

**TRABAJADORES Y EMPRESARIOS EN EL PUERTO  
DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS. LA ORGANIZACIÓN  
DEL TRABAJO, 1891-1980**

**MIGUEL SUÁREZ BOSA**

## I. INTRODUCCIÓN: UN GRAN PUERTO EN EL ATLÁNTICO MEDIO

El estudio de la organización histórica de las relaciones laborales en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, nos puede dar una de las claves de su corta pero exitosa historia y, también, de su organización actual, pues un aspecto esencial de la actividad portuaria viene representado por la organización del trabajo entre otras cosas porque uno de los componentes del coste económico de las operaciones dependen del precio de la mano de obra <sup>1</sup>. Efectivamente, se considera que el Puerto de La Luz y Las Palmas debe su éxito histórico a sus magníficas condiciones naturales y a su ubicación en el Atlántico Medio (renta de situación) para detentar un cuasi monopolio histórico en actividades <sup>2</sup> desde suministrar combustible a los barcos en ruta, a los servicios de reparación o proporcionar agua y alimentos; a ello unía la de ser puerta de salida de la producción y de entrada de las mercancías que abastecían a la isla y del turismo de estación o la de servir de base de aprovisionamiento a los pesqueros que faenaban en el banco sahariano <sup>3</sup>.

Aquí sostenemos que un puerto que centra su actividad en el servicio a barcos en tránsito necesita de la eficacia y rapidez en la ejecución de las tareas (por lo tanto de la organización del trabajo), para permitir a los buques permanecer el menor tiempo atracados.

A su vez, el carácter estratégico del Puerto en la economía canaria y su fácil paralización puso en manos de los colectivos de trabajadores que en él operaban, de un arma poderosa para lograr sus objetivos reivindicativos.

Ha de tenerse en cuenta, a la hora de analizar la organización del trabajo portuario, las características del tráfico marítimo: imprevisibilidad

de arribada de los barcos, rapidez en la ejecución de las tareas, necesidad de fuerza física o los cambios que introduce la navegación a vapor o el incremento del comercio desde mediados del siglo XIX. Así pues, después de la Introducción (I), en esta comunicación tratamos de los aspectos generales del puerto y las características del mercado de trabajo; en el apartado III se estudia tanto el marco legal como la organización del trabajo portuario, visto como un proceso dinámico no exento de conflictividad en el sector; mientras que el apartado IV corresponde a las organizaciones obreras y patronales.

## II. EL PUERTO Y SUS GENTES

Aunque la actividad portuaria se configura en torno a los trabajos de carga y descarga, no conviene olvidar las diversas labores propiciadas por el floreciente tráfico que atraía a la bahía de La Luz a gran número de obreros para faenar en las tareas generadas por el importante tráfico marítimo: transporte de las mercancías tanto por agua (mediante lanchones o gabarras) como en las dársenas (en camiones, carretas u otros medios, mecánicos o no); mantenimiento de las instalaciones y de la maquinaria de los muelles; la vigilancia de las mercancías depositadas en los muelles; el conjunto de actividades burocráticas y de control, despacho y, en general, de la disposición de las mercancías. Ha de contarse también con el núcleo de obreros y técnicos encargados de la circulación en el interior de la bahía (prácticos, tripulación de remolcadores, conductores de falúas, aljibes, etc) que tenían una organización específica; o, en fin, los amarradores encargados de fijar los barcos al muelle. Por último, ha de añadirse los trabajadores de varaderos y astilleros, capítulo importante en la actividad del Puerto de La Luz. Con el tiempo, la importancia y cuantía de las labores van fluctuando: como ejemplo significativo señalemos el notable descenso del abastecimiento de carbón en la década de 1930 hasta su desaparición algunas décadas después.

El Puerto era siempre el lugar de atracción de una masa variable de trabajadores recién llegados a la ciudad, parados de otros sectores o gente sin oficio fijo; todos podían, ocasionalmente, buscar un jornal en las tareas de carga y descarga. Por todo ello, la conformación de un censo de trabajadores portuarios, aunque similar a otros puertos europeos, fue tardía en el puerto canario ya que no se materializó hasta la década de los años veinte y treinta<sup>4</sup>.

Pero la irregularidad en la ocupación es una peculiaridad del trabajo portuario, consecuencia directa de la discontinuidad del tráfico ma-

rítimo: en los puertos los períodos de inactividad se alternan con fuertes máximos en la demanda de mano de obra a la llegada de los barcos; además de estar determinado por la evolución de los ciclos económicos, el tráfico marítimo podía resultar afectado por períodos de mal tiempo, huelgas en los puertos de origen, cambios en las políticas arancelarias y muchos otros factores accidentales. Así, los períodos de inactividad se alteraban con otros de gran demanda de mano de obra a la llegada de los buques. Las innovaciones tecnológicas podían, en cierta medida, atenuar esa discontinuidad. No obstante, y a pesar de las mejoras introducidas el trabajo portuario siguió basándose en el uso extensivo de trabajo físico y en la contratación diaria de la fuerza de trabajo, esto es, en el sistema de contratación eventual<sup>5</sup>. No obstante ser escasa la información disponible sobre el número de trabajadores ocupados regularmente en el puerto y ser su número fluctuante, se puede cifrar en unos dos millares de trabajadores según las cifras del Cuadro I; pero el empleo de medios técnicos propiciará la disminución del número de trabajadores (creando graves problemas de exceso de mano de obra en las décadas de 1970 y 1980), hasta llegar a la actualidad en que se emplea una cifra de 436 estibadores de los 321 que pertenecen a SESTIBA<sup>6</sup>.

El número de trabajadores cambió a lo largo del tiempo, así como la distribución por sectores, e incluso se produce trasvase de mano de obra de una especialidad a otra. Estas variaciones son consecuencia de la introducción de innovaciones tecnológicas en la organización del trabajo. La tónica general y el aspecto más llamativo es el descenso de obreros de la «carga negra» en favor de los de carga general («carga blanca») como consecuencia del descenso en el suministro de carbón<sup>7</sup>; por otra parte, la aplicación de innovaciones tecnológicas, tales como las carretillas eléctricas, grúas automáticas, supuso la aparición de una nueva especialidad, los maquinilleros.

Si a principios del presente siglo el abanico de las principales profesiones era relativamente reducido (cosedores de sacos y encargados de llenarlos, los empleados en embarcaciones y patrones de gabarras y, por último, obreros de carga y descarga de carbón y mercancía), con la introducción de medios mecánicos y el aumento de mercancías se irá enriqueciendo con una mayor especialización<sup>8</sup>, especialmente con la introducción de conductores y guardianes tal y como se observa en el cuadro siguiente<sup>9</sup>. No obstante, al censo oficial ha de añadirse los obreros conocidos como «peones de plaza» o trabajadores eventuales, que pululaban por el puerto en las épocas de mayor demanda de trabajadores necesarios en la época de exportación de productos locales (tomates

y plátanos), cuyo número podía alcanzar, en los años de la década de 1960, más de 600 individuos <sup>10</sup>.

CUADRO I  
NÚMERO DE TRABAJADORES PORTUARIOS POR ESPECIALIDADES.  
PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS. 1884-1936

	1912	1924	1927	1937 <sup>1</sup>	1948	1967	1977
Capataces .....				34	42		86
Obreros de Almacén .....				70			
Maquinilleros .....				207			115
Apuntadores .....					36		79
Conductores .....							153
Carga General (fijos)							
«Carga Blanca» (A) .....	182	—	660	1.869 <sup>2</sup>	923		
«Carga Negra» (B) .....	1.000	1.410	—		188		
Total (A+B) .....							422
Carga general (eventuales) .....				114 <sup>2</sup>			
Pesca .....				100	80		236
Guardería .....					39		64
Fijos de empresa .....							251
TOTALES .....	1.182	1.410	1.401	2.394	1.308	1.803	1.406 <sup>3</sup>

Notas:

- (1) En 1937 hay que añadir 65 mujeres.
- (2) Incluye tanto a «carga negra» como «carga blanca».
- (3) Hasta 1977 la plantilla real era de 1.720, pero se redujo a los 1.406 señalados.

*Fuente:* Para 1912, prensa local; 1924, *Censo Corporativo Electoral, 1924 y 1928*. Hijos de M. G. García, Madrid; para 1937, «Diversas relaciones de personal obrero del Puerto» y pacto con el Sindicato Falange y de La JONS», 1937. Archivo de la APCBLP, sin clasificar; 1967, «Carpeta personal Laboral. 1960-1970, Archivo APCBLP; y los correspondientes a 1977 en «Acta de la reunión celebrada por el Delegado Provincial de Trabajo de Las Palmas, Comandante Militar de marina de la Provincia e Ingeniero-Director de la Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas». 1977. Archivo de la APCBLP, sin clasificar.

Desde muy temprano en el Puerto de La Luz, hay que añadir a la estructura profesional señalada la división según la situación laboral.

Cada empresa tenía un pequeño número de trabajadores fijos, el resto lo formaba la masa de trabajadores de «la lista», bien fijos o eventuales. Los fijos de empresa eran un elemento utilizado por los patronos en el control de la fuerza de trabajo, pues mantenían una relación de carácter estable con sus empresas, siguiendo unas pautas más parecidas a las de otros sectores industriales distintos del puerto <sup>11</sup>. Aunque el número de estos fue verdaderamente minoritario en comparación a los contratados eventualmente, su importancia se manifestaba tanto cotidianamente como en los momentos más críticos. A causa de la relación estable mantenida con sus patronos, se creaban unos vínculos de fidelidad que no existían en los eventuales. Así, además de constituir el núcleo principal a partir del que se organizaban en el día a día las tareas de esas empresas, en caso de huelga siempre eran los últimos en abandonar el trabajo y los primeros en volver al mismo, actuando en muchos casos incluso en contra de las decisiones de los sindicatos y de los trabajadores agrupados en los mismos.

En el Puerto los líderes sindicales prefirieron la formación de una lista con turnos rotatorios, ya que así se podía llevar a cabo el principio de solidaridad, pues el instinto de conservación empujaba al obrero portuario no cualificado hacia una política de distribución «justa» del trabajo disponible <sup>12</sup>. La razón está en que al establecerse en el reglamento unas tarifas fijas por horas trabajadas, los empresarios procuraban reducir el número de hombres por operación, mientras que la sociedad obrera pretendía repartir el trabajo entre más personas. En el reparto de trabajo el turno rotatorio en la contratación fue una de las máximas aspiraciones de los portuarios, tal y como anteriormente se dijo <sup>13</sup>.

La división de los colectivos se consolidó durante el régimen franquista, estableciéndose una separación clara entre los «fijos del censo» (integrantes del turno), los adscritos a las empresas y los llamados «peones de plaza» o trabajadores eventuales, que eran contratados cuando las épocas de abundancia de exportación de la zafra del tomate o cuando los fijos del censo estaban saturados de trabajo. Con la creación en 1943 del Servicio de Trabajadores Portuarios (STP) y su continuadora la Organización de Trabajadores Portuarios (1968), se pretendía controlar a un colectivo obrero que por su histórico poder reivindicativo y por el lugar estratégico, pudiera representar una oposición organizada y constituir una avanzadilla de la clase obrera. Los adscritos a empresas trabajaban todos los días, y ganaban bastante más dinero que el resto; los fijos del censo no trabajaban todos los días, pero tenían garantizado un sueldo mínimo y los porcentajes según los trabajos realizados; los «peo-

nes de plaza» o eventuales, cobraban sólo el salario de los días que fueran llamados.

### III. EL PROCESO DE REGULACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO EN EL PUERTO

#### 3.1. EL MARCO LEGAL DEL TRABAJO PORTUARIO

No existió antes de la Guerra Civil, una legislación específica de carácter nacional para el sector portuario, sin embargo, de la misma manera que en el resto de los sectores productivos, en los puertos se fue configurando un marco de naturaleza corporatista en las relaciones laborales. Como tal se puede entender la introducción de una serie de normas que regulaban las relaciones empresarios y trabajadores, en la mayoría de las ocasiones de carácter local incluidos dentro de acuerdos y convenios. Mientras, la legislación sobre protección por accidentes de trabajo constituía la única de carácter general de aplicación para todos los puertos, aunque no fue hasta la nueva ley de 1922 cuando se generalizó la protección al respecto. Conforme se iban aprobando los convenios y recomendaciones internacionales sobre trabajo portuario, el Estado español incluyó en su legislación algunas normativas<sup>14</sup>. Bajo el régimen franquista la participación de los agentes sociales fue anulada o filtrada a través de la Organización Sindical.

Como en otros puertos europeos durante el siglo XIX, en el de Las Palmas la costumbre, los «usos y costumbres», constituyó la principal fuente de regulación laboral<sup>15</sup>. Las normas aplicadas en las tareas de carga y descarga estaban legitimadas en función de su prolongada aplicación, existiendo por parte de trabajadores y empresarios una mutua e implícita aceptación de las mismas. Desde muy temprano en el último tercio del siglo XIX tanto las reivindicaciones obreras como los primeros intentos de introducir medios mecánicos en las labores de descarga amenazaron este sistema y se fue recogiendo una normativa específica en los sucesivos acuerdos y bases firmadas entre las partes. En el Puerto de La Luz, donde no existía la tradición gremial, trabajadores y empresarios (la mayoría extranjeros) firmaron un acuerdo en 1891, documento que puede considerarse la primera regulación escrita de los trabajos portuarios de carga y descarga de buques en este puerto<sup>16</sup>. Se trata de un convenio firmado entre las empresas («casas»)<sup>17</sup> que suministran combustible de carbón y los trabajadores del ramo. En este convenio se regula el coste de la mano de obra, remunerada según la modalidad de

**CUADRO II**  
**CARACTERIZACIÓN DE LAS NORMAS MÁS IMPORTANTES DE REGULACIÓN DEL TRABAJO**  
**EN EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS**

	<i>NATURALEZA</i>	<i>ÁMBITO</i>	<i>ENT. CONTRATANTES</i>	<i>OFERTA DE TRABAJO</i>	<i>SITUACIÓN LABORAL</i>	<i>JORNADA</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
1881	Contrato de trabajo	Local	"Casas" (inglesas) y trabajadores	Lista diaria controlada por los encargados	Libertad de contratación y despido	Sin determinar	El acuerdo tenía la garantía del Comandante de Marina
1911	Convenio entre empresas y trabajadores	Local	Consignatarios y Unión Trabajadores Portuarios	Lista controlada por el sindicato	Fijos empresa, fijos del turno, eventuales	8 h.	Acuerdo firmado tras una huelga de 1911
Dictadura de P. de Rivera	Normativa impuesta por las empresas	Local	Impuesta por la APCBLP	Empresarios; luego Comité Paritario	Fijos de empresa, eventuales	8 h.	Condiciones impuestas unilateralmente por los empresarios desaparece lista para reimplantarse al final del período.
II República	Bases de Trabajo	Local	APCBLP y Sindicatos	Jurados Mixtos	Fijos de empresa, fijos del turno, eventuales	8 h.	De las bases firmadas la más importante es la de 1933
Guerra Civil	Bandos y "Pacto" (1938)	Local	Intervención de la autoridad militar	Censo controlado por S. Falange	Fijos de Empresa y eventuales	8 h.	En 1938 se firmó un pacto entre APCBLP y S. Falange
1939	Reglamento de Carga y Descarga	Estatal	S.S. del Puerto y APCBLP	Censo Controlado por S.S. del Puerto	Fijos de empresa, fijos del censo, eventuales (eventuales)		Es la primera normativa de carácter estatal
1947	Reglamento del Servicio de Trabajadores Portuarios	Estatal					Reformado por Orden del 26-12-1952
1962	Reglamento Nacional de Trabajadores Portuarios	Estatal	S.T. P y APCBLP	Censo Controlado por STP	Fijos de empresa, fijos del censo, "peones de plaza"	Normal de 8 h. e intensiva de 6	En 1968 el STP pasa a denominarse OTP
Decreto 1980	Creación de SESTIBA	Estatal	SESTIBA	Censo Controlado por SESTIBA	Censo de SESTIBA y fijos de empresa	8 horas	SESTIBA: 51% Estado; 49 empresarios

*Siglas:* SSP: Servicio Sindical del Puerto; STP, Servicio de Trabajadores Portuarios; OTP, Organización de Trabajadores Portuarios; APCBLP, Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas; SESTIBA, Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de La Luz y de Las Palmas .

*Fuente:* Elaboración propia partiendo de las normativas más importantes que regulan el trabajo portuario. (Ver más arriba las notas 39 y 43).



«trabajo a destajo», es decir según la cantidad de carbón («carga negra») o por turnos en la mercancía en general («carga blanca») <sup>18</sup>. Sin embargo, una huelga convocada en junio de 1901 contra las condiciones de trabajo y coincidiendo con la creación de la primera organización sindical efectiva en el puerto, pone de manifiesto la disconformidad con lo pactado; pero la precipitación en la convocatoria, fruto de la una mala evaluación de la joven organización frente a las poderosas casas, les lleva al fracaso y con ello a la desbandada organizativa.

La lucha de los trabajadores portuarios por el establecimiento del turno y el reconocimiento por los empresarios de la facultad del sindicato de controlar las listas de nombramientos tiene efectividad a raíz de varias huelgas entre 1909 y 1911 <sup>19</sup>. Más tarde, para terminar con las crisis que periódicamente agitaban los muelles, perturbando gravemente el tráfico marítimo de la ciudad, los patronos acabaron convenciéndose de la necesidad de establecer mecanismos regulares de negociación. Esta fue una de las principales funciones de los Comités Paritarios implantados en este sector a partir de 1927 <sup>20</sup>, abriéndose con ellos una nueva etapa en las relaciones laborales en los puertos, aunque estos organismos fueran inicialmente acogidos negativamente por la patronal <sup>21</sup>.

Los Comités Paritarios, y más adelante sus sucesores, los Jurados Mixtos, fueron desarrollando toda una normativa en materia de trabajo y de previsión social, la cual quedaba recogida en las bases de trabajo para cada especialidad, pero podían revisarse periódicamente <sup>22</sup>. Los representantes de los trabajadores colaboraron en la aplicación práctica de esta normativa, resolviendo conjuntamente con los patronos los problemas surgidos en su interpretación.

La ruptura de la legalidad republicana se consumó en el Puerto con la publicación de tres bandos dictados por el capitán general de Canarias <sup>23</sup>, la firma de un «pacto» (sic) entre sección local del de Transportes de Falange y la APCBLP en 1938 <sup>24</sup>. Una vez finalizada la Guerra los trabajos en los puertos se regulan por normativas de carácter estatal y centralizada, conformándose una legislación específica en el sector <sup>25</sup>.

### 3.2. LAS CARACTERÍSTICAS DEL TRABAJO PORTUARIO

Al contrario de lo que se piensa comúnmente, los trabajos portuarios exigen especialización y conocimiento del oficio, así como unas determinadas condiciones físicas en ciertas especialidades, lo que constituye un elemento de control del trabajo <sup>26</sup>. La pericia adquirida en el trabajo marítimo era muy útil para desarrollar con éxito los trabajos de

carga y descarga de a bordo, y por ello se había mantenido esta estructura profesional<sup>27</sup>. Por su parte, la tarea principal en la descarga del carbón mineral consistía en llenar con pala los sacos o grandes recipientes que eran izados desde el interior de las bodegas por las maquinillas del barco o con los medios mecánicos de los muelles. Este cometido podían realizarlo a la perfección los ex trabajadores agrícolas, uno de los grupos principales que pasarán a integrar el colectivo portuario.

La organización del trabajo en los puertos la podemos incluir en la categoría de jerárquica<sup>28</sup>. La relación jerarquía va del naviero, al capitán, luego el capataz y por último el trabajador portuario; esta secuencia fue progresivamente modificada con la inclusión del consignatario. Cada capataz solía trabajar siempre para el mismo consignatario, y a su vez, este era el representante habitual de los mismos intereses navieros. Los empresarios estaban muy interesados en controlar el proceso de trabajo, pero chocaban con resistencia de los obreros, en muchas ocasiones sometidos a ritmos excesivos. Por tanto, de los trabajos portuarios nos interesa singularmente el **control obrero** en las diversas tareas allí realizadas, particularmente en el abastecimiento de carbón («carga negra») y movimiento de mercancías («carga blanca»), pues incluso era tanto o más importante controlar el proceso de trabajo que las tarifas o los horarios, lo cual fue motivo central de algunas huelgas como en la de 1925: el establecimiento de turnos, la composición de las manos o las funciones del capataz o los ritmos de trabajo estaban en juego en ese conflicto y los obreros los perdieron circunstancialmente<sup>29</sup>.

A lo largo del desarrollo del Puerto de la Luz se conformó una organización peculiar del trabajo que ha perdurado hasta años recientes. La existencia de un número mínimo de trabajadores destinados a cada tarea, que componían la «mano», era un aspecto importante para el mantenimiento del control del trabajo portuario. El papel normativo de la costumbre se aplicó aquí para mantener casi invariable su composición, y ello a pesar de que quizás las innovaciones tecnológicas habrían permitido una reducción de las mismas. En este caso fueron los obreros quienes en alguna ocasión intentaron desplazar la frontera del control, reclamando el aumento del número de trabajadores destinados a determinadas tareas; en algunos momentos, como en la década de 1930 y especialmente desde 1970, lo lograron, hasta el punto de que era conocida la situación de que, por exigencia de la composición de la mano algunos trabajadores permanecían ociosos.

En la estiba y desestiba de mercancías y carbón o la carga y descarga en general, las faenas que requerían mayor número, los trabajadores se agrupaban en cuadrillas, formadas aleatoriamente en el momento de

ser llamados para efectuar una tarea; el número de obreros que la integraban estaba en función de las **manos** (la misma durante todo el turno) necesarias para atender a un barco<sup>30</sup>. Esta organización ha perdurado, de una manera u otra, hasta hoy día, y sería de ver si es el origen del sindicalismo gremialista, en ocasiones defensor de intereses muy particulares, peculiar de los puertos canarios en la década de 1970 y 1980.

Desde el punto de vista técnico, el trabajo en los muelles había evolucionado a lo largo del período con la introducción de medios mecánicos (grúas, mecanización de carga y descarga)<sup>31</sup>, pero seguía conservando aspectos arcaicos hasta los años sesenta, como el acarreo en sacos de granos, abastecimiento de carbón, etc. Ello exigía a la mano de obra habilidad y fuerza física, incluso cierta especialización en tareas como elevación del carbón, colocación de bultos de fruta o carne, experiencia en el almacenamiento, para lo que era conveniente estar en posesión de iniciativa, capacidad para tomar decisiones ajustadas a las exigencias de la carga y descarga de los variadísimos tipos de embarcaciones, etc. La necesidad de manipular bultos de gran tamaño o pesados sacos de carbón y de grano, demandaba poderío físico<sup>32</sup>, aunque ello no constituía obstáculo insalvable para que se empleara mano de obra infantil. Las condiciones de trabajo eran, en muchos casos, penosas, pues había que transportar la fruta y sacos de granos o empujar las carretillas por un suelo lleno de piedras y enlodado<sup>33</sup>.

Así pues, la imagen del trabajador del muelle eventual se rompe en algunos casos, pues los obreros más capaces eran inmunes a esa situación, ya que de la multitud que se apiñaba a la entrada del muelle de Santa Catalina, junto a la caseta donde se repartía el empleo, no todos estaban dotados con la fuerza o habilidad para realizar estos trabajos. Ciertamente, había una mayoría de tareas de poca cualificación: cargadores, empujadores de carros, carreteros, etc, más expuestos a una contratación eventual que componían el habitual «ejército laboral de reserva»<sup>34</sup>. La libre contratación garantizaba a los patronos un rendimiento adecuado de su fuerza de trabajo, pues podían contratar a los trabajadores considerados más aptos, excluir a quienes no cumplían las normas de trabajo estipuladas, más viejos o los más desgastados físicamente, que eran los primeros en resultar marginados cuando el trabajo escaseaba<sup>35</sup>. Con las normativas dictadas durante la dictadura franquista se establecen tablas de rendimientos y se regula de forma más precisa las tareas que cada obrero debía realizar, con lo cual estaríamos en presencia de una progresiva organización *fordista* del trabajo<sup>36</sup>.

A pesar del carácter preferentemente reformista de las organizaciones obreras hasta 1936, la conflictividad en torno a los trabajos portua-

rios es importante. La actividad huelguística fue una de las principales manifestaciones de la conflictividad laboral<sup>37</sup>. El principal rasgo distintivo de las huelgas de los portuarios se refiere al carácter predominante de sus causas. Si habitualmente, en otros sectores, las huelgas se desataban para conseguir incrementos salariales, aquí no era esta la causa principal. En este caso, la mayoría de huelgas a lo largo del período se hacían para mejorar el reparto de trabajo, para conseguir el reconocimiento sindical, o simplemente por solidaridad con otras especialidades o sectores. Sin embargo, el ciclo huelguístico iniciado a partir de la Primera Guerra Mundial, se caracterizó por la gran importancia de las reivindicaciones salariales<sup>38</sup>. Efectivamente, después de la situación inflacionaria creada a partir de la Primera Guerra Mundial, diversas huelgas paralizaron el puerto en reivindicación de aumentos salariales. Todo esto mostró cómo el sistema de relaciones laborales vigente no tenía previstos los medios adecuados para poder afrontar la cambiante situación experimentada en el puerto a partir de principios del siglo XX.

Entre los elementos de consenso reconocidos a los trabajadores portuarios está la conveniencia de retribuir su trabajo con un salario nominal algo superior a la media respecto a las tareas de características similares en otros sectores<sup>39</sup>. Todos conocían el carácter irregular de las tareas portuarias, y parecía clara la necesidad de compensar a los trabajadores por los días en que permanecerían inactivos<sup>40</sup>; por ejemplo, en diversas ocasiones los trabajadores fijos del turno y **eventuales**, la mayoría, sólo podían trabajar una semana sí y otra no, o, incluso, sólo cada 11-14 días; con lo cual percibían menos jornal. En algún momento dado se agrava la situación, como en 1933 cuando se incorporan a la lista de la carga general trabajadores del carbón y pescadores, que habían quedado en paro, merced a un acuerdo del SIM con las patronales respectivas<sup>41</sup> o en la década de 1960, con la gran demanda de «peones de plaza» motivo de una notable inestabilidad que desembocará en la huelga de 1968<sup>42</sup>. También fue aumentando progresivamente la parte salarial no devengada directamente en favor de la dedicada a cubrir la nueva normativa sobre seguros de accidente o para establecer una serie de subsidios de protección social. Ha de tenerse en cuenta, a la hora de las retribuciones totales, las cantidades abonadas por horas extras y festivos, aspectos muy importantes en el sector, pues el trabajo tenía que realizarse sin prever las horas porque así lo exige la arribada en cualquier momento de los buques; asimismo los «premios» y gratificaciones eran frecuentes lo cual hace muy complicado calcular el salario real en el sector<sup>43</sup>.

Las características de las actividades portuarias exigen una estructura peculiar de la jornada laboral. Para poder atender la intensidad del tráfico y conseguir que el barco permanezca el menor tiempo en puerto, el turno rotatorio, realizado por una mano, es la manera más eficaz. Pero podía ocurrir que un turno no termine la tarea en la jornada legal establecida, y al ser rentable que continúe la misma mano antes que dar entrada a otra, se reglará el número de horas que se considere como media jornada o jornada entera, así como las horas extras, nocturnas y festivos.

La duración del turno de una mano no será regulada hasta la huelga de 1911 <sup>44</sup>. Pero la jornada de las 8 horas diarias se logró —como en el resto de los sectores— en la década de 1920, antes de esa fecha eran más largas o estaban sin regular. En la década de 1940 se introdujo la jornada intensiva de 6 horas, generalizada progresivamente, lo cual fue motivo de preocupación de los empresarios por cuanto la consideraban inadecuada para el ritmo de trabajo en el puerto, mientras que los trabajadores la creían como más conveniente, disparidad que será causa también de la huelga antes señalada y de frecuentes disputas posteriores.

#### IV. LAS ORGANIZACIONES DE LOS TRABAJADORES Y LOS EMPRESARIOS EN EL PUERTO DE LA LUZ Y DE LAS PALMAS

Los trabajadores y los empresarios participan en el complejo proceso de configuración de la organización de los trabajos portuarios, en un primer momento de forma individual cuando no existían organismos representativos de los intereses económicos y sociales, y luego haciendo uso de estas organizaciones. La vitalidad asociativa constatada en el Puerto de La Luz es propio de una progresiva constitución de un marco corporatista, pues las relaciones laborales se articulan en torno a asociaciones —obreras y patronales— en el ámbito legislativo diseñado primero en el período de la Restauración y luego de la Dictadura de Primo de Rivera y en la Segunda República <sup>45</sup>.

##### 4.1. EMPRESAS Y ORGANIZACIÓN PATRONAL

En los diversos trabajos del Puerto de La Luz y de Las Palmas operan tanto empresas extranjeras como locales, pero cuando el Puerto de La Luz inicia su despegue, a finales del siglo XIX, sus empresas (bien

fueran consignatarias o carboneras) estaban en manos de extranjeros, ingleses sobre todo; las autóctonas eran pocas, pequeñas y su actividad iba a remolque de las anteriores <sup>46</sup>; en los años veinte y treinta, el capital local gana terreno para pasar a ser predominante a raíz de la huida del capital extranjero tras el estallido de la Guerra Civil <sup>47</sup>.

Antes de los años veinte predominan, en las actividades de carga y descarga de mercancías y abastecimiento de combustible, las empresas extranjeras, mientras que en la consignación comparte su presencia con las locales. La estructura organizativa era más moderna en las empresas extranjeras mientras que en las autóctonas predomina una estructura familiar <sup>48</sup>. Geralmente eran multifuncionales, pues ejercían a la vez las funciones de consignatarias, armadores, tenían negocios de pesca, varaderos de reparación, etc. Entre sus prácticas encontramos la concertación para repartirse el mercado de abastecimiento de carbón <sup>49</sup>, la unión de empresas para utilizar menos trabajadores y propiciar prácticas monopolísticas y hacer frente a la crisis sobrevenida en los años treinta <sup>50</sup>, o, en fin, su predisposición a coludir para lograr concesiones portuarias <sup>51</sup>.

Los consignatarios, entre otras tareas, se encargaron de conseguir que a la llegada de los barcos hubiera los medios mecánicos y personales necesarios para realizar inmediatamente la descarga de las mercancías; su figura cobra interés a partir de la conveniencia de agilizar los trámites necesarios para reducir al máximo la estancia del barco en el puerto.

El organigrama de una empresa portuaria, generalmente extranjera (aunque también la local, y en este caso sobresalía la figura del único propietario), tiene en la cúpula al gerente, en muchos casos de la misma nacionalidad que el empresario; a continuación el capataz y un último eslabón residía en el encargado de la **mano** de obreros; este último solía ser un trabajador con carisma, generalmente un líder natural entre sus compañeros y, en muchos casos, su valedor. Pero, frecuentemente, el capataz es el elemento fundamental para controlar a los trabajadores; es él quien organiza las tareas y designa a los obreros que van al trabajo; su forma de actuar era ruda, con frecuencia se conducía con violencia. Por eso en los diversos acuerdos o bases de trabajo firmadas, los sindicatos procuraban recortar y poner límites a las facultades de los capataces, mientras que los empresarios quería que dispusieran de poder efectivo en la organización del trabajo. Cuando los empresarios consideraron necesario unirse para hacer frente al empuje asociativo de los trabajadores, lograron formar una potente asociación patronal en 1925. En ese año se fundó la **Asociación Patronal de Buques de Las Palmas (APCBLP)**, agrupando a casi todos los consignatario y estibadores

de este puerto, tanto extranjeros como locales, luego su trayectoria se desarrolla sin interrupción hasta la actualidad. El número de empresas cotizantes ascendía a 28 en los años treinta (con 1.612 obreros empleados), para aumentar a 35 en 1980. Con la peculiaridad, en el caso canario, de que las mismas empresas realizaban tareas tanto de estiba como de consignación, mientras que en los peninsulares estaban separados<sup>52</sup>.

Aunque inicialmente los empresarios mantienen una actitud hostil a la negociación colectiva, conforme avanza el siglo se adaptarán a un marco legislativo que la propicia. Ante la creación de Comités Paritarios se muestran reticentes, más bien por temor y desconfianza en unos organismos que venían a perturbar la ancestral libertad absoluta de que disfrutaban en el mercado laboral canario y que tan buenos resultados les dio<sup>53</sup>. Más tarde, una vez que el régimen republicano impone un marco regulado de negociación colectiva con los Jurados Mixtos, la participación en ellos de los empresarios portuarios será plena. Durante la Dictadura franquista la APCBLP no se integró en la CNS, a pesar de los requerimientos de los líderes falangistas muy interesados en encuadrar a la patronal del puerto en el sindicato vertical, pero no rompió con el régimen ni, mucho menos, hizo oposición<sup>54</sup>.

#### 4.2. LAS ORGANIZACIONES OBRERAS

Podemos hablar del Puerto de La Luz y de Las Palmas como un puerto sindicado a lo largo de varias etapas de la historia. Con ello nos referimos a que los sindicatos tenían la exclusividad en la oferta de mano de obra, especialmente en los años treinta. El asociacionismo obrero comienza desde principios del siglo XX en el de La Luz, si bien su plena consolidación tiene lugar en la tercera y cuarta década de este siglo.

La existencia de tareas fuertemente especializadas y, en consecuencia, la necesidad de la patronal de disponer de mano de obra hábil en las mismas dio a los trabajadores la fuerza necesaria para fundar y refundar sociedades para la defensa de sus intereses. Pero conviene distinguir entre los diversos sindicalismos, según qué tácticas predominaran. Aunque la tónica es un sindicalismo muy reivindicativo, su orientación preferentemente socialdemócrata les inclina a la firma de acuerdos con la patronal y a aceptar un marco de relaciones laborales institucionalizado. También hay que hacer mención al interés de la patronal de promocionar sindicatos amarillos para hacer frente al creciente poder de los sindicatos de clase, concretamente la APCBLP financió las actividades de la **Asociación Libre de Obreros del Puerto de La Luz**, entre 1925 y 1929<sup>55</sup>.

El puerto de La Luz fue uno de los núcleos seminales del sindicalismo grancanario, contando inicialmente con una organización específica pero efímera<sup>56</sup> en el **Gremio de Cargadores-Estibadores del Puerto de La Luz** (1901)<sup>57</sup>; le sucedió el sindicato de carga general, la **Unión Obrera** (1909), germen de la Federación Obrera de Las Palmas creada en 1914. De ella formó parte el carbón en el **Sindicato Obrero de Cargadores del Carbón**, una de las más veteranas y tradicionales organizaciones del movimiento obrero canario, fundado en 1910 y adherida a la UGT. Ambas, aunque fuera con denominación ligeramente alterada, siguieron caminos paralelos hasta los años 1930. En esta década una poderosa corriente unitaria llevó a la constitución del **Sindicato de Industria Marítima** (1932) (SIM), siendo sus dos precedentes la **Sociedad Obrera de Cargadores y Estibadores de Carga Blanca** y el **Sindicato de Marineros y Fogoneros «El Progreso»**, ahora estructurado en secciones autónomas. El SIM se integró, a su vez, en la Federación Obrera de Gran Canaria<sup>58</sup> y adquirió rápido prestigio entre los portuarios, controlando las listas de trabajadores que podían acceder a un puesto de trabajo dentro del peculiar sistema implantado en las tareas de carga y descarga de buques. La crisis económica que afectó a las actividades portuarias en los años treinta, el cambio de combustible utilizado por las embarcaciones con la progresiva imposición del petróleo y su negativa a integrarse en el **Sindicato de Industria Marítima**, terminó por hacer desaparecer al viejo Sindicato de Cargadores del Carbón que no supo integrarse en la nueva situación unitaria.

Cuando hablamos de «puerto sindicado» nos referimos a que a la altura de la década de 1930 los trabajadores de las diversas categorías y subsectores, desde cargadores a administrativos pasando por marineros o trabajadores de varaderos, pertenecían a uno de los sindicatos implantados en el Puerto de La Luz. Desde el punto de vista empresarial, la perspectiva de un sindicalismo bien estructurado y fuerte en el Puerto no tenía por qué ser, en teoría, inaceptable, pero siempre y cuando fuera «sensible» o «razonable» (a los «intereses generales» y/o «empresariales», quiere decirse) y no pretendiera elevar de forma incontrolada los costes de la mano de obra. Es en esa perspectiva donde habría que interpretar que, después de combatirlo bajo la Dictadura de Primo de Rivera, termine por aceptar su presencia en la Segunda República, aunque no sin reticencias. Y es que un sindicalismo fuerte bien podía simplificar y unificar el complejo mundo laboral portuario; por eso, las relaciones entre sindicatos y empresarios fueron en el Puerto una historia de encuentros y desencuentros, en los que se alternaban fases de presión y de negociación.



El SIM, encuadrado dentro de la UGT y en la **Federación Nacional de Transportes Marítimos**, ajusta su práctica a la propugnada por esta central sindical. Ha de resaltarse su capacidad de movilización, que le permite firmar acuerdos con la patronal, como el de 1933 por el cual se incluían algunos mecanismos que refuerzan su poder sindical; como la cláusula de que las «cuestiones relacionadas con los servicios del puerto las solventarían entre este sindicato y la Patronal de consignatarios»<sup>59</sup>.

CUADRO III  
ORGANIZACIONES OBRERAS Y AFILIADOS EN EL PUERTO DE LA LUZ

AÑOS	1910	1914	1928	1929	1930	1932
Sociedad de Obreros Cargadores del Carbón.....	547	133	309	629	309	
Sociedad de Obreros Cargadores y Estibadores del Puerto.....					1.092	
Sociedad de Carpinteros de Ribera y Calafates.....					70	
Sindicato de Trabajadores y Empleados de la COPPA.....						500
Sociedad de Trabajadores de Petróleo y Lubrificantes.....						41
Sociedad de Empleados de la Junta de Obras del Puerto						
Sindicato Marítimo Canario.....					1.906	
Sindicato de Industrias Marítimas (Secciones: pesca, carga blanca, máquinas).....						3.500

*Fuente:* Los datos de 1910 y 1914 en *Junta Local de Reformas Sociales*. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Serie Ayuntamiento de Las Palmas. Para 1928 «Censo Electoral Social», *Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas*; para 1929, *Informe del Gobierno Civil de Las Palmas al Ministro de Gobernación*, 1929 (mecanografiado); el resto en BOPLP, n.º 97. 1932.

Durante el franquismo se comienza a hablar en relación con los trabajadores portuarios de «aristocracia obrera», pues este colectivo, a pesar de las vejaciones y abusos del régimen franquista, resultó privilegia-

do en relación con otros sectores laborales. Integrados en el sindicato vertical, con unas elecciones sindicales propias del momento, los trabajadores portuarios van preparando, en unión de otros colectivos al compás de la estrategia de movilizaciones de las fuerzas antifranquistas<sup>60</sup>, la primera huelga del período de la dictadura franquista en el sector. Se iniciará el 8 de febrero de 1968 por aumento salarial y por la falta de clarificación de las cuentas de OTP, que no facilitaba datos concretos en relación con los porcentajes por lo que cobraban los portuarios. La movilización concluyó con la concesión por parte de la Administración de la reforma de la Ordenanza Portuaria que garantizaba la jornada de 6 horas y la incorporación de los «peones de plaza» al censo fijo de la OTP.

Sin embargo, el colectivo portuario derivó en los años setenta hacia actitudes gremialistas, alejada de la postura de solidaridad de clase que antes tuvo, especialmente en la etapa previa a la Guerra Civil. Por ejemplo, en las huelgas sostenidas en la década de 1980 contra la reestructuración de la obsoleta OTP los portuarios no tuvieron miramientos en colapsar la economía insular en defensa de intereses y privilegios gremiales<sup>61</sup>. En ello pudo influir el hecho de que las centrales sindicales tuvieron poca presencia entre los trabajadores portuarios una vez legalizadas en la etapa de la Transición; por el contrario, en el Puerto arraigó la **Coordinadora de Trabajadores Portuarios** ligada al sindicato católico-autogestionario **Confederación Autónoma Nacionalista Canaria (CANC)**, de carácter local. Queda por determinar las causas de por qué un colectivo que antes de la Guerra Civil constituía la vanguardia del movimiento obrero canario y realizó una de las pocas huelgas de las registradas en Canarias durante la dictadura franquista, con la restauración de la democracia se alejó de las centrales sindicales. Las opiniones recogidas apuntan a que la dura represión tras el triunfo del golpe de Estado de 1936, tanto de los líderes como de los simple afiliados que se significaron en la etapa de la Segunda República, su posterior sustitución por trabajadores despolitizados (generalmente campesinos), más el paternalismo practicado en el Puerto por el Régimen son hipótesis que pueden conducir al esclarecimiento de este aspecto.

## V. A MODO DE CONCLUSIÓN

Quienes operaban en el Puerto de La Luz, tanto trabajadores y empresarios, trataron —y a veces supieron— sumar a las buenas condiciones naturales una adecuada organización del trabajo, de la que fue parte el marco de las relaciones laborales, y, aunque ello no fue suficiente para

evitar huelgas y otro tipo de conflictos, sí se puede contribuyó al buen funcionamiento del Puerto. La organización del trabajo en el puerto canario (establecimiento del turno, horas extras, etc.) se procuró adaptar a las exigencias de rapidez propias de un puerto de tránsito, pero no difiere esencialmente de la conocida para otros puertos.

Podemos considerar el establecimiento de un censo de trabajadores, aunque con variada situación laboral (fijos de empresa, fijos del turno y eventuales) o la conformación de sindicatos y asociaciones empresariales como aspectos propician la modernización de las relaciones laborales. Sin embargo, la situación anómala engendrada a lo largo de la Dictadura franquista desembocó en actitudes gremialistas y el descenso del rendimiento de la mano de obra. Todo lo cual pone en evidencia la necesidad de estudiar la evolución de los costes económicos de la actividad portuaria y la incidencia que sobre ello tiene el coste de la mano de obra (en la actualidad supone un 79% de la estructura de costes, según De Rus 1994, p. 106), sobre los cuales, sin embargo, no es extensa la bibliografía existente y particularmente para el caso canario, por lo que reclama una investigación profunda en sus aspectos históricos.

## BIBLIOGRAFÍA

- ASOCIACIÓN PATRONAL DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES DE LAS PALMAS (APCBLP) (1929): *Memoria sobre la actuación y desenvolvimiento de la... durante el año 1929*. Tip. «Diario», Las Palmas. 1930.
- BABIANO, J. (1990): «Las peculiaridades del fordismo español», *Cuaderno de Relaciones Laborales*, n.º 3, pp. 77-94.
- BEAN, R. (1982): «Custom, job regulation and dock labour in Liverpool, 1911-39» en *International Review of Social History*, n.º 3. Vol. XXVII.
- CABRERA, M. (1983): *La patronal en la II República. Organizaciones y estrategias (1931-1936)*. Siglo XXI, Madrid.
- CABRERA, M. y DEL REY REGUILLO (1996): «Los intereses económicos organizados en España. Un siglo en la historia del asociacionismo empresarial», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.) *La empresa en la Historia de España*, Cívitas, Madrid.
- CARRERAS, A. y C. YAÑES (1992): «El Puerto en la era industrial: una síntesis histórica», en Joan CLAVERA (comp.), *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*. Cívitas, Madrid, pp. 82-157.
- COMÍN, F., y P. MARTÍN ACENA (eds.) (1996a): *La empresa en la historia de España*. Cívitas, Madrid.
- (1996b): *Los rasgos históricos de las empresas en España: Un Panorama*. Fundación Empresa Pública (documento de trabajo, Madrid).
- DEL REY REGUILLO, F. (1992): *Propietarios y patronos. La política de las organizaciones económicas en la España de la Restauración (1914-1923)*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- DE RUS, G. et alii (1994): *Actividad económica y estructura de costes del puerto de La Luz y de las Palmas*. Cívitas, Madrid.
- Diario Las Palmas de julio de 1929*. (Número especial).
- GORDON, PH y N. WHITESIDE (1985): *Casual labour: the unemployment question in the port transport industry, 1880-1970*. Oxford.
- GOTTSCHALK, M. (1930): «El paro y el empleo de la mano de obra en algunos grandes puertos europeos», *Revista Internacional del Trabajo*, n.º 1, pp. 355-375.

- GRÜTTNER, M. (1982): «Working-class crime and the labour movement: pilfering in the Hamburg Docks, 1888-1923», en Richard J. Evans *The German Working Class. 1888-1933. The politics of everyday life*. London.
- HOBBSBAWM, E. (1979): *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*. Crítica, Barcelona.
- IBARZ GELABERT, J. (1993a): «Disciplina, endimient, resistencia y acomodación. Los estibadores portuarios de Barcelona en la II República y el primer Franquismo (1930-1947)», *Cuadernos de Relaciones Laborales*, n.º 3, Madrid, pp. 51-63.
- (1993b): «Sociedades y montepíos. Asociacionismo laboral de los cargadores y descargadores del puerto de Barcelona, 1884-1931», en *Sociología del Trabajo*, n.º 18, pp. 119-138.
- (199..): «El port de Barcelona en la crisi constitucional de 1934», en *L'Avenç*, n.º 196.
- (1994): «El montepío de San Pedro Pescador y las sociedades de Socorros Mutuos de los estibadores de Barcelona. (1890-1939)
- (1995): «Paternalismo industrial en el Puerto de Barcelona», en *II Encuentro de Investigadores del Franquismo*. Alicante, 1995.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (1988): *Tenerife y el expansionismo europeo 1880-1919*. Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- MILLER, R. Ch. (1969): «The Dockworker Subculture and some Problems in Cross-Cultural and Cross-time Generalizations», en *Comparative in Society and History*, V. 11, pp.
- QUINTANA NAVARRO, F. (198..): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz. 1883-1913*. CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.
- (1992): «Los intereses británicos en Canarias en los años treinta: una aproximación», en *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n.º 0, pp. 149-173.
- RAHOLA, F. (1911): *El tráfico de los puestos*. Castellón de la Plana.
- REIG ARMERO, R. (1982): *Obrers u ciutadans. Blasquisme i moviment obrer*. Institució Alfons el Magànim, Valencia.
- RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA, M. (1989): *Miller y compañía: Cien años de Historia*. Artes Gráficas Clavileño, Las Palmas.
- SUÁREZ BOSA, M. (1990): *El movimiento obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. CIES de la Caja de Canarias, Las Palmas.
- (1995): *Economía, sociedad y Relaciones Laborales en Canarias en el periodo de entreguerras*. Universidad de Las Palmas/Consejería de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias, Las Palmas.
- SOTO CARMONA, A. (1989): *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Anthropos, Barcelona.
- VIGIER, A. y G. PÉREZ-OLIVARES (1958): *Compendio de Derecho y Legislación Marítima*. Madrid.
- WILLIAMSON, O. (1989): *Las instituciones económicas del capitalismo*. Fondo de Cultura Económica, México.

## NOTAS

1. Ver para el caso del Puerto de La Luz y de Las Palmas DE RUS *et alii* (1994, pp. 125-158).
2. Por tanto, la demanda de estos servicios es prácticamente inelástica según DE RUS *et alii* en la obra antes citada, pp. 36-37.
3. Ver QUINTANA NAVARRO (1984) y BURRIEL DE ORUETA (1974).
4. Primero se crea una **bolsa de trabajo**, un Censo controlado por el Comité Paritario (años veinte); luego pasa a manos del Jurado Mixto (años treinta); durante los años de la Guerra Civil la lista estaba en manos del Sindicato de Transporte (Sección Portuaria) de Falange; más tarde (en la Guerra Civil) pasará a un organismo autónomo integrado en la CNS: primero el Servicio de Trabajos Portuarios (STP) y luego la Organización de Trabajos Portuarios (OTP). (La comparación de los puertos europeos puede documentarse en Gottschkl, 1930).
5. Por otra parte, el sistema también estaba de acuerdo con los valores y normas de la cultura del trabajo existente en los muelles. El «estado de ánimo eventual» ha sido considerado uno de los valores comunes y más persistentes entre los trabajadores portuarios. En este sentido, se ha demostrado, para el caso de los puertos británicos, que uno de los obstáculos principales a la desaparición de este sistema de contratación eventual venía de los propios obreros de los puertos. (Véase MILLER, 1969 o PHILIOSY WHITESIDE, 1985).
6. Datos RUS *et alii* (1994, pp. 105). El número de trabajadores del puerto sumaba en 1994 un total de 3.441 individuos distribuidos así: consignación: 500; infraestructura portuaria, 299; atraque (practicaje, remolque y amarre), 129; tramitación administrativa, 450; manipulación de mercancías, 611; almacenamiento, 122; suministros, 350; reparaciones, 850; servicios auxiliares, 110. (Idem, p. 123)
7. En 1933 la lista de «carga blanca» absorbe a los trabajadores de la lista de «carga negra», cuando el descenso de suministro de este combustible situó en el paro a la mayoría de los integrantes de esta lista. Un ejemplo palmario de este proceso es el despido de 150 obreros del carbón en 1934 (*Hoy*, 28-12-34) y la drástica reducción de obreros de este sector.
8. El aspecto del transporte de mercancías del barco al muelle puede ser paradigmático en la introducción de medios mecánicos: primero se realiza en sacos al hombro; luego, años treinta, en carretilla de rueda de hierro; más tarde, desde los años cincuenta, le sustituye la carretilla motorizada; para terminar, años setenta, con la contenerización. (Aspectos recogidos en la entrevista realizada al presidente de la APCBLP, Armando Bordes Martín).

9. Incluso en algunos momentos (desde la Guerra Civil a los primeros años cuarenta), caso insólito, se emplearán mujeres: unas setenta en tareas de desembarco de maderas (Ver «Lista general de mujeres» en el Legajo «Diversas relaciones de personal obrero del Puerto» y pacto con el Sindicato Falange y de La JONS», 1937. Archivo de la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas (APCBLP).

10. En 1965 se constituyó una lista de «peones de plaza», admitiéndose en ella a todos los que se presentaran. («Escrito del Servicio de Trabajadores Portuarios. Sección Provincial de Las Palmas a la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas. 11-1-1965». APCBLP, carpeta «Personal laboral. 1960-1970», sin clasificar).

11. El máximo de obreros fijos que podía emplear cada casa en 1931, aparte de los guardianes, el siguiente: Miller y Cía, 16; Bautista y Martinón, 12; Elder Dempster, 12; Álvaro Rodríguez López, 20; Juan Bordes, 9; Yeoward, 8; Woermann, 5; y Bruno Meyer, 4. (Ver «Bases de Trabajo aprobadas por el Comité Paritario Interlocal de Transportes Marítimos para el servicio de carga y descarga en el Puerto de La Luz», BOPLP, 27-3-1931, páginas 7 y 8).

12. Desde 1912 un contrato colectivo entre las sociedades obreras del puerto y las casas consignatarias vino a sustituir la situación anterior de práctica libertad absoluta empresarial. El líder sindical José Franchy Roca explica la conveniencia de este tipo de situación en un mitin de 1912. (Ver *El Tribuno*, 29-7-1912).

13. En la caseta que el «comité» tenía a la entrada del muelle de Santa Catalina, para regular y efectuar los nombramientos de los obreros del turno, se elevaba una bandera cuando llegaba un barco: de color blanco y encarnada para los obreros adscritos a los servicios de las labores de abordaje de las embarcaciones; blanca y azul para los de tierra. (Véase «Comité Paritario Local de Transporte marítimo para el servicio de carga y descarga en el Puerto de La Luz (G. Canaria)», BOPLP, 7-4-1930).

14. La ratificación del Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes, en la **IV Conferencia Internacional del Trabajo** de 1932, obligó a modificar la legislación existente para el establecimiento de indemnizaciones en forma de rentas o pensiones en casos de incapacidad. La nueva **Ley de Accidentes del Trabajo** de octubre de 1932, y su reglamento de enero de 1933, fueron coherentes con la normativa internacional. (SOTO CARMONA, 1989).

15. Para el concepto de «usos y costumbres» ver R. BEAN (1982).

16. Conocemos la versión de este contrato publicada en *El Telégrafo* (10-6-1901).

17. El carbón mineral era suministrado por un *trust* de empresas extranjeras («las casas» inglesas), la mayoría británicas, que gozaban de la concesión estatal.

18. Conocemos la versión publicada años más tarde en un periódico local *El Telégrafo* (10-6-1901, p. 1). Otros aspectos contemplados son: establecimiento de las jornadas diurnas y nocturnas (artículos del 1.º al 8.º); el control del trabajo por medio de un encargado (art. 9.º); se nombra al Comandante de Marina como árbitro en caso de disconformidad por parte de los trabajadores (art. 16); y se establece el despido libre («Las Casas quedan en libertad de despedir a cualquier trabajador», art. 16).

19. Véase *El Tribuno*, n.º 136 (6-2-1912) y 2.225 (29.7.1912).

20. En Las Palmas quedó constituido en 1925. (Ver APCBLP, 1929).

21. La valoración negativa de la patronal en APCBLP (1929).

22. Las más importantes para el caso del Puerto de La Luz fueron las publicadas en el *Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas* (BOP), el 27 de marzo de 1931, otras los días 7, 10 y 12 de agosto de 1931, las firmadas el 14 de febrero de 1933 (en el ejemplar mecanografiado: *Contrato de Trabajo por el que se han de regir todas las actividades de carga y descarga, tanto blanca como carbón y los servicios del Puerto en embarcaciones menores, aprobadas por la Patronal de Consignatarios de este Puer-*

to y el SIM del mismo. Archivo de la APCBLP); las bases publicadas el 8 de mayo de 1935; la organización del trabajo, publicadas el 6 de abril de 1932.

23. Los bandos fueron publicados en el BOP en los siguientes números: 24-11-1936; 31-12-1936; 27-3-1937.

24. Un ejemplar mecanografiado se encuentra en el Archivo de la ACBLP, carpeta «Personal laboral. 1936-1939».

25. El proceso comienza en 1939 con el *Reglamento de Carga y descarga, Estiba y Desestiba*, publicado en el BOE el 6-3-1939 y continúa en años posteriores con las normativas básicas de 1947 (Reglamento Nacional de Trabajos Portuarios, BOE 14-3-1947), por la que se crea el **Servicio de Trabajos Portuarios**, reorganizado por la Orden de 26-12-1952; en 1962 se publica el *Reglamento Nacional de Trabajos Portuarios*; un Decreto de 18-1-1968 regula la **Organización de Trabajos Portuarios (OTP)**; la Ordenanza de Trabajo de Estibadores Portuarios de 1969, (BOP, 30 y 31 del 12 de 1969 y 1 de enero de 1970); finalmente se crea en 1988 la empresa SESTIBA, participada por el Estado (51%) los empresarios (49%).

26. Así lo considera Eric Hobsbawm (HOBBSAWM, 1979).

27. Esto era una reminiscencia del siglo XIX, cuando estas tareas estaban reservadas en exclusiva a los que realizaban el servicio militar obligatorio en la Marina, los matriculados de mar (Ver VIGIER y PEREZ-OLIVARES, 1958).

28. Según la clasificación que hace O. WILLIAMSON (1989, capítulos IX y X).

29. La huelga de 1925 ha sido estudiada en SUÁREZ BOSA (1995, pp. 281-284).

30. Una **mano** podía estar formada por varias **taifas** (tres trabajadores), hasta un máximo variable entre 9-15 hombres. (Ver «Régimen de Trabajo...»; BOPLP, 6-4-1932, p. 3; también «Proyecto de Bases de Trabajo...», BOPLP, 2-11-1934, p. 7).

Esta organización es similar a otros puertos: en Valencia y Barcelona a estos grupos se les llamaba **collas**. Para la organización del trabajo en los casos citados se puede consultar: el caso de Barcelona J. Ibarz Gelabert (1994); para el de Valencia, el capítulo IV «El control del Traball. Sindicalisme de classe i sindicalisme groc, front a front» del libro de Reig Armero (1982).

31. Un hito clave en la introducción de medios mecánicos en el Puerto de La Luz fue la creación en 1953 de una empresa de servicios de material de muelle. Se trata de la empresa *Material Auxiliar de Consignatarios de Buques, S.A.* (MACBSA), participada por varias entidades consignatarias.

32. No es extraño que en las bases firmadas en 1933 se exigiera tener entre 18 y 35 años y buena forma física.

33. Con la progresiva conquista de derechos se regulan determinados aspectos de los trabajos portuarios, como por ejemplo la manipulación de mercancía peligrosas (azufres, nitratos); las horas extras o el trabajo nocturno. La condición de los obreros portuarios era, no obstante, muy dura especialmente en los años iniciales. Para los trabajadores del carbón tenemos la siguiente referencia: «Tanto la carga como la descarga se efectúa por medio de cacharros de hierro volteadores, de una capacidad aproximadamente de un cuarto de metro cúbico, o con sacos de tamaño corriente. Fácilmente se comprende el gran número de obreros que exigen estas operaciones, y las malas condiciones higiénicas en que éstos trabajan, pues el polvo del carbón les envuelve, ensuciándoles la ropa y todo el cuerpo, siendo lastimoso el espectáculo que ofrecen al dejar el trabajo los numerosos grupos de hombres completamente cubiertos de tenue polvo de carbón, y el pensar que al llegar a sus casas no tendrán medios, la mayor parte de ellos, de asearse, unos por falta de agua y otros por falta de lugar adecuado, o por ambas cosas, pues el agua es escasa o les cuesta dinero, y las viviendas que habitan sólo tienen una o dos habitaciones, y en ellas tiene que contenerse toda la familia, por lo general muy numero-



sa». De la «Memoria» para el *Proyecto de Pabellón de higiene de los obreros carboneros. 1919*. Recogido por QUINTANA NAVARRO (1985, p. 57).

34. Varios testimonios orales lo atestiguan: además del de Jorge Pulido recogido personalmente, se cita el de Rogelio Santana y José Macías Sánchez, tomado de la *Revista Aguayro*, n.º 146, marzo-abril de 1983, p. 33.

35. También era posible la discriminación por motivos sindicales, con la exclusión de los trabajadores más comprometidos en la defensa de los derechos colectivos.

36. Para las formas y características del *fordismo* en España durante el franquismo ver BABIANO (1993); el autor menciona como importante el paternalismo empresarial y del Estado, que fue también característico en los puertos. Con este se pretendía, según Ibarz Gelabert, «conseguir el reclutamiento, la estabilidad y el disciplinamiento de la mano de obra» (IBARZ GELABERT, 199., p. 45).

37. Al margen de las huelgas, en los puertos —está documentado en otros como Barcelona, IBARZ GELABERT (1993a)— se desarrollaron otras estrategias obreras destinadas a mejorar las condiciones de trabajo. Aunque muy generalizadas, eran estrategias individuales, basadas en prácticas irregulares (hurtos, trabajo lento), toleradas a menudo por los patronos, y que por todo ello, a diferencia de las huelgas, no siempre resultaron conflictivas. Solo ocasionalmente este tipo de prácticas al que nos estamos refiriendo perdía su invisibilidad, y es por esta circunstancia que conocemos de su existencia. La comparación de la poca información disponible con la de un caso conocido, el de los puertos alemanes, nos indica que estamos frente a una situación similar. (Para el caso alemán ver GRÜTTNER (1982).

38. Los procesos huelguísticos en el Puerto de la Luz lo han sido analizados por el autor en (SUÁREZ BOSA, 1990 y 1995).

39. En los años treinta, mientras los trabajadores agrícolas ganaban 5-6 ptas/día, los portuarios pactaron un salario de 15 ptas/día. (Ver SUÁREZ BOSA, 1995, 170-180).

40. Véase el análisis de las huelgas de 1911, 1925 y 1933 en el Puerto de La Luz en SUÁREZ BOSA (1990 y 1995).

41. Diversos escritos en torno a esta situación pueden consultarse en el Archivo de la APCBLP, carpeta «Varios sobre trabajos y situación laboral en el Puerto. 1930-1933» (sin clasificar).

42. Archivo de la APCBLP, carpeta «Personal Laboral», sin clasificar.

43. Desde 1939 se introdujo el salario mínimo regulado según una escala de importancia de los puertos. En los de 1.ª categoría (entre ellos el de La Luz) se estableció en 16 ptas/día. Era periódicamente revisado, por ejemplo 1962 se fijó en 175 ptas. para los capataces, 125 para los apuntadores y otros auxiliares, 100 ptas. para los cargadores y guarderías, etc.

44. Está descrito en un discurso de José Franchy Roca, abogado de los portuarios, *El Tribuno*, (29-7-1912) y en los artículos «Los estibadores de carga blanca» (6-2-1912) y «En defensa de la Unión Obrera» (1-2-1912) publicados en el mismo periódico.

45. Para la instauración de pautas corporatistas en las relaciones laborales en España, ver DEL REY REGUILLO (1992), CABRERA y DEL REY REGUILLO (1995).

46. Tal es la opinión de QUINTANA NAVARRO (1985), autor del estudio más serio sobre el empresariado portuario en esta etapa.

47. QUINTANA NAVARRO (1992, pp. 160-162)

48. Es significativo que de las 15 empresas extranjeras radicadas en Puerto de La Luz, 7 eran Sociedades Anónimas; mientras que el total de las 11 canarias eran Sociedades Regulares (colectivas, de responsabilidad limitada o mercantiles).

49. En este caso intervinieron sólo empresas extranjeras mediante el «Atlantic Islands Depot Arrangement», merced al cual las casas carboneras se repartieron el mercado de abastecimiento de carbón. (Ver QUINTANA NAVARRO, 1984, p. 57).

50. En 1930 las empresas extranjeras se unieron en un «trust» conocido, precisamente, como «La Unión». Formaban parte de él Miller y Cía, Grand Canary Coaling Cía de Carbones Minerales (Wilson, S.A.), Cía Carbonera de Las Palmas, Cía General de Canarias de Combustibles, S. A., Cía de Combustibles Oceánica, Blandy Bros Coaling & Shipping, S.A. La casa Cory Brothers & Co. Limited hasta 1946, pues competía en la distribución de petróleo con Miller, ésta en representación de la Shell y aquella de British Petroleum. Fuente: «Las Carboneras establecidas en el Puerto de La Luz», en *España Nueva*, abril de 1934, pp. 14-15; el acuerdo en Miguel RODRÍGUEZ DÍAZ DE QUINTANA (1989, p. 131).

51. Son pautas, básicamente, comunes a las empresas españolas de esos años (Ver COMÍN y MARTÍN ACEÑA, 1996a y 1996b).

52. Ver documento fundacional en *Actas de Junta General de Asociación Patronal de Consignatarios de Buques de Las Palmas*. Libro I. (Archivo de la APCBLP). Los datos de empresarios de 1933 en *Libro de registro de la APCBLP*; los de obreros en *Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Censo electoral social*. Suplemento. Sucesores de M. Minuesa de los Ríos. Madrid, 1933; los de 1980 en Archivo de la APCBLP, carpeta «Huelga 1980», sin clasificar.

53. Y así lo dejan patente: «Las relaciones pacíficas mantenidas con los obreros durante cinco años, (...) se vieron de pronto interrumpidas al siguiente día de la creación de dicho organismo» (en 1925). El párrafo procede de las *Memorias de la Patronal de Consignatarios* (APCBLP, 1929, p. 259).

54. La evasiva fue la actitud de los escritos de contestación a estos requerimientos. Puede verse la correspondencia en torno a este asunto en el Archivo de la APCBLP, carpeta «Personal laboral 1936-1939».

55. Ver APCBLP (1929).

56. En los años iniciales era frecuente la rápida desaparición de organizaciones sindicales y su reaparición con otro nombre.

57. El Rebelde, n.º 6 (17-2-1903) y *El Telégrafo* (10-6-1901).

58. A diferencia del caso británico, donde a partir de 1889 surgieron organizaciones estables de carácter nacional, que más adelante serían uno de los ejes vertebradores del movimiento obrero en este país (HOBBSAWM, 1979), en España no fue efectivo un sindicato nacional de portuarios, aunque nominalmente existió la Federación Nacional de Transportes Marítimos, a la que sí perteneció el SIM.

59. La fundación y organización del SIM en *La Provincia* (13-8-1933, pp. 8 y 9, con reportaje gráfico) y *La Opinión*, n.º 10 (17-2-1935), p. 1. Para el contrato de trabajo de 1933 ver más adelante la nota n.º 38.

60. Sectores ligados al ilegal Partido Comunista intentaron hacer converger las movilizaciones de los portuarios con los trabajadores de aparcería (tomates) y el transporte (guaguas).

61. Los intentos de reestructuración de la OTP en la década de 1970 y su posterior desmantelamiento generó una amplia conflictividad en todo el Estado, pero fue especialmente virulenta en Las Palmas, donde hubo importantes movilizaciones en un momento de auge de las fuerzas nacionalistas. La represión policial ocasionó la muerte de una joven, Belén María, lo cual fue motivo de un levantamiento ciudadano. (La huelga de 1980 puede documentarse en el Archivo de la APCBLP, carpeta «Papeles relacionados con la organización del trabajo portuario. 1978-1980», sin clasificarla; la campaña periodística acusando a la OTP de gremialista y penetrada por el sindicalismo verticalista puede seguirse en *Cambio-14*, varios números de agosto de 1980); para la huelga y los acontecimientos en el Puerto de La Luz la prensa local es un instrumento imprescindible). Una valoración diferente de los intereses de los portuarios puede verse en un artículo del historiador y sindicalista O. Brito «Sinfonía confusa e inacabada: puertos y estibadores», *El Puntal*, 14-21 de noviembre de 1980.