que actúa en poblaciones vecinas, como Jerez o Cádiz, nos permite establecer dos conclusiones claramente diferenciadas. Por un lado, frente a la hegemonía de las organizaciones anarcosindicalistas entre los trabajadores de Cádiz y Jerez, en El Puerto se produce una organización de la clase obrera en el Centro Obrero, integrado por numerosas sociedades de oficio, algunas adheridas a la UGT, otras cercanas al reformismo social del republicanismo, pero ninguna en la órbita de la CNT, que reducía su presencia en la ciudad a una pequeña sociedad de agricultores, de escasos afiliados y otra de carpinteros.

Conocer la adscripción ideológica de este movimiento obrero portuense creemos que es determinante para comprender la práctica sindical que se ejercita estos años, porque a las huelgas generales y otros incidentes importantes -con brotes de violencia incluidos- que se producen en Jerez o Cádiz, aquí en El Puerto el conato más significativo es el que tiene lugar en la tarde del 10 de noviembre de 1.919, ante la falta de pan, totalmente espontáneo, dirigido por mujeres, al margen del movimiento obrero organizado y rápidamente controlado. Asimismo, frente a la "acción directa" del sindicalismo cenetista, que marginaba la intermediación del gobierno municipal en la resolución de los conflictos, en El Puerto asistimos a una constante presencia del alcalde de la ciudad en las negociaciones que se establecía entre patronos y obreros, siendo muchas veces decisivas su participación, lo que se plasmaba en laudos o soluciones transaccionales con las que terminaban la mayoría de las veces las huelgas en El Puerto. Ejemplos de todas clases se pueden encontrar en las fuentes que hemos utilizado.

Fue esta permanente mediación del poder municipal, ejercida con sincera neutralidad casi siempre, junto a la estrategia reformista y posibilista de las sociedades que integraban el Centro Obrero, los dos factores claves que hicieron menos agitado este trienio en El Puerto, si los comparamos con lo que ocurre en otras poblaciones vecinas o en toda Andalucía, en general.