

La Organización del Trabajo Portuario: los casos de Barcelona y de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria (1890-1936)

Miguel Suárez Bosa
Jordi Ibarz Gelabert

I. INTRODUCCIÓN

El estudio comparado del proceso de trabajo en dos importantes puertos españoles, uno mediterráneo (el de Barcelona) y otro atlántico (el de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria), nos brinda la posibilidad de conocer en profundidad las características del trabajo portuario, a partir de las especificidades de cada uno derivadas de su historia y de su localización.

Los casos estudiados presentan notables semejanzas, pero tienen apreciables diferencias. En primer lugar los intercambios comerciales y el abastecimiento de Gran Canaria dependían en su totalidad del puerto, hasta la década de 1930 en que se introduce la aviación comercial; en el caso de Barcelona, con ser importante la cantidad de mercancías que entran por el puerto (el comercio portuario osciló en torno al 50% del PIB de Cataluña en el primer tercio del siglo XX)⁽¹⁾, tenía que competir con otras fuentes de abastecimiento alter-

nativas, como el ferrocarril. Asimismo, mientras el de Barcelona disfrutaba de un amplio hinterland, el de La Luz, carecía de él. En el canario la función más importante es la de puerto de tránsito o escala: su éxito y crecimiento se deben a ser una importante estación de abastecimiento de combustible para los buques que surcaban el Atlántico Medio y Sur.

Sin embargo, en ambos casos se confirman las pautas propias de la organización del trabajo portuario, por otro lado semejante a las observadas en otros puertos europeos⁽²⁾. Efectivamente, el trabajo en los puertos presenta particularidades derivadas de las características del tráfico marítimo: impresivibilidad de arribada de los barcos, rapidez en la ejecución de las tareas, necesidad de fuerza física, etc.; pero con el auge de la navegación a vapor— y otros adelantos técnicos— y el incremento de los intercambios comerciales, desde el último tercio del siglo XIX se introducen significativos cambios en la organización de las tareas portuarias.

(1) Para Barcelona puede verse Carreras y Yañes (1992); en cuanto al puerto grancanario, falta un estudio específico de su influencia económica, pero basta con considerar su condición insular para hacernos una idea de su importancia.

(2) Para el caso británico ver Hobsawm (1979) y para otros puertos europeos (Rotterdam, Hamburgo, Liverpool o Amberes) en la época estudiada, ver Gottschalk (1930).

Así pues, en este trabajo nos proponemos analizar la organización del trabajo en los puertos, teniendo como hilo conductor las relaciones laborales. Para ello, comenzamos con una breve referencia al mercado de trabajo y al marco institucional y/o la legislación laboral propia de cada puerto y algunas referencias a las acciones de los trabajadores que podemos concretar en la conflictividad laboral (II); el asociacionismo obrero y patronal (III); y, por último, la organización y el control del trabajo portuario (IV). Interesa por último, señalar que en nuestro trabajo el análisis se centra en las labores en las tareas de carga y descarga, tanto de mercancías como de combustibles por ser la tareas básicas que en los puertos se desarrollan, aunque no han de olvidarse otros aspectos de la actividad portuaria.

II. LOS PUERTOS Y LOS TRABAJADORES

Por las propias características del trabajo portuario⁽³⁾, el número de trabajadores en el puerto era fluctuante. 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 ellos podían, ocasionalmente, buscar un jornal en las tareas de carga y descarga⁽⁴⁾. Conseguir

trabajo era más o menos fácil en períodos de intenso tráfico, pero en épocas de crisis los conflictos surgían entre los habituales y los ocasionales.

Por todo esto y a causa de la ausencia de datos estadísticos al respecto, la información disponible sobre el número de trabajadores ocupados regularmente en el puerto es muy incompleta, pero podemos afirmar que rondaban en Barcelona los dos millares de trabajadores⁽⁵⁾ y parecida cifra para el de La Luz⁽⁶⁾. A la vez que el número cambia a lo largo del período, también lo hace la distribución por sectores e incluso se producen trasvase de una otra⁽⁷⁾. Por otra parte, la aplicación de innovaciones tecnológicas, tales como las carretillas eléctricas, grúa automáticas, supuso la aparición de una nueva especialidad, la de los conductores de éstas o los obreros de abastecimiento de combustibles...

El origen profesional de los trabajadores nos puede dar una orientación sobre la preparación de la mano de obra. 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⁽⁸⁾. La información disponible sobre el origen profesional de los trabajadores portuarios para el

(3) La irregularidad en la ocupación era su característica principal, consecuencia directa de la discontinuidad del tráfico marítimo. 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 en este sentido en los puertos de Barcelona y de La Luz durante este período, 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. (Véase Gottschalk, 1930)

(4) 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 Phillipsy Whiteside, 1985).

(5) Según estimaciones propias (Ibarz Gelabert, 19...) se contabilizan unos 850 trabajadores en el año 1884, 1.850 en 1900, 2.020 veinte años después, 2.746 en 1930 y 2.795 en 1936 teniendo en cuenta las diversas tareas portuarias.

(6) En este puerto sólo los cargadores del carbón eran unos 1.000 en 1911 (*El Tribuno*, 1911); la suma de los que trabajaban en "carga negra" y carga blanca" era de 1.410 en 1924, 1401 en 1930; 1.612 en 1933 (Suárez Bosa, 1995) mientras que el censo de obreros portuarios ascendía a 1.869 en 1937 (Archivo de la APCBLP, sin clasificar).

(7) Por ejemplo, esto sucede en el Puerto de La Luz en 1933: la lista de "carga blanca" absorbe a los trabajadores de la lista "carga negra", cuando el descenso de suministro de este combustible situó en el paro a la mayoría de los integrantes de esta lista.

(8) Así lo considera Eric Hobsbwaum (Hobsbwaum, 1979).

puerto de Barcelona, revela marcadas diferencias entre los miembros de las distintas especialidades. Si los de bordo procedían mayoritariamente de oficios marítimos, como marineros y pescadores, en el carbón mineral, aparte de los que únicamente habían realizado siempre ese oficio, era donde se daba un porcentaje mayor de excampesinos. Así, el trabajo en la sección de bordo sería uno de los destinos profesionales de los embarcados cuando terminaban su carrera como navegantes⁽⁹⁾. La pericia adquirida en el trabajo marítimo era muy útil para desarrollar con éxito los trabajos de carga y descarga a bordo y por ello se había mantenido esta estructura profesional. Por su parte, la tarea principal en la descarga del carbón mineral, consistía en llenar a pala grandes calderos, los 'coves' o sacos, 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 colectivos principales de la especialidad.

A causa del sistema de contratación eventual, era importante para los trabajadores portuarios vivir cerca de los muelles. Al principio del período considerado, la contratación se efectuaba en múltiples lugares de los barrios marítimos, en determinadas plazas o espacios abiertos asignados por la costumbre, al lado de los barcos o incluso en las tabernas⁽¹⁰⁾. Más adelante se reguló la asistencia, durante dos y tres veces al día, a los lugares de contratación de quienes eran trabajadores habituales. La conveniencia de vivir cerca de los muelles se muestra evidente. La cercanía entre el puerto y los barrios más populares de la ciudad, y especialmente con el barrio marítimo (la Barceloneta en Barcelona; las Isletas, en Las Palmas) constituía una auténtica facilidad a la hora de la bús-

queda de trabajo⁽¹¹⁾. Conforme los muelles se fueron especializando en la descarga de determinadas mercancías, también fue predicándose un fenómeno de segregación residencial. La Barceloneta se convirtió en el lugar de residencia de la mayoría de los trabajadores de bordo. Así, de los 599 miembros de la Unión de Obreros del Montepío de San Pedro Pescador, uno de los sindicatos donde se integraban los obreros de la especialidad de bordo en 1935, más del 70% residía en este barrio...

III. MARCO INSTITUCIONAL, LEGISLACIÓN LABORAL Y CONFLICTIVIDAD

No existió, durante todo el período considerado, una legislación específica de carácter nacional para el sector portuario, sin embargo, de la misma manera que en el resto de los sectores productivos, se fue configurando un marco de naturaleza corporativista⁽¹²⁾. En los puertos se fueron introduciendo una serie de normas que regulaban el trabajo, en la mayoría de las ocasiones con carácter local dentro de acuerdos y convenios. Mientras, la legislación sobre protección por accidentes de trabajo fue la única de carácter general de aplicación para los puertos, aunque no fue hasta la nueva ley de 1922 cuando se generalizó la protección⁽¹³⁾.

(11) Para compensar la dificultad que representaba el trabajo alejado del núcleo de residencia principal de los trabajadores de bordo, se generó el concepto salarial de "fuera radio", que se abonaba a éstos si debían desplazarse más allá de lo que había sido su campo de acción tradicional. Sin embargo, los trabajadores del puerto de La Luz podían realizar traslados a pie desde los pueblos cercanos para acudir a su trabajo, sin que por ello obtuvieran remuneración alguna. La distinta percepción del espacio insular puede que influyera en esta diferencia. (Para el caso de Barcelona ver 'Modificación del horario de trabajo en el puerto' Exp. 617-15. Archivo de la Cámara de Comercio de Barcelona).

(12) Para la formación del corporativismo en España ver Del Rey Reguillo (1992).

(13) Hubo algunos intentos anteriores, pero no fue hasta la nueva ley de 1922 cuando se generalizó la protección al respecto. Los accidentes eran frecuentes y se intentó una legislación específica, como el promovido a nivel internacional por el reformador social de orientación católica Miguel Sastre. (Ver "Mutua Marítima de Descargadores del Puerto". Expediente 5.428. Archivo del Gobierno Civil de Barcelona).

(9) 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 Pérez-Olivares, 1958).

(10) *La Señal*, n° 21 (01-07-1930).

Conforme se iban aprobando los convenios y recomendaciones internacionales sobre trabajo portuario, el estado español incluyó en su legislación algunas normativas. 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⁽¹⁴⁾.

Como en otros puertos europeos durante el siglo XIX, en los puertos de Barcelona y de Las Palmas, la costumbre, los “usos y costumbres”, constituyó la principal fuente de la regulación laboral⁽¹⁵⁾. Las normas aplicadas en las tareas 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.

No obstante, desde muy temprano, en el último tercio del siglo XIX, tanto las reivindicaciones obreras como los primeros intentos de introducir medios mecánicos en la descarga amenazaron este sistema. En 1884 en Barcelona la demanda de reconocimiento de las organizaciones sindicales y de reserva del trabajo portuario para sus miembros⁽¹⁶⁾, y más adelante, en 1890, la reivindicación de un turno de rotación en la contratación provocó la respuesta de los patronos⁽¹⁷⁾. Su respuesta fue fundar entidades mixtas, que bajo la forma de montepíos de socorros mutuos —recogiendo la tradición gremial de organización de los trabajos portuarios en Barcelona— tenían el objeto declarado de socorrer a sus miembros en caso

de accidente de trabajo. En realidad, estos montepíos constituyeron un medio para explicitar y fijar por escrito las condiciones en las que debían desenvolverse las tareas de carga y descarga. Por su parte, en el Puerto de La Luz, donde no existía la tradición gremial, trabajadores y empresarios (la mayoría extranjeros) firmaron un acuerdo en 1891, acuerdo respaldado por el Comandante de Marina, donde se regulaba las condiciones de trabajo de carga y descarga de buques⁽¹⁸⁾.

Este sistema de relaciones laborales estaba orientado al mantenimiento de las condiciones existentes. La aparición de innovaciones tecnológicas y la progresiva generalización de nuevos procedimientos de descarga puso en evidencia los límites del mismo.

La actividad huelguística fue una de las principales manifestaciones de la conflictividad laboral en ambos puertos⁽¹⁹⁾. 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 se producían para mejorar el reparto de trabajo, para conseguir el reconocimiento sindical, o simplemente por solidaridad con otras especialidades o sectores. Únicamente, el ciclo huelguístico iniciado

(14) Soto Carmona (1989).

(15) R. Bean, (1982).

(16) *La Tramontana*, n° 167 (29-08-1884).

(17) *Diario Mercantil*, n° 1374 (12/10/1890), n° 1381 (19-11-1890).

(18) El documento firmado no era favorable para los trabajadores, por lo cual no es extraño que se declarara una huelga en 1900, la primera de las documentadas en el Puerto de La Luz, que se saldó con derrota para los trabajadores (Conocemos la versión publicada en *El Telégrafo*, 10-6-1901).

(19) Al margen de las huelgas, en los puertos —está documentado para el de Barcelona— 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. Sólo 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).

a partir de la Primera Guerra Mundial, se caracterizó por la gran importancia de las reivindicaciones salariales.

En el puerto de Barcelona, existieron dos tipos principales de huelgas portuarias. Por una parte estaban las protagonizadas por pequeñas sociedades de oficio, donde estaban los trabajadores especialistas en la descarga de determinadas mercancías. Normalmente eran huelgas defensivas, desarrolladas ante la amenaza de algún cambio generado por iniciativa de los patronos. Por otra parte había las huelgas promovidas por los propios trabajadores para mejorar sus condiciones de trabajo. En este caso, a menudo se realizaba la unión de las sociedades obreras de diversas especialidades, en el seno de una organización sindical de ámbito superior.

Esas federaciones se producían para conseguir una fuerza mayor y duraban lo que la reivindicación, puesto que normalmente, todas estas huelgas acabaron fracasando. En la mayoría de estos casos los trabajadores eran sustituidos, de forma temporal o definitiva, por esquiroleros, y se producía la consiguiente desbandada, volviendo cada sociedad de oficio a actuar independientemente.

Después de las situación inflacionaria creada a partir de la Primera Guerra Mundial, diversas huelgas paralizaron ambos puertos en reivindicación de aumentos salariales⁽²⁰⁾. 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.

Para terminar con estas crisis que periódicamente agitaban los muelles, perturbando gravemente el tráfico marítimo de la ciudad, los patronos acabaron convenciéndose de la nece-

sidad de establecer mecanismos regulares de negociación. Ésta fue una de las principales funciones de los comités paritarios implantados en este sector a partir de 1927, abriéndose con ellos una nueva etapa en las relaciones laborales en los puertos, aunque acogidos con desigual parecer por las patronales de una y otra localidad: la Asociación de Consignatarios de Buques de Las Palmas protesta de que la creación de un Comité Paritario en el Puerto favorecería a la organización de trabajadores y entorpecería el normal funcionamiento de las tareas, mientras que la de Barcelona...⁽²¹⁾.

Los Comités Paritarios, y más adelante sus sucesores, los Jurados Mixtos, aunque no sin tensiones, fueron desarrollando toda una normativa de trabajo y de previsión social. Se aprobaron bases de trabajo para cada especialidad, que podían revisarse periódicamente⁽²²⁾. Los representantes de los trabajadores colaboraron en la aplicación práctica de esta normativa resolviendo, conjuntamente con los patronos, los problemas surgidos en la interpretación de las normas. Progresivamente se fueron implantando los subsidios por vejez (con el Retiro Obrero Obligatorio como norma fundamental) e invalidez⁽²³⁾, los de enfermedad y finalmente, cuando la reivindicación obrera a favor del turno rotatorio en la contratación generó duros conflictos, se estableció como alternativa un subsidio de paro.

(21) Ver 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 el 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 Puerto 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. (Archivo de la ACBLP, Legajo 1933).

(23) En el Puerto de Las Palmas se llegó a un acuerdo con la APCBLP por la que ésta abonaba 0,25 ptas. para la constitución de un Seguro de Vejez. Aspecto contenido en las Bases firmadas en 1933, antes aludidas.

(20) *Anuari Estadístic de la ciutat de Barcelona*. 1918-1920. (1923).

IV. ASOCIACIONISMO PORTUARIO

Un aspecto detectado en ambos puertos es la vitalidad asociativa, propio de una progresiva implantación del corporativismo, pues las relaciones laborales se articulan en torno a asociaciones —obreras y patronales— en el marco legislativo diseñado primero en el período de la Restauración y luego de la Dictadura de Primo de Rivera y de la II República después⁽²⁴⁾.

a) Asociacionismo obrero

Podemos hablar de puertos sindicados, hasta el punto de que los sindicatos —especialmente en el de Las Palmas— ostentaban monopolio⁽²⁵⁾ en la oferta de mano de obra, especialmente en los años treinta. El asociacionismo obrero comienza desde finales del siglo XIX en el puerto barcelonés y a principios del siglo XX en el de La Luz, si bien su plena consolidación tiene lugar en la tercera y cuarta décadas de este siglo.

A pesar de tener algunas funciones en común, debemos distinguir entre dos modelos asociativos radicalmente distintos, el de los montepíos y el de las sociedades obreras⁽²⁶⁾. Los montepíos (presentes en el puerto de Barcelona pero no en el de La Luz), eran entidades promovidas por patronos, donde se integraban éstos conjuntamente con sus trabajadores. A estas entidades mixtas sólo podremos considerarlas obreras en el sentido de que en su seno también se incluían los trabajadores. Los montepíos en general disfrutaron de una relativa estabilidad. El caso paradigmático, pero no el único, sería el del barcelonés Montepío de San Pedro Pescador donde se agrupaban los capataces y los obreros de la especialidad de bordo.

(24) Para la instauración de pautas corporativista en las relaciones laborales en España ver Del Rey Reguillo (1992), Cabrera y Del Rey Reguillo (1995).

(25) Para los sindicatos como monopolio...

(26) Ibarz Gelabert (1993b).

Por su parte, las sociedades obreras experimentaban un comportamiento absolutamente distinto. Eran entidades cuya actuación no estaba supeditada a los intereses de los patronos y por ello quedaban mucho más expuestas a los avatares de la confrontación social. Su existencia mostraba un carácter un tanto cíclico. A la desorganización producida tras el fracaso de alguna huelga reivindicativa sucedía al poco tiempo la reorganización de la entidad.

La existencia de tareas fuertemente especializadas y, en consecuencia, la necesidad de la patronal de disponer de mano de obra suficientemente 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 fuertemente reivindicativo, su orientación predominantemente socialdemócrata les inclina, en ambos puertos, a la firma de acuerdos con la patronal y a aceptar un marco de relaciones laborales fuertemente institucionalizado. También hay que hacer mención por parte de la patronal de sindicatos amarillos para hacer frente al creciente poder de los sindicatos de clase⁽²⁷⁾.

En diversas circunstancias a lo largo de todo el período, las sociedades obreras de oficio se agruparon en organismos de carácter superior, por ejemplo se integraron en las Federaciones Obreras locales. Tuvieron dificultades los obreros portuarios para dotarse de una organización sindical única para todo el puerto, aunque en La Luz lograron formar una única organización, el **Sindicato de Industrias Marítimas**, afecto a la UGT (1932)⁽²⁸⁾. Asimismo

(27) La APCBLP promovió y financió la Asociación Libre de Obreros del Puerto de La Luz en 1925.

(28) Para los sindicatos obreros en el Puerto de la Luz, ver Suárez Bosa (1990 y 1995).

mo, en España ⁽²⁹⁾ no fue efectivo un sindicato nacional de portuarios.

Las grandes diferencias en la estructura del mercado de trabajo, con colectivos de trabajadores separados por su procedencia geográfica, profesional y residencial, trabajó en contra de la existencia de sindicatos generales de obreros portuarios. Pero el motivo principal de su limitada existencia fue el éxito de las estrategias paternalistas de la patronal. Mediante la creación de los montepíos de carácter mixto, a los que nos hemos referido anteriormente, los patronos consiguieron apartar del sindicalismo de clase a un contingente importante del colectivo portuario. Ni en 1923, durante la huelga del transporte, sin duda el momento más crítico vivido en las relaciones laborales del puerto barcelonés, se consiguió alinear al Montepío de San Pedro con los Sindicatos Únicos de la CNT, junto al resto de sociedades obreras del puerto y del ramo de transporte ⁽³⁰⁾.

b) Asociacionismo patronal

Del mismo modo en que las tareas de carga y descarga portuarias experimentaron durante todos estos años importantes cambios, también se modificó sustancialmente la estructura patronal.

En cualquier caso, el número de asociaciones patronales fue mucho menor a la de entidades obreras en razón de su mayor estabilidad durante todo este tiempo, pero cuando necesitaron unirse para hacer frente al empuje asociativo de los trabajadores lograron potentes asociaciones patronales. En 1925 se fundió la Asociación Patronal de Buques de Las Palmas (APCBLP) que agrupó a todos los consignata-

rio y estibadores de este puerto, 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.

El cambio principal producido en la representación patronal barcelonesa fue el debido a la pérdida de importancia, hasta su desaparición final, de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, con la integración, en 1929, de todos los consignatarios en la nueva Asociación de Consignatarios de Barcelona ⁽³¹⁾. Probablemente este proceso estuvo vinculado a cambios en la estructura del capital en el comercio marítimo de la ciudad, a la pérdida de la importancia del capital catalán, frente al ascenso del peso de las navieras del resto de España y del extranjero.

Otro grupo importante de entidades patronales era el constituido por colectivos de importadores especializados en determinadas mercancías, como sucedía con la Asociación de Comerciantes en Carbón Mineral o la Cámara Sindical de la Madera. Los comerciantes miembros de estas entidades asumían directamente la organización de las tareas de carga y descarga de sus mercancías específicas cuando éstas llegaban en grandes partidas o en cargamentos completos.

V. ORGANIZACIÓN Y CONTROL DEL TRABAJO PORTUARIO

Un elemento de consenso se estableció en torno a la conveniencia de retribuir el trabajo portuario con un salario nominal algo superior a la media respecto a los trabajos de características similares en otros sectores. Todos conocían el carácter irregular de las tareas portuarias,

(29) 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. Hobsbawn (1979).

(30) FPC (1923).

(31) Asociación de Consignatarios de Barcelona *Memoria de la labor efectuada por la Junta Directiva el año 1929*. Barcelona, 1930.

y parecía clara la necesidad de compensar, aunque fuera mínimamente, a los trabajadores por los días en que permanecerían inactivos⁽³²⁾. Por ello, normalmente las reivindicaciones obreras no se centraban en aspectos salariales, aunque éstas no estén ausentes, especialmente en las épocas de crisis⁽³³⁾.

Lo esencial para los trabajadores portuarios era conseguir el control en el reparto de trabajo, por ello el turno rotatorio en la contratación fue una de las máximas aspiraciones de los portuarios. Por el contrario, 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⁽³⁴⁾.

En un sentido parecido, la existencia de un número mínimo de trabajadores destinados a cada tarea, la 'mano', era otro de los aspectos importantes para el mantenimiento del control del trabajo portuario; y su composición también influía en el rendimiento en el trabajo. No obstante, este caso no presentó un carácter tan conflictivo. El papel normativo de la costumbre se aplicó aquí para mantener invariable la composición de manos⁽³⁵⁾, y ello a pesar de que quizás las innovaciones tecnológicas habrían per-

mitido 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.

Al margen del sistema de contratación eventual, los patronos disponían de otro elemento utilizado en el control de la fuerza de trabajo, esto es el empleo de semanales o trabajadores fijos; los semanales mantenían una relación de carácter estable con sus empresas, siguiendo unas pautas más parecidas a las de otros sectores industriales distintos del puerto. Sólo las empresas más importantes, las que tenían a su cargo alguna de las líneas regulares del tráfico marítimo del puerto de Barcelona, podían asumir la contratación de trabajadores de este tipo; en el de La Luz las empresas consignatarias también tenían un cupo fijo de obreros, acordado y respetado en los diversos acuerdos⁽³⁶⁾.

Aunque durante todo el período el número de éstos fue verdaderamente minoritario en comparación a los contratados eventualmente⁽³⁷⁾, 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 construir 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

(32) También fue aumentando progresivamente la parte salarial no devengada directamente, sino dedicada a cubrir la nueva normativa sobre seguros de accidente o para establecer una serie de subsidios de protección social. Inicialmente el único riesgo cubierto por las entidades patronales y por las obreras fue el pago de una indemnización por defunción. Cuando hemos visto cómo los comités paritarios se habían instituido para disponer de órganos de negociación colectiva ya se ha señalado su papel en la generalización de diversos subsidios, es decir, en la instauración de un sistema de protección social. (Ver por ejemplo las Bases aprobadas para el Puerto de Las Palmas de 1933...).

(33) Véase el análisis de las huelgas de 1911, 1925 y 1933 en el Puerto de La Luz en Suárez Bosa (1990 y 1995) y las de Barcelona en Ibarz Gelabert (...).

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

(35) Para Barcelona ver, *Reglamento del Montepío de Socorros y Caja para la Vejez de San Pedro Pescador*. Barcelona, 1915; para Las Palmas las Bases de Trabajo citadas anteriormente.

(36) El máximo de obreros fijos que podía emplear cada casa, aparte los guardianes, es el siguiente: Miller y Cía., 16; Bautista y Martínón, 12; Elder Dempster, 12; Álvaro Rodríguez López, 20; Juan Bordes, 9; Yeoward, 8; Woermann, 5; y Bruno Mever, 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, págs. 7 y 8).

(37) En 1935 no llegaban al 20% los trabajadores semanales de la sección de bordo. *La Humanitat* n.º 1.062 (21-07-1935).

muchos casos incluso en contra de las decisiones de los sindicatos y de los trabajadores agrupados en los mismos.

La organización del trabajo en los puertos la podemos incluir como jerárquica⁽³⁸⁾. Al principio, hacia 1883, todavía el capitán del barco era el representante del naviero encargado de contratar a los capataces (*caps de colla* en Barcelona), a la llegada del buque en el puerto. El capataz era en muchos casos el líder natural de un grupo de trabajadores que solían contratarse juntos, y que estaban normalmente unidos por vínculos familiares.

La figura del consignatario ya existía, pero fue partir de entonces cuando, ante la conveniencia de agilizar los trámites necesarios para reducir al máximo la estancia del barco en el puerto, su papel adquirió mucha más importancia. 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.

La relación jerárquica de naviero, capitán, *cap de colla* y trabajador portuario, fue progresivamente sustituida por la de naviero, consignatario, capataz y trabajador portuario. Cada capataz solía trabajar siempre para el mismo consignatario y, a su vez, éste era el representante habitual de los mismos intereses navieros⁽³⁹⁾. En el puerto barcelonés, la dependencia personal existente se traducía en la dependencia orgánica de las asociaciones de capataces, respecto a la de los consignatarios, y de la de éstos respecto a la de los navieros. No era extraño que las asociaciones de navieros, consignatarios y capataces tuvieran la misma dirección social, como tampoco era raro que las asocia-

ciones de consignatarios destinaran periódicamente subvenciones para colaborar económicamente al mantenimiento de las sociedades de capataces.

VI. CONCLUSIONES

Del análisis de la organización del trabajo en dos importantes puertos españoles, ubicados en zonas geográficas muy diferentes, podemos concluir que la organización del trabajo respondió a la necesidad de lograr mayor eficacia en los trabajos. Progresivamente se fue instaurando un marco legislativo que propició un mejor ordenamiento en las tareas portuarias. En ello influyó la implantación de organizaciones, tanto de trabajadores como de empresarios.

Entre los años finales de la anterior centuria y en las primeras décadas del presente siglo se fue configurando las formas de la organización del trabajo en ambos puertos, similar, por otro lado, a las de otros puertos, aunque ofrecen algunas especificidades. Esa configuración responde a las necesidades de la navegación marítima, al interés de los empresarios de obtener mayor rendimiento en las faenas portuarias.

BIBLIOGRAFÍA

- Asociación de Consignatarios de Barcelona (ACB) (1930): *Memoria de la labor efectuada por la Junta Directiva el año 1929*. Barcelona, 1930.
- Anuari Estadístic de la ciutat de Barcelona. 1918-1920*. Barcelona, 1923.
- 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.
- BEAN, R. (1982): "Custom, job regulation and dock labour in Liverpool, 1911-39" en *International Review of Social History*, nº 3. Vol. XXVII.
- CABRERA, M. (1983): *La patronal en la II República. Organizaciones y estrategias (1931-1936)*. Siglo XXI, Madrid.

(38) Según O. Williamson (1989).

(39) Es interesante señalar que esta misma relación jerárquica mantenida en las tareas de carga y descarga se reproducía en las entidades patronales.

- 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 al era industrial: una síntesis histórica", en Joan CLAVERA (comp.), *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*. Cívitas. Madrid, págs. 82-157.
- CLAVERA, J. (comp.) (1992): *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Cívitas, Madrid, 1992.
- 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.
- Diario Las Palmas de julio de 1929*. (Número especial).
- Federación Patronal de Cataluña (FPC) (1923): *Breves consideraciones sobre la actual huelga de transporte*. Barcelona.
- 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*, nº 1, págs. 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.
- HOBBSAWM, E. (1979): *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*. Crítica, Barcelona.
- IBARZ GELABERT, J. (1993): "Disciplina, rendimiento, resistencia y acomodación. Los estibadores portuarios de Barcelona en la II República y el primer Franquismo (1930-1947)", *Cuadernos de Relaciones Laborales*, nº 3, Madrid, págs, 51-63.
- (1993b): "Sociedades y montepíos. Asociacionismo laboral de los cargadores y descargadores del puerto de Barcelona, 1884-1931", en *Sociología del Trabajo*, nº 18, págs. 119-138.
- (199..): "El port de Barcelona en la crisi constitucional de 1934", en *L'Avenç*, nº 196.
- (199..): "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.
- 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, págs.
- QUINTANA NAVARRO, F. (198..): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz. 1883-1913*. CIES de La Caja de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- RAHOLA, F. (1911): *El tráfico en los puertos*. Castellón de la Plana.
- Reglamento del Montepío de Socorros y Caja para la Vejez de San Pedro Pescador*. Barcelona, 1915.
- REIG ARMERO, R. (1982): *Obrers u ciutadam. Blasquisme i moviment obrer*. Institució Alfons el Magànim, Valencia.
- Reglamento del Montepío de Socorros y Caja para la Vejez de San Pedro Pescador*. Barcelona, 1915. 1.
- SUÁREZ BOSA, M. (1990): *El movimiento obrero en las Canarias Orientales (1930-1936)*. CIES de La Caja de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- (1995): *Economía, sociedad y Relaciones Laborales en Canarias en el período de entreguerras*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Consejería de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- 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.