

Empresarios, cambio tecnológico y organización del trabajo en la carga y descarga del puerto de Barcelona (c. 1850-1990)¹

Jordi IBARZ
Universitat de Barcelona

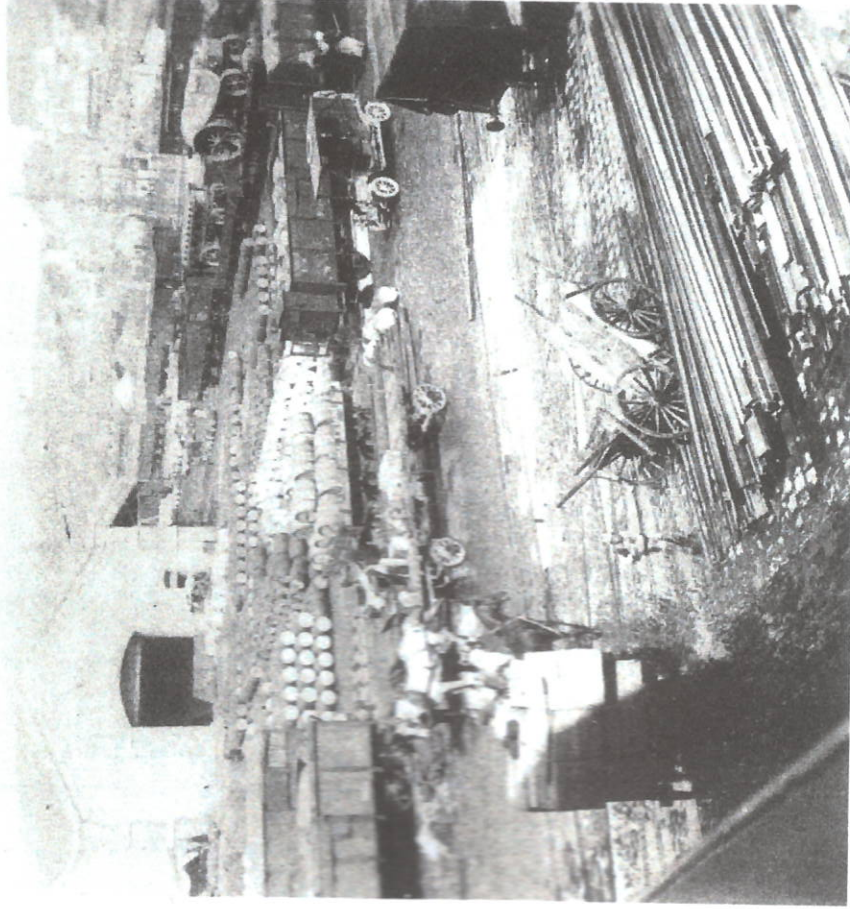


Figure 9: Vue de l'activité à l'entrée du môle E (bassin de la Pinède) années 1910-1920; observer les wagons presque tous détachés (archives CCIMP).

El objetivo de este trabajo es realizar un análisis del origen y la evolución de la figura del empresario de la carga y descarga portuaria de Barcelona. El uso del propio término ya presenta dificultades terminológicas importantes. La desaparición del sistema gremial implicó la aparición de una nueva figura, que solo con el tiempo acabó consolidándose como un empresario. Para buena parte del período considerado, nombrar a los intermediarios en la contratación de los trabajadores portuarios como empresarios es realmente un anacronismo. Durante la mayor parte del tiempo, e incluso cuando ya inequívocamente podían ser considerados empresarios, a sus empresas se las denominó cuadrillas, y sobre todo *collas*². Esta palabra de origen catalán se utilizó también en castellano y en general se refiere a un conjunto de personas que trabajan o actúan juntas en una tarea determinada. Este término tiene una especial importancia en la descripción de ciertas tareas que deben realizarse en equipo, como puede ser la siega o la descarga de buques. En Barcelona las *collas* de descargadores eran dirigidas por uno de ellos y se encargaba básicamente de los tratos con terceros sobre las tareas a realizar o la retribución a recibir. Este director era denominado *cap de colla*. Inicialmente, la tarea principal de este empresario, o más bien proto-empresario, era la gestión de la fuerza de trabajo. Más adelante, la propia evolución tecnológica de la carga y descarga implicó que además debiera organizar una auténtica estructura empresarial con una inversión de capital importante.

1 Este trabajo ha recibido el apoyo financiero del proyecto de investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación « Mundos del trabajo en transición (1750-1930): cualificación, movilidad y desigualdades », HAR2017-84030-P, y del European Research Council « SealIT: Seafaring Lives in transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s », ERC-2016STG 714437.

2 Joaquín Juan Dalac, *Las Empresas estibadoras y la organización portuaria*, Barcelona, Comité de Derecho Marítimo, 1971.

El estudio del sector empresarial de la carga y descarga ha sido hasta el presente prácticamente obviado por la historiografía internacional³, como por la española. Existen dificultades a la hora de definir y delimitar claramente quienes han sido los empleadores o empresarios en el trabajo portuario. Hay una multiplicidad y tipología diferente de los mismos. La existencia de distintos niveles de subcontratación es una dificultad añadida a su estudio⁴. Los empresarios de la carga y descarga mantenían relaciones de subordinación hacia otras figuras empresariales más destacadas como navieros o consignatarios. Así mismo, la carga y descarga portuaria no constituye un sector puntero, ni protagonista de grandes transformaciones en el sector. Todo esto explica el escaso interés historiográfico que han suscitado.

Podemos observar tres grandes períodos en la evolución de la estructura empresarial de la carga y descarga portuarias de Barcelona determinados por los cambios tecnológicos y por las transformaciones en la organización del trabajo. El primer período es el del fin del sistema gremial y la aparición de las proto-empresas, 1850's-1880's. En esta primera fase se produjo la liberalización de las tareas de carga y descarga y la aparición de las *collas* o cuadrillas de estibadores. Es la fase del predominio de la vela sobre el vapor. El segundo período está caracterizado por el uso intensivo de trabajo físico y el carácter eventual en la contratación, una etapa en la que lo principal para las empresas era la gestión de la mano de obra, 1890's-1930's. El tercer y último período es el de la eliminación del trabajo eventual y el de la transformación hacia un sistema intensivo en capital, 1940's-1980's. Obviamente, no existen límites estrictos en esta periodificación. En algún período aparecen elementos nuevos que no se consolidaron hasta el siguiente, en otros se ven claros rastros de la permanencia de elementos viejos, resistiéndose a desaparecer. En definitiva, es una periodificación de fronteras poco nítidas, formulada sobre todo para entender los elementos claves de las transformaciones producidas respecto la figura del empresario de carga y descarga en el puerto de Barcelona.

Esta periodificación es coincidente con otras propuestas, referidas a otros aspectos como son los cambios en el trabajo portuario o la evolución del sistema portuario español. Así, Van Voss y van der Linden al estudiar los cambios en el trabajo portuario distinguen básicamente tres etapas o configuraciones⁵. La configuración gremial, con un bajo nivel tecnológico, baja oferta de trabajo y altos salarios; la configuración intensiva en trabajo, con bajo nivel tecnológico, alta oferta de trabajo y bajo nivel de salarios; y finalmente la configuración intensiva en capital, con alto nivel tecnológico, baja oferta de trabajo, y alto nivel salarial. Estos autores consideran que la cronología puede variar de un puerto a otro, pero en todo caso, estos criterios son coincidentes con los utilizados para definir alguno de nuestros tres períodos. Por otra

3 Sam Davies, «Employers and dock labour: employment, work and industrial relations in international perspective», in Sam Davies et al. (ed.), *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970*, Aldershot, Ashgate, 2000, vol. 2, p. 606.

4 *Ibid.*, p. 607.

5 Lex Heerma van Voss, Marcel van der Linden, «Dockers' configurations», in Sam Davies et al. (ed.), *Dock Workers...*, op. cit., vol. 2, p. 62-80.

parte, Castillo y Valdalisio, al analizar la evolución del sistema portuario español⁶, sitúan una primera etapa en la que se producen cambios en la gobernanza de los puertos, que pasa del Ministerio de Marina al Ministerio de Fomento en 1868 y que, con la Ley de puertos de 1880 y se dota de un mayor protagonismo a las comunidades empresariales portuarias. Estos mismos autores establecen como a partir de los 60's los puertos adquieren una mayor autonomía local, con una coordinación de las grandes inversiones y una progresiva privatización en 1992, cuando detenemos nuestro análisis.

Para cada período he considerado cinco aspectos principales. En primer lugar, he situado la configuración física del puerto. Después he realizado para cada caso la caracterización de quienes son los empresarios de la carga y descarga, dibujando, en la medida de lo posible, cuál era la estructura básica del sector empresarial. En tercer lugar, he atendido a las características principales de las relaciones de empleo, como son la contratación y el mantenimiento de la fuerza de trabajo. Seguidamente he considerado las relaciones de trabajo en las que estos empresarios estaban implicados, lo que incluye comentar las cambiantes condiciones técnicas en las que se desarrollaban. Finalmente, he atendido a las relaciones industriales, donde están incluidas las organizaciones empresariales, las acciones colectivas y los acuerdos de trabajo y convenios laborales.

Fin del sistema gremial y aparición de las primeras proto-empresas portuarias, 1850's-1880's

A mitad del siglo XIX, el puerto de Barcelona era poco más que una bahía abierta que solo con grandes dificultades proporcionaba algo de abrigo y seguridad a los buques. Para la descarga se utilizaba una playa que era compartida por las barcas de pesca y por las barcas que transbordaban las mercancías de las naves atracadas en la dársena. La principal instalación portuaria era el muelle de la Riba y el muelle Nuevo, ambos de dimensiones limitadas. En la dársena, a menudo se aglomeraban los buques, estacionados en unas 5 o 6 líneas⁷. La mayor parte de la carga y descarga se realizaba con barcas que llevaban las mercancías desde los buques a la playa interior del puerto. Esto empezaría a modificarse con la construcción del nuevo puerto a partir de 1868. Las obras llevarían en primer lugar al cierre del puerto con la creación de una rada grande y segura. Esta estaría ya completada en 1881 y para esa fecha ya estaban construidos algunos de los distintos muelles en el interior de la rada⁸, con lo que la descarga empezaría a realizarse directamente del barco al muelle.

6 Daniel Castillo Hidalgo, Jesús María Valdalisio Gago, «Puertos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica: movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)», in José María López Ballesta (ed.), *Los puertos mediterráneos: contactos, multiculturalidad e intercambios: estrategias socioeconómicas, políticas y ecológicas: PHICARIA: IV Encuentros Internacionales del Mediterráneo*, 2016, p. 57-75.

7 Emerencià Rull, *La Marina catalana del vuitcents*, Barcelona, Barcino, 1929, p. 87-90.

8 Junta del Puerto de Barcelona, *Memoria sobre los actos más importantes de la Junta del Puerto de Barcelona, Barcelona*, Establecimiento Tipográfico de Luis Tasso, 1881.

Buena parte de los buques veleros eran descargados por los propios marineros tripulantes de los mismos. Esto sucedía en especial en aquellos buques en los que la retribución de la tripulación era "a la parte", que eran una inmensa mayoría. Con esto se reducían los gastos del buque y, por tanto, aumentaba la retribución de la marinería. Cuando eso no sucedía y hasta la desaparición del sistema gremial, marineros y pescadores pertenecientes al Gremio de Mareantes, eran los responsables de la carga y descarga de mercancías⁹. Los gremios eran los propietarios de las barcas que servían para trasbordar las mercancías desde la dársena a la playa, los principales medios de producción en esos momentos. En los gremios se integraban patronos y marineros¹⁰, pero no estaba permitido el uso de barcas ajenas al gremio para realizar las descargas. Obviamente, existía una diferenciación social y económica sus miembros, pero el reparto del trabajo se realizaba de un modo equitativo por sorteo diario. Los comerciantes y capitanes que deseaban descargar un buque se dirigían al gremio y éste les proporcionaba la mano de obra adecuada y les garantizaba la calidad del trabajo. Después de la publicación del RD del 19 de marzo de 1850, los gremios de mareantes, que hasta el momento tenían el monopolio en las tareas de carga y descarga, perdieron ese privilegio. Dos años después, en marzo de 1852, estalló un conflicto en el puerto de Barcelona. Un grupo de unos 200 miembros del gremio se separó del mismo y, organizados en cuadrillas, empezaron a trabajar por menos precio del estipulado en los aranceles. Estas cuadrillas, lideradas por alguno de los antiguos marineros agremiados, constituyeron las primeras proto-empresas portuarias. A partir de aquel momento, el gremio actuó como una cuadrilla más, en competencia con las que habían surgido en su seno, que además estaban formadas por alguno de sus miembros más jóvenes y robustos. Con dos Reales Decretos de 11 de julio de 1864 se suprimieron los gremios de mar, y explícitamente el Gremio de Mareantes del Puerto de Barcelona¹¹.

La aparición de estas cuadrillas de trabajadores portuarios implicó una modificación substancial en las relaciones de ocupación. Si hasta entonces la contratación de los trabajadores portuarios era realizada a través del gremio, a partir de la mitad del siglo XIX reinó la libre contratación. El período coincidió con el del primer gran crecimiento del tráfico portuario. En esta época, aún bajo el predominio de la navegación a vela, estos buques solían permanecer en los puertos durante períodos prolongados. La larga estada en los puertos permitía que los capitanes se ocuparan personalmente de la recepción de la carga, de su embarque, de la descarga, y del libramiento y percepción de los fletes. El capitán también se encargaba de atender las incidencias y reclamaciones producidas y realizaba las gestiones oportunas delante

9 Brendan von Briesen, *Service-Sector Guilds and the Challenge of Liberalization: the Organization of Maritime-Cargo Handling in Barcelona, c. 1760-1840*, Tesis Doctoral, Universitat de Barcelona, 2017, p. 137.

10 Francesc de P. Colleforms Lladó, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona, 1750-1865*, Barcelona, Gráficas Marina, 1951, p. 58.

11 Jordi Ibarz, «Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873», *Ayer: Revista de Historia Contemporánea*, n.º 120, 2020, p. 143-169.

de autoridades o particulares con tal de que al zarpas el buque tuviera resueltas todas las cuestiones derivadas de su estancia en el puerto. Entre estas gestiones estaban la contratación de los trabajadores encargados de la descarga de los buques. En principio no existía un lugar específico para realizar la contratación. Ésta se realizaba habitualmente en tabernas cercanas al puerto, y se efectuaba de manera colectiva, a partir del contacto realizado con los líderes de las cuadrillas.

En general, las relaciones de trabajo estaban determinadas por un bajo nivel de utilización de medios tecnológicos. El capital invertido en las tareas de carga y descarga estaba ocupado básicamente en grúas y barcas. La legislación vigente establecía que toda la infraestructura portuaria era propiedad de la administración. Esto se refería tanto a la llamada obra muerta, es decir muelles, escolleras, almacenes y diques, como a las grúas que se fueron instalando. Al margen quedaban las barcas, que inicialmente habían sido propiedad del gremio y que, después de 1852, estaban mayoritariamente en manos privadas. De las 225 barcas que se registraron entre 1852 y 1863, el 56% fueron registradas como propiedad de personas vinculadas a oficios marítimos (marineros el 29%, patronos 22% y carpinteros de mar y similares 6%). El resto eran de comerciantes o de vecinos de Barcelona. El análisis nominal de los 20 capataces o *caps de colla* existentes entre 1852 y 1863, es decir, de los surgidos con la desaparición del gremio muestra que éstos eran propietarios de 65 barcas. No obstante, tan solo 12 de ellos eran propietarios y, además, solo 2 poseían la mitad de todas esas barcas, aproximadamente el 14% del total¹². Esto nos indica que la desaparición del sistema gremial permitió la entrada en el negocio marítimo de los comerciantes, que en principio eran ajenos al mismo. Por otra parte, el alto porcentaje de patronos y de pilotos en la propiedad de esas barcas muestra que la diferenciación social preexistente en el sector actuó sobre la inversión en esos medios. Finalmente, también resulta claro que entre los proto-empresarios de la carga y descarga existían diferencias importantes. Mientras que algunos eran tan solo gestores de mano de obra, otros, unos pocos, se erigieron en los propietarios de una parte importante de las barcas. Algo parecido sucedía con las grúas. Como he comentado, estas debían ser propiedad de la autoridad portuaria. De hecho, la Junta de Obras del Puerto instaló algunas grúas hidráulicas que, en general, estuvieron sobredimensionadas respecto a las necesidades del puerto. Por ese motivo, se autorizó la instalación de 26 grúas de tracción manual que constaban como propiedad de comerciantes, armadores o consignatarios, pero que realmente lo eran de las cuadrillas de carga y descarga. En marzo de 1890, las grúas fueron expropiadas por la Junta de Obras del Puerto a causa de las infracciones realizadas por dichos propietarios, que las explotaban comercialmente cuando estaba establecida la cesión gratuita al resto de cargadores si sus propietarios no las utilizaban¹³.

12 Id., Brendan von Briesen, «From corporations to companies: the development of capitalism in maritime-cargo handling in the port of Barcelona (c. 1760-1863)», *XII European Social Science History Conference*, Belfast, Ireland, 2018.

13 Caja 1012, H-1781, n.º 3, Año 1887, Expediente relativo al proyecto de establecimiento de las grúas de mano por cuenta de la Junta, Archivo de la Junta de Obras del Puerto, Museo Marítimo de Barcelona.

Durante estos años la conflictividad fue muy episódica. Tan solo existe constancia de la realización de un par de huelgas, ambas bajo la influencia de La Internacional. La primera en el verano de 1870, poco después de la constitución de la Federación Regional Española en junio de ese año y que era la sección española de La Internacional. La segunda se realizó en verano de 1884 y también en esta ocasión los obreros se agruparon en una organización vinculada a la internacionalista Federación de Trabajadores de la Región Española. Los dos conflictos pretendían el reconocimiento de las organizaciones obreras y terminaron con el fracaso de los trabajadores¹⁴. Un nuevo conflicto, similar a los anteriores, se produjo en 1890. En este conflicto los marineros que realizaban tareas de carga y descarga en el puerto, agrupados en una sociedad denominada "Marineros Trabajadores del Puerto de Barcelona", reclamaron el establecimiento de un turno de trabajo¹⁵. Ante esta amenaza, los jefes de las cuadrillas se mostraron intransigentes y decidieron constituir una nueva entidad. Esta presentó la forma de una sociedad de socorros mutuos, el Montepío de San Pedro Pescador. Dicha organización, para hacer frente a las reivindicaciones obreras, aceptó la jornada de las 8 horas junto con otras mejoras laborales. En la misma se incorporaron buena parte de los marineros descargadores y también los capataces o *caps de colla*. Durante décadas, el Montepío de San Pedro Pescador, dirigido por los capataces de la carga y descarga, consiguió mantener bajo control a los estibadores que trabajaban a bordo de los buques, la principal especialidad portuaria en número de trabajadores¹⁶.

Configuración intensiva en trabajo, proliferación y diversificación empresarial, 1890's a 1930's.

A finales del s. XIX el puerto de Barcelona había experimentado importantes transformaciones estructurales. A las escasas infraestructuras existentes en el periodo anterior se respondió con la construcción de un nuevo puerto que al inicio del periodo considerado ya estaba terminado. Las obras recibieron un nuevo impulso a partir de 1900, cuando empezó a construirse el puerto que se concluiría hacia 1912 y que daría lugar a una configuración prácticamente estable hasta bien avanzado el siglo XX¹⁷. En 1882, el volumen de mercancías transportadas por buques de vapor superó a las transportadas por veleros en España. Las condiciones del nuevo puerto respondían a las necesidades del paso de la vela al vapor. Por otra parte, la navegación a vela no desapareció de la noche al día, por lo que se dio una coexistencia de las condiciones creadas por la nueva navegación a vapor y las tradicionales de la vela.

14 Jordi Ibarz, «Sociedades y montepíos: asociacionismo laboral de los cargadores y descargadores del puerto de Barcelona, 1884-1931», *Sociología del trabajo*, nº 18, 1993, p. 119.

15 Diario Mercantil, 12 de octubre de 1890.

16 Jordi Ibarz, «El Montepío de San Pedro Pescador y las sociedades de socorros mutuos de los estibadores de Barcelona, 1890-1939», en Santiago Castillo (ed.), *Solidaridad desde abajo. Trabajadores y socorros mutuos en la España contemporánea*, Madrid, UGT, 1994, p. 107-124.

17 Joan Alemany, *El Port de Barcelona: història i actualitat*, Barcelona, L'Avenc, 1984 y *El Port de Barcelona*, Barcelona, Lunwerg, Port de Barcelona, 1998.

Como hemos visto, en la etapa anterior, los comerciantes, que eran realmente los grandes importadores, habían jugado un papel muy importante en las transformaciones de la carga y descarga. Sus iniciativas consiguieron desarticular el sistema gremial y potenciaron el surgimiento de las nuevas empresas de carga y descarga. No obstante, ese predominio de los comerciantes se modificó de nuevo, con el paso de la vela al vapor. Los buques de vapor no podían estacionarse indefinidamente en la dársena y para ser rentable su explotación las tareas de carga y descarga debían realizarse con celeridad. Los requisitos de la nave acabaron imponiendo a los comerciantes sus condiciones. Como el capital invertido en los vapores era mucho mayor que en los veleros, resultaba imperativo incrementar su rendimiento. Por ello, era imprescindible reducir el tiempo en el que los buques permanecían en los puertos. Esto, junto con el incremento de la competencia comercial y el aumento de la complejidad burocrática de los trámites portuarios, hizo que los navieros empezaran a nombrar a personas físicas o jurídicas locales para realizar alguna de las funciones que anteriormente realizaban los capitanes. Esto es lo que explica la aparición de una nueva figura en el transporte marítimo, el consignatario¹⁸. El consignatario se encargaba de tener a punto todo aquello que el vapor necesitara a su llegada al puerto. Entre estos servicios estaban los de la carga y descarga.

La nueva situación presentaba diferencias notables cuando distinguimos lo sucedido con los dos principales tráfico en el puerto de Barcelona, la mercancía general y el carbón. En la carga y descarga de mercancía general la situación era más compleja que en el carbón. En el caso de la mercancía general, los barcos no solían ir cargados de mercancías pertenecientes a un solo destinatario. Por ese motivo, ningún comerciante podía asumir directamente las tareas de carga y descarga. Los consignatarios eran responsables de esa gestión que se encargaba a las diversas empresas de carga y descarga existentes. Se empezó a dar una asociación entre determinadas proto-empresas de carga y descarga y algunos consignatarios, para quienes trabajaban de forma preferente. Por su parte, hacia 1862, el carbón mineral ya se había convertido en la principal mercancía en peso traficada en el puerto de Barcelona. Prácticamente la mitad de las descargas eran de carbón mineral y su importancia creció en los años siguientes¹⁹. Esta mercancía procedía principalmente de Inglaterra y era transportada en su mayor parte por vapores extranjeros. Los cargamentos venían contratados, a menudo, por cargas completas a un solo comerciante. El modo como el carbón llegaba a la ciudad permitió que los comerciantes mantuvieran el control de la práctica totalidad del sistema de descarga. No consta en este caso la existencia de cuadrillas de trabajadores homologables a las surgidas en la carga y descarga general. Los comerciantes del carbón disponían de capataces que contrataban a los trabajadores necesarios a la llegada de los buques.

18 Véase el artículo de Jordi Ibarz.

18 Agustín Vigier de Torres, Guillermo Pérez Olivares Fuentes, *Compendio de derecho y legislación marítima*, Madrid, Varicop, 1958; Rodolfo A. González Labrero, *El Agente consignatario de buques en España*, Librería Bosch, 1989.

19 Albert Carreras, César Yáñez, «El puerto en la era industrial: una síntesis histórica», in *Id.*, Joan Clavera, Josep Maria Delgado, *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres Estudios*, Madrid, Civitas - Port Autònom de Barcelona, 1993, p. 81-107.

Los capataces de la carga y descarga ocultaban deliberadamente su condición empresarial para evitar el pago de impuestos. Esto es un elemento que dificulta la caracterización de estas empresas. En una reunión de los *caps de colla* en noviembre de 1908, con motivo de adecuarse a las exigencias de una nueva legislación sobre accidentes de trabajo, se discutió sobre esa figura. Sobre si tan solo eran directores de "agrupaciones de matriculados dedicados a la carga y descarga" o si en lugar de ser vistos como meras cooperativas de trabajo "pasan a ser a diario patronos desde el momento en que los individuos que las forman no bastan para ejecutar toda la carga y descarga". Uno de los participantes en la reunión acabó señalando que la situación de indefinición de su figura jurídica se había mantenido durante mucho tiempo por motivos fiscales. Manifestaba que las *collas*, si no se consideraban empresas, estaban exentas del pago de la contribución industrial. Además, también indicaba que los 13 capataces presentes en esa reunión ocupaban directamente entre 800 y 1300 obreros, con lo que su condición empresarial no podía discutirse²⁰.

Otro elemento importante que dificulta la identificación de la figura del empresario de carga y descarga es la existencia de grandes diferencias en ese subsector. Así, convivían pequeñas empresas unipersonales, prácticamente sin capital material, con estructuras empresariales complejas vinculadas a grandes empresas navieras. Aunque esto ya se dio en el período anterior, es ahora cuando más claramente se muestra esa diferenciación. El capital necesario para el funcionamiento de estas empresas podía ser diverso, pero, en todo caso, resultaba de vital importancia la posesión del capital social frente al capital material. Considerando dicho capital social como los vínculos y las relaciones de los empresarios estibadores con determinadas compañías de navegación o consignatarios. Si en la fase anterior pudo ser importante la posesión de grúas y, sobre todo, de barcasas, su importancia se redujo en la presente etapa. Las grúas habían sido expropiadas en 1890, como ya hemos visto, y el fin de la construcción de un nuevo puerto en 1912 hizo desaparecer progresivamente el uso de barcasas. Una muestra de esa diferenciación empresarial se dio con los capataces del Montepío de San Pedro Pescador. Entre 1928 y 1930 fueron 23 *collas* y 24 capataces individuales de esta entidad los que contrataron a trabajadores. Los capataces individuales eran aquellos que contrataban a trabajadores cuando los necesitaban pero que no tenían una estructura empresarial mínima. De las 23 *collas*, el 65% solo ocupaban regularmente entre 1 y 4 trabajadores, las 8 restantes ocuparon entre 7 y 122 trabajadores de media. Como vemos, la diversidad empresarial era la norma en la carga y descarga portuarias²¹.

En este período la contratación siguió realizándose básicamente por libre elección. No obstante, fueron estableciéndose diversos sistemas que reconocían un mercado de trabajo cerrado. En especial a partir de la década de los 1890's surgió de forma estable este "closed shop" con la creación de Montepíos que integraban a

trabajadores y capataces. El ejemplo paradigmático es el del Montepío de San Pedro Pescador en la especialidad de bordo, pero hay otros casos como el Montepío de Santa Eulalia fundado en 1891 en el carbón mineral. Para las especialidades más pequeñas, las referidas a tareas con más cualificación, esta reserva se producía a través del reconocimiento empresarial de sociedades obreras. Esta situación se veía alterada, de forma más o menos episódica, por las reivindicaciones obreras y la actividad huelguística. A menudo, las huelgas terminaban con el fracaso de los trabajadores. Esto comportaba la desaparición de la sociedad obrera y la suspensión de ese sistema de reserva del trabajo. En paralelo, solían incorporarse nuevos trabajadores en el puerto, que inicialmente actuaban como esquireles, pero que, a menudo, conseguían consolidar su posición en el puerto. Este sistema mixto de montepíos i sociedades obreras se mantuvo hasta la década de los 1920's. A partir de entonces, la reserva se realizó con la inscripción de empresarios y trabajadores en unos censos reconocidos mutuamente y bajo el control de la administración. Primero con los denominados Comités Paritarios, y posteriormente en la década de los 1930's con los Jurados Mixtos²².

Inicialmente, las condiciones de trabajo eran fijadas como anexos a los estatutos de los montepíos o por acuerdo con las sociedades obreras. Cada vez más, se entró en dinámicas de negociación colectiva y por ello fue necesaria la creación de entidades representativas de los distintos empresarios de la carga y descarga. En paralelo, se dio un aumento extraordinario de la segmentación en el trabajo portuario con la creación de un gran número de especialidades. Cada especialidad, implicaba la existencia de empresas de carga y descarga específicas. Como ejemplo de lo anterior podemos situar: la Mutua Barcelonesa de Descargadores (1906), la Mutua Marítima de Descargadores del Puerto (1908), la Cámara Sindical de Maderas (1912), el Sindicato de Cargadores, Descargadores y Receptores de los muelles de Barcelona (1919), la Unión de Capataces del Montepío de San Pedro Pescador (1926), la Asociación General de Capataces del Puerto de Barcelona (1926), o el Sindicato de Almacenistas Importadores de Carbón Mineral del Puerto de Barcelona (1928)²³.

Las relaciones de trabajo, en términos tecnológicos, estuvieron marcadas en este período por la desaparición de las barcasas. A partir de la construcción del puerto en 1881, las barcasas quedaron relegadas a la descarga del carbón mineral. Su importancia, además, se redujo por la construcción de un sistema mecánico en la descarga del carbón en 1900²⁴. Finalmente, con el nuevo puerto a partir de 1912, las barcasas prácticamente desaparecieron. A partir de entonces, el capital en la carga y descarga se concentró en los diversos medios auxiliares, como carretones, carretillas, básculas, encerados y similares. Al principio, todos los elementos móviles eran de tracción humana o animal, aunque, progresivamente, algunos se fueron mecanizando.

22 Jordi Ibarz, «Sociedades y montepíos», s. n. p., art. cit.

23 Libros de Registro de Asociaciones, Archivo del Gobierno Civil de Barcelona.

24 Jordi Ibarz, «En "bicicleta" hacia ninguna parte: El corto viaje de la descarga mecánica del carbón en el Puerto de Barcelona, 1899-1965», in *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*, Sevilla, 2001, p. 435-448.

20 Exp. 5428, Mutua Marítima de Descargadores del Puerto de Barcelona, Archivo del Gobierno Civil de Barcelona.

21 Elaboración propia a partir de la información disponible en las memorias anuales del Montepío de San Pedro Pescador entre 1928 y 1930.

Los carros fueron el medio principal para el movimiento de mercancías dentro del puerto durante la mayor parte de este período. Algunas de las huelgas portuarias más importantes estuvieron vinculadas a los carreteros. Este fue el caso de la huelga de diciembre de 1910 o la de 1923²⁵. A partir de los años 20 hicieron su aparición las carretillas eléctricas. En cualquier caso, la mayoría de estos medios de transporte no eran propiedad de las empresas de carga y descarga, sino de otras, contratadas en caso de necesidad. Lo mismo sucedía con las grúas, que desde 1890 eran propiedad de la Junta de Obras del Puerto que las alquilaba a particulares. Por este motivo queda claro que la posesión de un capital monetario no era algo importante para la constitución de una empresa de carga y descarga. Era mucho más interesante estar en poder de un capital social, tal y como lo hemos definido anteriormente, basado en la relación de confianza y subordinación entre capataces y empresarios de la carga y descarga y los consignatarios.

La relación de subordinación existente en el día a día del trabajo portuario entre los capataces y empresas de carga y descarga respecto los consignatarios se reproducía en sus organizaciones empresariales. Esa relación de subordinación se traducía en el cobro por parte de consignatarios del 20 al 30 por ciento de lo cobrado por esos capataces²⁶. Más adelante, a finales de los años 20, consignatarios y empresas estibadoras se incorporaron en una nueva entidad, Todas Operaciones Marítimas (TOMSA), creada con la intención de conseguir el monopolio de la carga y descarga portuaria²⁷. Durante los años 30, con el advenimiento de la Segunda República, se estableció un nuevo sistema de relaciones laborales, prohibiéndose las entidades mixtas de obreros y empresarios. Esto facilitó que los trabajadores consiguieran el control del Montepío de San Pedro Pescador y se alinearan junto la CNT. Estos trabajadores, no tan solo plantearon diversas iniciativas destinadas a mejorar sus condiciones de trabajo, sino que también intentaron hacer desaparecer a las empresas de carga y descarga. A partir del importante conflicto de 1931, en el que los trabajadores intentaron que la distribución del trabajo existente se realizara por turno y no por libre contratación, se plantearon diversas iniciativas para la sustitución de las empresas de carga y descarga. Primero con el ofrecimiento directo del Sindicato del Transporte de la CNT, y más adelante ya en 1933, con la creación de una cooperativa de trabajo, que tuvo una vida efímera pero que representó una seria amenaza para los capataces del puerto²⁸.

25 José Luis Martín Ramos, «Anàlisi del moviment vaguístic a Barcelona (1914-1923)», *Recerques: Història, economia i cultura*, n.º 20, 1988, p. 102-103.

26 *El Diluvio*, 16 de marzo de 1901.

27 Asociación de Consignatarios de Barcelona, *Memoria de la labor efectuada por la Junta Directiva durante el año 1929*, Barcelona, Imprenta Boda, 1930.

28 Jordi Ibarz, *Treballar a ciutat. Sindicalisme i Relacions Laborals dels Estibadors del Port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*, Lleida, Edicions de la Universitat de Lleida, 2000.

Configuración intensiva en capital, concentración y disminución de las empresas, 1940's-1980's.

En general, en este período se produjo un crecimiento del puerto, pero de un modo diferente a lo sucedido con anterioridad. El tamaño medio de los buques había crecido significativamente y los veleros desaparecieron definitivamente del transporte marítimo. Se pasó de necesitar un gran número de metros lineales de atraque, a la conveniencia de tener, sobre todo, grandes superficies y almacenes donde depositar las mercancías. Esto se incrementaría con la paletización y, sobre todo, con la aparición y extensión del tráfico en contenedores. Por otra parte, este crecimiento portuario no fue uniforme en todo el período que consideramos ahora. Podemos distinguir dos grandes etapas. La primera abarcó de los años 40 a los 60, y estuvo completamente condicionada por el resultado de la Guerra Civil Española y por los negativos efectos de la política económica del nuevo régimen franquista. Fue una etapa de estancamiento, e incluso de retroceso económico. En cambio, hay una segunda etapa, a partir de la década de los 60, en la que se manifestaron las nuevas necesidades ya mencionadas a causa de la unificación de la carga y del crecimiento del tráfico. A partir de 1965 se aplicó un plan general de ordenación del puerto, que sirvió de base de las obras de ampliación de este durante los siguientes veinte años. Entre 1959 y 1979, el puerto duplicó su superficie terrestre y la superficie de agua abrigada, se multiplicó por 1,7 la línea de atraque y por 2,7 la superficie, y el número de grúas se triplicó²⁹. Finalmente, a partir de los años 80, continuó el crecimiento de la zona portuaria y se crearon diversas terminales de contenedores.

Después del estancamiento producido con la postguerra, el tráfico empezó a crecer lentamente. Hasta 1960 no se recuperó el valor del tráfico total que se había dado en los años 30. No obstante, a partir de ese momento el crecimiento del tráfico fue exponencial. Buena parte de ese crecimiento se debió al incremento del tráfico de los graneles sólidos, como el carbón y la potasa, o los cereales y las harinas, y de los graneles líquidos, básicamente derivados del petróleo. Pero también la mercancía general experimentó un crecimiento espectacular favorecido, como hemos dicho, por la unitarización de la carga y el uso de los contenedores³⁰. Todo esto provocó también un incremento extraordinario de la productividad en el trabajo, que es un claro indicador del desarrollo de la mecanización, con el uso de los contenedores, la creación de terminales especializadas y también de la reorganización del trabajo portuario.

Todo este crecimiento afectó también al número y al carácter de las empresas de carga y descarga. La reducción del número de empresas fue progresiva desde la década de los años 40, en paralelo al incremento de la dimensión media de las mismas. En la primera parte de este período aún existió la figura de empresario individual, sin estructura empresarial que conseguía actuar como tal a través de una relación personal de confianza con un consignatario determinado. Pero al lado

29 Joan Alemany, *El Port de Barcelona...*, op. cit., p. 130.

30 Joan Clavera i Monjonell et al., *Economía e historia del Puerto de Barcelona: tres estudios*, Madrid, Port Autònom de Barcelona, Editorial Civitas, 1993.

de estas micro-empresas unipersonales, como ya sucedía anteriormente, existían grandes estructuras empresariales, que fueron las que marcarían la pauta a partir de la década de los 1960's. Hasta los años 80 las empresas de carga y descarga mantuvieron la denominación de *collas*, pero eso era un anacronismo fuera de lugar. Lo más interesante del período que ahora tratamos es la profunda transformación de la estructura empresarial, caracterizada por la concentración, con desapariciones y fusiones de las empresas portuarias existentes. De las 130 empresas existentes en 1946, se pasó a las 83 de 1965, pero esta tendencia creciente continuó hasta las 23 empresas que en 1990 contrataron algún jornal. La mayoría de los empresarios existentes al principio del período considerado no fueron capaces de conseguir el capital necesario para afrontar la mecanización de esta nueva etapa. Debe tenerse en cuenta que hacia 1964 un 90% de la carga general ya estaba paletizada, lo que requería el uso de unos medios mecánicos inexistentes en el período anterior. Siguiendo el modelo vigente, en los años sesenta, las empresas se encargaron de asumir la infraestructura móvil mientras que los diques, muelles y también las grandes grúas seguían a cargo de la autoridad portuaria. En 1965, las 65 grúas pórtico y semi pórtico existentes estaban en mano de la Junta de Obras del Puerto. En cambio, las 80 grúas móviles y las 111 carretillas elevadoras eran propiedad de las empresas de carga y descarga. Por otra parte, tan solo el 11% de las empresas poseían el 63% de las carretillas elevadoras, o el 5% de las mismas tenía el 50% de las grúas automotrices, lo que es un indicador de la diferenciación empresarial existente en el sector³¹. La irrupción de los contenedores acentuó las transformaciones en el sector empresarial. El requerimiento de capital asociado al empleo de esa nueva forma de manipular la mercancía general a partir de la década de los 70 dejaría fuera de juego a la mayoría de las empresas que habían actuado hasta entonces. Los contenedores fueron manipulados inicialmente con los medios mecánicos disponibles. No obstante, progresivamente, se fue hacia la construcción de grandes terminales específicas, operadas como concesiones de la autoridad portuaria. Estas requerían una infraestructura en forma de grúas especializadas y de otras instalaciones a cargo de las propias empresas de estiba. En 1975, tan solo 2 de las 108 grúas pórtico existentes en el puerto eran de particulares, aunque eran de las que tenían más capacidad de carga. En cambio, las empresas poseían 409 de las 411 carretillas elevadoras y 135 de las 141 grúas automotrices³². Al final del período considerado nos encontramos ya muy lejos de las figuras empresariales que se habían conocido hasta el momento. Estamos ante grandes grupos empresariales que, cada vez más, asumirán la propiedad de todos los medios de carga y descarga. En 1985, 6 de las 7 grúas pórtico de más potencia eran de particulares, cerca del 85%³³.

Las transformaciones producidas en la organización del trabajo son lo que justifica la existencia de este período que, como hemos visto en términos de tráfico y

de transformación tecnológica, presenta dos etapas muy diferenciadas. Los trabajadores fueron integrados, obligatoriamente, en una nueva organización del trabajo creada por la administración. El registro de los trabajadores portuarios y la creación de planes estatales para la gestión del trabajo portuario se inició en Europa a partir de los años 20 a cargo de los regímenes fascistas y se generalizó en buena parte de los países democráticos después de la Segunda Guerra Mundial. Este fue el procedimiento adoptado para la eliminación del trabajo eventual y para el establecimiento de una fuerza de trabajo estable³⁴. A partir de 1939 se estableció, no solo en Barcelona, sino en todos los puertos de España, la incorporación obligatoria en una nueva organización de trabajo, que en 1942 pasó a depender del Ministerio del Trabajo y recibió en nombre de Servicio de Trabajos Portuarios. A esta medida se sumó la contratación por turno rotatorio de trabajo, una antigua reivindicación obrera que, irónicamente, fue implantada por el nuevo estado franquista³⁵.

Esto modificó substancialmente la gestión y control de la mano de obra. Hasta 1939 había quedado exclusivamente en manos de las empresas portuarias, que de la administración prácticamente solo requería el control del orden público. En cambio, con el nuevo estado franquista, las relaciones laborales quedaron subordinadas y condicionadas al nuevo régimen. La dictadura significó una situación de privilegio para las empresas. Se prohibieron las huelgas y se persiguió no tan solo al sindicalismo obrero, sino a cualquier forma de organización autónoma de los trabajadores. En especial durante los primeros años del franquismo, con la brutal represión que implicó el exilio o la ejecución de toda una generación de líderes sindicales, la situación se mantuvo bajo un cierto control. A partir de los años 60, con las transformaciones surgidas en el puerto, fue necesario un cierto nivel de negociación colectiva. Esta se centró en la discusión sobre los rendimientos mínimos a realizar en las tareas de carga y descarga y debió realizarse bajo la presión y los condicionantes de un estado no democrático. Las discusiones se plantearon en los órganos mixtos de representación que existían en el seno del Servicio de Trabajos Portuarios.

El estado fascista había creado unos nuevos Sindicatos Verticales formados por empresarios y trabajadores. Los trabajadores integraban la denominada Sección Social del sindicato. Por su parte, las organizaciones empresariales existentes antes de la guerra, que habían intentado su reconstrucción en 1939, se vieron obligadas a incorporarse a la Sección Económica del Sindicato Vertical. La afiliación era obligatoria para todos, pero mientras los trabajadores vieron condicionada su actuación por las jerarquías fascistas de la organización sindical, los empresarios pudieron desarrollar su actividad colectiva sin ese tipo de limitaciones. Con el sistema de reserva del puesto de trabajo y de turno en la contratación, los empresarios perdieron las herramientas principales de que disponían para la gestión de la mano de obra. Eso no

34 Vernon H. Jensen, *Hiring of Dock Workers: And Employment Practices in the Ports of New York, Liverpool, London, Rotterdam, and Marseille*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1964; Gordon Ashton Phillips, Noel Mitchell, *Coastal Labour: The Unemployment Question in the Port Transport Industry, 1880-1970*, Oxford, Oxford University Press, 1985, p. 241-245.

35 Jordi Ibarz, *Trebollant el silenci: les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el franquisme, 1939-1947*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2004.

31 Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, *Memoria anual del puerto de Barcelona. Año 1965*, Barcelona, Talleres Gráficos A. Sanpons, 1966.

32 *Id.*, *Memoria anual del puerto de Barcelona. Año 1975*, Barcelona, Talleres Gráficos A. Sanpons, 1976.

33 Puerto Autónomo de Barcelona, *Memoria 1985*, Barcelona, 1986.

provocó excesivos problemas para los empresarios durante los años más duros de la represión, pero cuando esta se relajó un poco, los trabajadores del puerto de Barcelona pudieron recuperar parte del terreno perdido. Seguramente, debido a la prosperidad económica del puerto de Barcelona y al hecho de que en la conflictividad del día a día, los trabajadores habían podido mejorar buena parte de sus condiciones de trabajo. Por eso se llegó al final del franquismo sin que existiera en el mismo un sindicalismo clandestino potente, como si sucedía en otros sectores. Una vez muerto el dictador, con la transición política ya en marcha, se abrió un conflicto centrado en la liberalización de las tareas de estiba. En mayo de 1979, las empresas plantearon su oposición a la existencia de un censo de trabajadores portuarios y, en consecuencia, se opusieron a la continuidad de la Organización de Trabajos Portuarios, el organismo ministerial que había substituido al Servicio de Trabajos Portuarios. Los empresarios de Barcelona, dada la importancia de este puerto, lideraban a los del conjunto del estado. Unos y otros pretendían la instauración de un nuevo sistema de relaciones laborales. Así, proponían el reparto de los trabajadores portuarios del censo entre las diversas empresas, y que aquellos que quedaran fuera perdieran, además, el derecho a la rotación en la contratación³⁶. Las empresas de estiba, agrupadas en la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, emprendieron una lucha para conseguir la privatización de las tareas de estiba. Durante unos diez años esto generó una conflictividad laboral constante, con episodios de gran dureza, como en 1980 o 1986. En cualquier caso, las lógicas de la relación laboral ya no eran estrictamente locales, sino que tenían una dimensión estatal. Finalmente, se llegó a un acuerdo en 1988 que significaría la desaparición de la Organización de Trabajos Portuarios y su substitución por un nuevo modelo de sociedades de estiba de capital mixto, público y privado, que en Barcelona recibiría el nombre de Estibarna. Esto abrió el paso a un nuevo período caracterizado por la paz social, que se mantuvo durante años.

Conclusión

La figura empresarial responsable de organizar las tareas de carga y descarga portuarias fue evolucionando desde su definición inicial como *capataz* o *cap de colla* —de hecho, un *primus inter pares*—, hasta otras fórmulas donde los empresarios eran personas situadas a la cabeza de una estructura empresarial compleja.

Durante más de cien años el sector se caracterizó por la existencia de una gran diferenciación, coexistiendo *capataces* sin ninguna organización económica a sus espaldas y situados en el escalafón más bajo, con las grandes corporaciones vinculadas a empresas navieras o consignatarias. La persistencia de esa diferenciación puede interpretarse como una característica estructural en el sector.

Para la mayor parte del período considerado la tarea más importante de los empresarios de la carga y descarga fue la gestión de la mano de obra. Al ser la

sub-contratación una de las características esenciales del subsector, esto generó unas condiciones de dependencia de los empresarios de la carga y descarga respecto de consignatarios y navieros. Por ello, más importante que poseer un capital material lo era el disponer de capital social, entendido como la red de relaciones de estos empresarios respecto quien podía proporcionarles trabajo. La ayuda de las autoridades fue también importante en la gestión de la mano de obra y para mantener bajo un cierto control a los trabajadores portuarios.

Finalmente, estos empresarios no fueron promotores de los cambios tecnológicos producidos en el sector, sino que más bien fueron a remolque de las transformaciones. Así, tanto los cambios infraestructurales producidos en el puerto a cargo de las autoridades, como las transformaciones en los procedimientos de la manipulación de mercancías promovidos por otros actores del transporte marítimo fueron las causas principales de los cambios en el sector empresarial de la carga y descarga portuaria. Al final del período, solo unos pocos se habrían adaptado a las transformaciones.

36 *Id.*, *Historia general de la Coordinadora (1978-1998). La construcción de un espacio sindical portuario*, Barcelona, Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, 1998.