

La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891-1980)

Miguel Suárez Bosa

I. INTRODUCCIÓN

La organización del trabajo portuario tiene unas peculiaridades derivadas de 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. El estudio de la organización histórica de la organización del trabajo en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, nos puede dar una 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. 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 en las actividades¹, 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.

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, un arma poderosa para lograr sus objetivos reivindicativos.

Así pues, después de la Introducción (I), en esta comunicación tratamos de los aspectos generales del puerto y las características del mercado de trabajo (II); 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 y, por último, en IV el papel de las patronales y obreras en ese proceso.

II. EL PUERTO Y SUS GENTES

El Puerto fue 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

1. Por tanto, la demanda de estos servicios es prácticamente inelástica según De Rus y otros en la obra antes citada, pp. 36-37.

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 treinta².

Pero la irregularidad en la ocupación es una peculiaridad del trabajo portuario, consecuencia directa de la discontinuidad del tráfico marítimo: 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 alternaban 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 eventual³. 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; 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 SESTIBA⁴.

El abanico de las **principales profesiones** era relativamente reducido (coseadores 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), y varía a lo largo del tiempo pues con la introducción de medios

2. 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 Gottschackl, 1930).
3. 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).
4. 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)

mecánicos⁵ y el aumento de mercancías se irá enriqueciendo con una mayor especialización, singularmente con la introducción de conductores y guardianes⁶. 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.

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 puerto⁷.

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 "peones de plaza" o eventuales, cobraban sólo el salario de los días que fueran llamados.

-
5. 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 en 1996 al presidente de la APCBLP, Armando Bordes Martín).
 6. 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).
 7. El máximo de obreros fijos que podía emplear cada casa en 1931, aparte de los guardianes, eera 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 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).

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

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 laboral⁸.

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, tras un sonado fracaso de una huelga convocada con el comienzo del siglo, tiene efectividad a raíz de varias huelgas entre 1909 y 1911⁹. 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 1927¹⁰, abriéndose con ellos una nueva etapa en las relaciones laborales en los puertos, aunque estos organismos fueran inicialmente acogidos negativamente por la patronal¹¹.

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 periódicamente¹². 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 Canarias¹³, la firma de un "pacto" (sic) entre sección local del de Transportes de Falange y la APCBLP en 1938¹⁴. Una vez finalizada la Guerra los trabajos en los puertos se regulan

8. Para el concepto de "usos y costumbres" ver R. Bean, (1982).

9. Véase El Tribuno, nº 136 (6-2-1912) y 2.225 (29.7.1912).

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

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

12. 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 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.

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

14. Un ejemplar mecanografiado se encuentra en el Archivo de la ACBLP, carpeta "Personal laboral. 1936-1939"

por normativas de carácter estatal y centralizada, conformándose una legislación específica en el sector¹⁵.

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 trabajo¹⁶. 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 profesional¹⁷.

La organización del trabajo en los puertos la podemos incluir en la categoría de jerárquica¹⁸. 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, éste era el representante habitual de los mismos intereses navieros. Los empresarios estaban muy interesados en controlar el proceso de trabajo, pero chocaban con la 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 circunstancialmente¹⁹.

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

15. 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 SES-TIBA, participada por el Estado (51 %) los empresarios (49 %).

16. Así lo considera Eric Hobsbawm (Hobsbawm, 1979).

17. 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).

18. Según la clasificación que hace O. Williamson (1989, capítulos IX y X).

19. La huelga de 1925 ha sido estudiada en Suárez Bosa (1995, pp. 281-284).

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 barco²⁰. Esta organización ha perdurado, de una manera u otra, hasta hoy día, y habría que 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)²¹, 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 físico²², aunque ello no constituía obstáculo insalvable para que se empleara mano de obra infantil. Las condiciones de tra-

20. 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: 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 (1993).

21. 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.

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

bajo 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 enlodado²³.

Así pues, la imagen del trabajador del muelle eventual se rompe en muchos 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"²⁴. 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 escaseaba²⁵. 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.

A pesar del carácter preferentemente reformista de las organizaciones obreras hasta 1936, la conflictividad en torno a los trabajos portuarios es importante. La actividad huelguística fue una de las principales manifestaciones de la con-

23. 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 cacharos 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 numerosa". De la "Memoria" para el *Proyecto de Pabellón de higiene de los obreros carboneros. 1919*. Recogido por Quintana Navarro (1985, p. 57).

24. 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*, nº 146, marzo-abril de 1983, p. 33.

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

flictividad laboral²⁶. 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 salariales²⁷. 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 sectores²⁸. 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 inactivos²⁹; 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 Sindicatos de Industrias Marítimas (SIM) con las patronales respectivas³⁰ o en la década de 1960, con la gran demanda de "peones de plaza" motivo de una notable inestabilidad que desembocará en la huel-

26. 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).

27. Los procesos huelguísticos en el Puerto de la Luz lo han sido analizados por el autor en (Suárez Bosa, 1995).

28. 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).

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

30. 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).

ga de 1968³¹. 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 sector³².

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 regulará 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 1911³³. 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.

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 disponible³⁴. La razón está

31. Archivo de la APCBLP, carpeta "Personal Laboral", sin clasificar.

32. Desde 1939 se introdujo el salario mínimo regulado según una escala de importancia de los puertos. En los de 10 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.

33. 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

34. 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).

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 dijo³⁵.

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.

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 dio³⁶. Más tarde, una vez que durante la II República se instaura un marco regulado de negociación colectiva con los Jurados Mixtos, la participación en ellos de los empresarios portuarios será plena.

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. Efectivamente, a la altura de la década de 1930 los trabajadores de las diversas categorías y subsectores, desde cargadores a administrativos

35. 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).

36. 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).

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.

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 privilegiado 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 antifranquistas³⁷, la primera huelga del período de la dictadura franquista en el sector.

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 gremiales³⁸. En ello pudo influir el hecho de que las

37. Sectores ligados al ilegal Partido Comunista intentaron hacer converger las movilizaciones de los portuarios con los trabajadores de aparcería (tomates) y el transporte (guaguas). En el puerto se inició el 8 de febrero de 1968 por aumento salarial y por la falta de clarificación de las cuentas de OTP. 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.

38. 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.

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.

BIBLIOGRAFÍA

- BEAN, R. (1982): "Custom, job regulation and dock labour in Liverpool, 1911-39" en *International Review of Social History*, nº 3.
- DE RUS, G. y otros (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).
- GOTTSCHALK, M. (1930): "El paro y el empleo de la mano de obra en algunos grandes puertos europeos", *Revista Internacional del Trabajo*, nº 1., pp. 355-375.
- 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, pp, 51-63.
- 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.
- SUÁREZ BOSA, M. (1995): *Economía, sociedad y Relaciones Laborales en Canarias en el período de entreguerras*. Universidad de Las Palmas/Consejería de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias, Las Palmas.
- WILLIAMSON, O. (1989): *Las instituciones económicas del capitalismo*. Fondo de Cultura Económica, México.