

# *Disciplina, rendimiento, resistencia y acomodación. Los estibadores portuarios de Barcelona en la II República y el primer Franquismo (1930-1947)*

Jordi IBARZ I GELABERT\*

Normalmente, el interés empresarial de conseguir unos beneficios crecientes acostumbra a resultar incompatible con la aspiración obrera de gozar de unas mejores condiciones de trabajo. Aquí se analizará algún aspecto de las relaciones conflictivas surgidas de esta incompatibilidad, para un caso y un período determinado, el de los estibadores del puerto de Barcelona de 1930 a 1947. Concretamente se centrará el interés en los mecanismos disciplinarios dispuestos por los empresarios para conseguir sus objetivos, y en las estrategias adoptadas por los trabajadores para subvertir sus efectos.

## **Las características del trabajo portuario**

Las dos características principales del trabajo de carga y descarga en el puerto de Barcelona durante los años treinta eran la irregularidad en el empleo y la especialización.

La irregularidad en la ocupación, resultado directo de la discontinuidad del tráfico marítimo, era acentuada por la escasa mecanización existente. Los períodos de inactividad se alternaban con otros de demanda extraordinaria de mano de obra a la llegada de los barcos. Esto, junto con una estructura empresarial heterogénea, pero caracterizada por la atomización, ocasionaba que muy pocos patronos pudieran garantizar un minimum constante de trabajo para mantener en ocupación permanentemente a un número considerable de trabajadores. Así, se recurría a la contratación

---

\* Licenciado en Historia (Universidad Autónoma de Barcelona).

eventual, que para los trabajadores implicaba una irregularidad de sus ingresos.

El crecimiento del volumen del tráfico marítimo facilitó su especialización y por ende la de las tareas de carga y descarga. A la vez que los distintos muelles eran dedicados con exclusividad al tráfico de determinadas cargas, también aparecieron patronos y trabajadores especializados en determinadas mercancías, como en el carbón, la madera o el algodón y otros que contrataban y realizaban tareas específicas, los de a bordo o los de tierra<sup>1</sup>.

A menudo, hasta 1931, trabajadores y empresarios de una misma especialidad se habían encuadrado en entidades de naturaleza mixta, adquiriendo con ello un compromiso mutuo de exclusividad en las tareas que les eran propias. Los patronos, con estas entidades de las que eran directores e inspiradores, consiguieron un doble resultado: por una parte dispusieron de trabajadores con la suficiente aptitud física, pericia y hábito en la realización de su tarea; y por otra, con la reglamentación de las sociedades ejercieron el control sobre sus obreros. Para los trabajadores, ante la inexistencia de otros sistemas de previsión social, la reserva del puesto de trabajo era el método principal para garantizar un nivel regular de ingresos a partir del trabajo exclusivo en el puerto.

Eran frecuentes los conflictos producidos entre los trabajadores de estas entidades y otros no asociados, así como los enfrentamientos entre las distintas sociedades, para delimitar la competencia de cada cual sobre determinadas tareas. Ambos tipos de conflicto solían recrudecerse en situaciones de escasez de trabajo, como las que se dieron en Barcelona a partir de 1930, a causa —básicamente— de la depresión económica internacional.

### **El turno y la disciplina obrera**

Las pocas entidades mixtas subsistentes al principio de los años treinta, acabaron perdiendo ese carácter, siendo incluso proscrita esa modalidad asociativa por la nueva legalidad republicana. Como la contratación masiva de trabajadores no asociados sólo podía ser utilizada por los patronos como método disciplinario en casos extremos, el método coactivo principal empleado cotidianamente para mantener el control de los trabajadores fue la libre contratación. Esta se verificaba entre los miembros de las sociedades obreras que mantuvieron la exclusividad en las distintas tareas portuarias.

---

<sup>1</sup> Rahola, Federico *El tráfico en los puertos*. Barcelona, 1911. pág.14.

La libre contratación era siempre arbitraria. En el mejor de los casos los empresarios portuarios, lógicamente, contrataban sólo a los trabajadores que consideraban más aptos. Con la libre contratación se podía marginar a todos aquellos que redujeran su rendimiento, como los trabajadores más viejos o más desgastados físicamente, o a quienes no cumplieran las normas de trabajo estipuladas. Todos ellos tenían pocas posibilidades de trabajar normalmente, salvo en caso de sobreabundancia de trabajo.

Además, también era posible la discriminación por motivos sindicales, con la marginación de los trabajadores más comprometidos en la defensa de sus derechos. Incluso podía llegarse a cometer abusos como el favoritismo o la cesión a los contratadores de una parte del salario a cambio del privilegio de trabajar.

El más ostensible de los conflictos planteados en el puerto de Barcelona en la década de los treinta fue la lucha por la implantación del turno rotatorio de trabajo, procedimiento considerado por la mayoría de los estibadores como el mejor sistema para solucionar el problema generado por la escasez de trabajo existente. De acuerdo con esta norma, no se permitía la contratación de ningún trabajador hasta que no hubiesen trabajado todos los demás.

A partir de 1931, los trabajadores denunciaron los abusos cometidos con la libre contratación, como el caso “de que obreros a quienes escogía el capataz con frecuencia, renunciaban al jornal íntegro que les correspondía, beneficiándose (éste) con unas pesetas diarias y unas horas más de trabajo”<sup>2</sup>. Por su parte, la patronal consideró que el turno significaba “la no producción, así como el aumento del profesional de la lesión”<sup>3</sup>, y se negó a perder su principal herramienta disciplinaria.

### **La lucha por el turno. Análisis de la actividad huelguística**

Para este análisis se ha considerado tanto el número de huelgas, como una estimación del volumen de jornadas no trabajadas en las mismas, clasificándolas según el motivo de sus causas. En la elaboración de los cuadros se han considerado 30 de las 33 huelgas de las que tenemos constancia, desechando aquellas de las que no teníamos suficiente información. En general, resulta problemático el fijar con exactitud las causas por las que una huelga se llevaba a término, así, p.e. muchas de las luchas contabilizadas como causadas por la hegemonía sindical presentaban a la vez un aspecto de conflicto por el turno. Esto era debido a que cada opción sindical planteaba una solución distinta al problema del paro. Mientras que la UGT confiaba en el establecimiento de un subsidio bajo la tutela de

---

<sup>2</sup> “Solidaridad Obrera”, (21/04/1933).

<sup>3</sup> Asociación de Consignatarios de Barcelona, *Memoria 1932*. Barcelona, 1933. pág.52.

los Jurados Mixtos, la CNT consideraba que la solución a la crisis era el reparto equitativo del trabajo existente a través del establecimiento de un turno rotatorio de trabajo, el turno. Los factores políticos o ideológicos iban también ligados estrechamente a cada conflicto, pero sólo se han considerado como huelgas políticas la participación en huelgas generales de alcance superior al ámbito portuario.

### I. Número de huelgas según su causa, 1930-1936

|              | 1930     | 1931      | 1932     | 1933     | 1934     | 1935     | 1936     | Total     |
|--------------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| Turno        | —        | 4         | 3        | 3        | —        | —        | 1        | 11        |
| Sindical     | 2        | 3         | —        | —        | —        | —        | —        | 5         |
| Político     | 2        | 1         | 2        | —        | —        | —        | —        | 5         |
| Otras        | 2        | 2         | —        | 3        | 1        | 1        | —        | 9         |
| <b>Total</b> | <b>6</b> | <b>10</b> | <b>5</b> | <b>6</b> | <b>1</b> | <b>1</b> | <b>1</b> | <b>30</b> |

### II. Jornales no trabajados (en miles) según su causa, 1930-1936

|              | 1930        | 1931         | 1932       | 1933        | 1934       | 1935       | 1936        | Total        |
|--------------|-------------|--------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|
| Turno        | —           | 164,8        | 6,7        | 67          | —          | —          | 12,5        | 251          |
| Sindical     | 1,1         | 43,4         | —          | —           | —          | —          | —           | 44,5         |
| Político     | 17          | 3,5          | 0,6        | —           | —          | —          | —           | 21,1         |
| Otros        | 8,5         | 0,8          | —          | 0,6         | 0,3        | 0,1        | —           | 10,3         |
| <b>Total</b> | <b>26,6</b> | <b>212,5</b> | <b>7,3</b> | <b>67,6</b> | <b>0,3</b> | <b>0,1</b> | <b>12,5</b> | <b>326,9</b> |

### III. Jornales no trabajados (en %) según su causa, 1930-1936

|              | 1930       | 1931      | 1932       | 1933        | 1934       | 1935       | 1936       | Total      |
|--------------|------------|-----------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Turno        | —          | 50,4      | 2,0        | 20,5        | —          | —          | 3,8        | 76,7       |
| Sindical     | 0,3        | 13,3      | —          | —           | —          | —          | —          | 13,6       |
| Político     | 5,2        | 1,1       | 0,2        | —           | —          | —          | —          | 6,5        |
| Otros        | 2,6        | 0,2       | —          | 0,2         | 0,1        | 0,0        | —          | 3,1        |
| <b>Total</b> | <b>8,1</b> | <b>65</b> | <b>2,2</b> | <b>20,7</b> | <b>0,1</b> | <b>0,0</b> | <b>3,8</b> | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia, básicamente a partir de fuentes hemerográficas.

Con toda esta información es posible distinguir dos períodos claramente diferenciados. De 1930 a 1933, se concentraron el mayor número de huelgas, el 88% del total, y las más importantes, con el 96% de los jornales no trabajados; en contraste, de 1934 a 1936, su número y alcance fue prácticamente nulo.

Las huelgas realizadas para conseguir el turno fueron las más numerosas e importantes con el 76% del total de jornales no trabajados en todo el período, seguidas a distancia de las motivadas por la lucha por la hegemonía sindical, con el 13,6%.

El fin del primer período vino señalado por la derrota de la CNT y la aplicación del modelo planteado por la UGT, con el consiguiente fracaso en el intento de implantar el turno. La segunda etapa se caracterizó por la calma respecto la actividad huelguística.

Con el mantenimiento de la libre contratación parecía difícil que los estibadores fueran capaces de aplicar muchas de las prácticas irregulares en el trabajo que les son características, tales como el absentismo, la negociación diaria del salario, los bajos rendimientos u otras. No obstante, la respuesta a la nueva situación no tardó en producirse.

### **El fraude en los accidentes**

Después del fracaso de la lucha por el turno, muchos trabajadores se vieron obligados a buscar colocación en otros trabajos ajenos al puerto, al mismo tiempo una buena parte de los que no marcharon adoptaron una nueva estrategia basada en el fraude en los accidentes laborales. Esta práctica no era desconocida entre los estibadores barceloneses; como reconocía, ya en 1930, uno de sus dirigentes sindicales: “Es innegable que en nuestros medios pululan individuos que arman de argumentos a estas Compañías (de seguros), ya que así proceden, simulando accidentes, o provocándolos”<sup>4</sup>. Pero lo que al principio era un fenómeno de alcance muy limitado, fue extendiéndose. El crecimiento del fraude a través de los accidentes laborales fue facilitado básicamente por la nueva legislación al respecto<sup>5</sup>, la cual establecía “para los obreros una indemnización igual a las tres cuartas partes de su jornal diario desde el día en que tuvo lugar el accidente hasta el que se halle en condiciones de volver al trabajo incluyendo los días festivos”<sup>6</sup>. Por ello en trabajos eventuales como los del puerto, los obreros lesionados percibían sumas muy superiores “a las que sin el accidente hubieran percibido, como simple remuneración de su trabajo”<sup>7</sup>. Así, dada la escasez de trabajo existente, “mientras el obrero que trabajaba normalmente cobraba a fin de semana tres jornales completos, el accidentado percibía los tres cuartos de los seis jornales, con lo que salía ganancioso”<sup>8</sup>. En el puerto de Barcelona este fenómeno alcanzó propor-

---

<sup>4</sup> “La Señal”, (15/07/1930).

<sup>5</sup> Ley de accidentes de trabajo de 9 de octubre de 1932 y reglamento de la misma de 31 de enero de 1933.

<sup>6</sup> Asociación de Consignatarios de Barcelona, *Memoria 1933*. Barcelona, 1934.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> “La noche”, (04-06-1935).

ciones considerables, así se dio algún caso donde de “un núcleo de cien obreros han llegado a producirse 105 accidentes”<sup>9</sup>.

Los empresarios resultaron afectados no sólo porque con el aumento de la siniestralidad laboral aumentaron las primas de las compañías de seguros, sino más directamente porque algunas de las mutuas que cubrían dichos riesgos habían sido constituidas y eran dirigidas por ellos mismos. Este era el caso de la Mutua de Accidentes Portuarios integrada por los consignatarios de barcos y agentes de carga y descarga del puerto, cuyo domicilio social era el mismo del de sus organizaciones patronales<sup>10</sup>. En un primer momento los empresarios optaron por recrudescer las condiciones de concesión de bajas e indemnizaciones, por ello confiaron al personal médico de las entidades aseguradoras “cuya energía y competencia ha sido puesta de manifiesto en más de una ocasión”<sup>11</sup>, la responsabilidad en la persecución del fraude. Por otra parte, inmediatamente, solicitaron al Ministerio de Trabajo la modificación de la nueva ley de accidentes de trabajo<sup>12</sup>. No fue sino más adelante, con un gobierno de derechas al frente del Estado y con la generalización del problema a otros puertos españoles, que se promulgó el Decreto del 31 de marzo de 1935 que regulaba los salarios a percibir en caso de accidente. Este decreto modificaba la legislación vigente sólo en lo referido a trabajadores portuarios y establecía diversas normas para la persecución del fraude. Así, al establecer como base de la indemnización los jornales efectivamente trabajados en las 4 semanas anteriores al siniestro, de hecho reducía un mínimo del 45% los salarios percibidos en caso de accidente<sup>13</sup>. Pero además concedía “fuerza legal a la aspiración de los capataces, ..., de dar preferencia en el alquiler de los obreros a los especializados en las faenas del día”<sup>14</sup>, estableciendo una vía para que los empresarios pudieran burlar las disposiciones sobre la contratación por turno allí donde se hubieran establecido. En este sentido, se relacionaba la siniestralidad creciente no sólo con el fraude, sino también con la ocupación de trabajadores sin especialización en tareas que la requerían, causada por la implantación del turno como principio director de la contratación. En Barcelona, los resultados de esta disposición ministerial fueron inmediatos, ya en abril de 1935, habían “disminuido los accidentes en más de la mitad, con relación a los meses anteriores”<sup>15</sup>.

---

<sup>9</sup> *Ibid*

<sup>10</sup> Exp 15704. “Mutua de Accidentes Portuarios”. Archivo del Gobierno Civil de Barcelona.

<sup>11</sup> *Ibid*.

<sup>12</sup> Asociación de Consignatarios de Barcelona, *Memoria 1933*. Barcelona, 1934.

<sup>13</sup> “Solidaridad Obrera”, (13/04/1935); “La Rambla”, (10/06/1935).

<sup>14</sup> “Diario del Comercio”, (09/04/1935).

<sup>15</sup> Exp 622-04 “Asociación Catalana de Mutuas de Seguros”. Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

Por otra parte, el decreto resultó un revulsivo para las organizaciones obreras en un momento de desmovilización general. Así, en el puerto de Barcelona, se inició una huelga de celo efectuando la “descarga en conformidad con lo establecido en las leyes de previsión de accidentes”, que redujo el tonelaje descargado y los beneficios de los patronos y encargados<sup>16</sup>. Por otra parte, también se participó en algunas de las protestas organizadas a nivel estatal por la Alianza de Sindicatos Portuarios de España, como la huelga nacional portuaria de 15 minutos, convocada en contra de dicho decreto<sup>17</sup>.

El fraude en los accidentes fue un procedimiento generalizado, aunque no organizado, de escapar a las negativas condiciones de trabajo portuario. Su alcance fue muy superior al del propio puerto de Barcelona, afectando a otros puertos españoles. No obstante, la patronal, al menos hasta marzo de 1936, consiguió atajar los efectos de esta práctica.

### **Epílogo republicano**

Con la victoria del Frente Popular en febrero de 1936, se planteó la conveniencia de derogar el decreto de 1935, lo que pese a la oposición de la patronal de diversos puertos españoles<sup>18</sup>, se materializó con el decreto de 27 de marzo de 1936. En julio de este año, el Alzamiento sorprendió a los estibadores de Barcelona inmersos de nuevo en una huelga, entre cuyas reivindicaciones estaba, como no, la de la implantación del turno<sup>19</sup>. Después de la aprobación íntegra de las bases presentadas, que incluía la aplicación del turno en la contratación, los estibadores se reintegraron al trabajo. Más adelante una disposición de la Generalitat obligó a la patronal y a las compañías de seguros a reintegrar a los trabajadores portuarios la diferencia no percibida por la norma de 1935<sup>20</sup>.

### **El nuevo régimen en el puerto**

Con la llegada de las tropas franquistas a Barcelona en enero de 1939, se reorganizaron las tareas portuarias. Los elementos que sentaron las bases de las relaciones laborales fueron: la creación del Servicio Sindical del Puerto y la abolición de la libre contratación.

---

<sup>16</sup> “Solidaridad Obrera”, (23/04/1935).

<sup>17</sup> “Justicia Social”, (01/06/1935).

<sup>18</sup> “Comercio y Navegación”, (03/1936). También, Exp 64902, “Les disposicions que regulen...”. Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

<sup>19</sup> “La Humanitat”, (07/07/1936).

<sup>20</sup> “Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya”, (30/08/1936).

Los Servicios Sindicales, organizados no sólo en Barcelona sino en los otros puertos del estado, dependieron de CNS y del Sindicato de Transportes. Con su constitución, los puertos se convirtieron en uno de los pocos ámbitos donde el sector más radicalizado de la falange, el liderado por el Delegado Nacional de Sindicatos, Gerardo Salvador Merino, consiguió aplicar en alguna medida el proyecto social falangista.

No esta clara la respuesta de los estibadores de Barcelona ante los intentos de este sector de Falange de integrar activamente a los trabajadores en el régimen franquista por la vía sindical. Pero lo cierto es que la primera de las cinco Banderas del Frente del Trabajo de la ciudad, era la formada por los trabajadores portuarios<sup>21</sup>. En cualquier caso, tras la inquietud provocada entre los militares y las clases acomodadas por el desfile de trabajadores del Frente del Trabajo en Madrid el 31 de marzo de 1940 fue destituido y expulsado del partido<sup>22</sup>. Esto, en el puerto, administrativamente representó la progresiva sustitución del personal falangista del primer momento por otro más sumiso a los nuevos intereses predominantes en la Falange y el Estado e institucionalmente comportó el recorte de la autonomía y competencia de los Servicios Sindicales, proceso completado en 1943, con su transformación en los Servicios de Trabajos Portuarios<sup>23</sup>.

Aparte de las medidas integradoras, la represión también se manifestó crudamente en la primera etapa. Así, la depuración del censo realizada en 1939 afectó aproximadamente al 20% de los trabajadores<sup>24</sup>. No obstante, más adelante, alguno de los efectos de la misma se fueron atenuando. A partir de 1943, una buena parte de los depurados, algunos de ellos tras sufrir penas de cárcel, retornaron y fueron en 1942, cuando las medidas represivas más brutales habían ido cediendo el paso a una actuación, aunque coactiva, menos arbitraria.

## Mantenimiento del turno

La rápida sustitución de la normativa laboral republicana que se dio con el franquismo, no arrastró consigo las disposiciones sobre el turno de trabajo en las tareas de carga y descarga. A pesar de la resistencia empresarial, como la de los patronos de la descarga del carbón, que en enero de 1939 “criaron malestar en la sección porque no querían que el trabajo que había se repartiera por turno ... el trabajo en seguida se normalizó por

<sup>21</sup> “Boletín de la Delegación Provincial de Sindicatos”, (04/1941).

<sup>22</sup> Molinero, Carme; Ysás, Pere: *Patria, Justicia y Pan. Nivell de vida i condicions de treball a Catalunya. 1939-1951*. Barcelona, 1985. pág. 36.

<sup>23</sup> Orden de 27 de marzo de 1943. (Ministerio de Trabajo). Carga y descarga. Modifica Reglamento Trabajo de 6 de septiembre de 1939.

<sup>24</sup> “Boletín de la Delegación Provincial de Sindicatos”, (05/1940).



turno”<sup>25</sup>. La colocación por turno no fue exclusiva del puerto de Barcelona, sino que se reguló por la propia legislación nacional sobre carga y descarga<sup>26</sup>.

Dejando de lado el análisis de los motivos por los que se impuso el turno y se prescindió de la libre contratación, lo que nos interesa señalar es que con ello se privó a los empresarios de su principal mecanismo disciplinario. Por otra parte, al reservarse la función sancionatoria de las infracciones laborales a los SSP y los organismos que le sucedieron, los empresarios no retuvieron potestad sancionatoria directa. Todo esto tendría gran importancia a largo plazo en la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores, pero ya inmediatamente se manifestaron sus efectos.

### **Las prácticas laborales irregulares**

Con la información contenida en los expedientes de sanciones instruidos a partir de 1942, y en los libros de actas de la Subcomisión Permanente<sup>27</sup>, puede efectuarse una aproximación al carácter de las transgresiones obreras. Observando tanto lo que se castiga como la variable rigidez de las sanciones según se apliquen a una u otra infracción, puede establecerse indirectamente un cuadro aproximado de las prácticas irregulares empleadas por los estibadores para conseguir la mejora de sus condiciones laborales. No obstante, resulta imposible realizar estimaciones fidedignas del alcance de estas prácticas. Aunque dispusiéramos de todos los expedientes sancionatorios, su análisis nunca nos indicaría el alcance real de determinada actuación, sino que sólo nos informaría del éxito en la represión de la misma y/o del énfasis aplicado en la persecución de una u otra práctica. Además, muchas de estas estrategias empleadas por los trabajadores no resultaron abiertamente conflictivas —y por tanto perseguidas— en todo el período sino sólo en algún momento, y otras eran tan invisibles que sólo tenemos muestras de su existencia al ir acompañando a otras que sí se sancionaban.

La dureza del castigo pone de manifiesto la fuerte persecución de todo aquello que se pareciera a protesta colectiva o a actos de sabotaje. De 1942 a 1947, los castigos más duros consistieron en el cambio de sección y se aplicaron “como escarmiento” en casos como los comentados ante-

---

<sup>25</sup> Instancia de readmisión de un ex-portuario, A.G.F., en archivo de la Organización de Trabajos Portuarios de Barcelona.

<sup>26</sup> Orden del 6 de septiembre de 1939 (Ministerio de Trabajo). Reglamento del Trabajo de carga y descarga. Art. 5º.

<sup>27</sup> Los expedientes sancionatorios se hallan dispersos en los expedientes personales de los estibadores censados en 1944, y estos, junto con los libros de actas de la Subcomisión Permanente (1947-1951) están en el Archivo de la Organización de Trabajos Portuarios de Barcelona.

## IV. Número de sanciones según sus causas, 1942-1947

|                 | 1942     | 1943      | 1944     | 1945     | 1946     | 1947      | Total     |
|-----------------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| Escándalo       | 1        | 1         | 1        | 1        | —        | 2         | 6         |
| Sustracciones   | 1        | 10        | 2        | 1        | 4        | —         | 18        |
| Negligencia     | 2        | 2         | —        | —        | —        | —         | 4         |
| Abandono        | 1        | —         | —        | —        | 1        | 2         | 4         |
| Contratación    | —        | —         | 1        | 1        | —        | 8         | 10        |
| No horas extras | —        | —         | —        | —        | —        | 56        | 56        |
| <b>Total</b>    | <b>5</b> | <b>13</b> | <b>4</b> | <b>3</b> | <b>5</b> | <b>68</b> | <b>98</b> |

## V. Número de sanciones según el castigo aplicado, 1942-1947

|                | 1942     | 1943      | 1944     | 1945     | 1946     | 1947      | Total     |
|----------------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| Sin resolución | —        | 3         | 2        | —        | 1        | 1         | 7         |
| Sin castigo    | —        | —         | —        | 2        | —        | —         | 2         |
| Amonestación   | 2        | —         | —        | 1        | 2        | 64        | 69        |
| 2 a 7 días     | 1        | 2         | 1        | —        | 1        | 1         | 6         |
| 15 a 20 días   | 1        | 3         | —        | —        | —        | 2         | 6         |
| 1 mes          | —        | 3         | —        | —        | —        | —         | 3         |
| No fijos       | —        | —         | 1        | —        | 1        | —         | 2         |
| Cambio sección | 1        | 2         | —        | —        | —        | —         | 3         |
| <b>Total</b>   | <b>5</b> | <b>13</b> | <b>4</b> | <b>3</b> | <b>5</b> | <b>68</b> | <b>98</b> |

## VI. Causas de las sanciones según el castigo aplicado, 1942-1947

|                | Esc.     | Sus.      | Neg.     | Aba.     | Con.      | NHE.      | Total     |
|----------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Sin resolución | 2        | 4         | 1        | —        | —         | —         | 7         |
| Sin castigo    | 1        | 1         | —        | —        | —         | —         | 2         |
| Amonestación   | 1        | 2         | 2        | —        | 8         | 56        | 69        |
| 2 a 7 días     | 1        | 3         | —        | 2        | —         | —         | 6         |
| 15 a 20 días   | —        | 3         | —        | 2        | 1         | —         | 6         |
| 1 mes          | —        | 3         | —        | —        | —         | —         | 3         |
| No fijos       | —        | 1         | —        | —        | 1         | —         | 2         |
| Cambio sección | 1        | 1         | 1        | —        | —         | —         | 3         |
| <b>Total</b>   | <b>6</b> | <b>18</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>10</b> | <b>56</b> | <b>98</b> |

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por los expedientes sancionatorios.

riormente. En 1942 se aplicó esta sanción a un trabajador acusado de coaccionar a sus compañeros para evitar la entrada de los mismos a los comedores sindicales en un plante realizado como protesta por las deficiencias en las comidas que suministraban<sup>28</sup>. También, al año siguiente, se cambió de sección a un carretillero por considerar que él “y algunos otros averían las carretillas con más frecuencia que el resto de carretilleros”<sup>29</sup>.

El fenómeno reproducido más regularmente en todo el período, según el número de expedientes a él referidos, fue el hurto. La intensidad de la represión de esta práctica varió de uno a otro momento, aunque en la mayoría de estos casos la apertura de los expedientes no se dio tanto por el hurto en sí mismo sino por los agravantes que rodeaban la sustracción. Eran casos flagrantes en los que el autor se negaba a devolver lo sustraído, llegando a la agresión al ser interpelado. Para estos expedientes la sanción presentaba un cierto rigor<sup>30</sup>; en cambio, si no existían agravantes, los casos de sustracción de pequeñas cantidades de mercancía se resolvían sólo con sanciones leves<sup>31</sup>. Todo esto nos indica que el hurto por sí mismo no fue considerado como una práctica conflictiva, sólo hacia el final “los frecuentes robos” denunciados por alguna empresa provocaron la decisión de castigar a los mismos “con el máximo rigor”<sup>32</sup>.

Como veremos, la puesta en marcha de la Subcomisión Permanente en julio de 1947, pretendía aumentar el celo en la persecución de toda actuación obrera que comportara un descenso del rendimiento. Su actuación en el primer medio año de funcionamiento nos sirve para poner en evidencia la variedad de las prácticas irregulares de los estibadores, aunque de alguna de ellas ya tenemos referencias anteriores. Esta variedad, sería también un indicador de su alcance. Encontramos casos de ausencias injustificadas, negligencias en la carga “causando graves daños a la mercancía”, negativa a realizar determinadas tareas encomendadas por la empresa al considerar que no eran competencia propia, “lentitud en los trabajos encomendados”, alteración de los descansos establecidos con tal de “trabajar cada equipo media jornada continuada”, prolongación no autorizada de los descansos, “llegar tarde al trabajo”, sustitución en el trabajo de unos obreros por otros, trabajar estando accidentado. Por su generalización y alcance mención especial merecen las más conflictivas de todas las prácticas, a saber: la negativa a realizar horas extras que provocó la mayoría de las sanciones de 1947 y de todo el período, práctica que “fue motivada por presumir los denunciados que les tocaba por turno trabajar por la noche y ello lo consideraban remunerador”; y la negligencia en la manipulación de

---

<sup>28</sup> Exp 27/42

<sup>29</sup> Exp 72/43.

<sup>30</sup> Exp 57/43, Exp 3/45, Exp SN/47.

<sup>31</sup> Exp 38/42, Exp 14/44, Exp SN/45.

<sup>32</sup> Subcomisión Permanente, acta 8/47, (16/08/1947).

carretillas, provocando múltiples averías, que llevo a la “amonestación por escrito a toda la sección... sin perjuicio de llevar a cabo una reorganización de dicha sección y ... formalizar algunos traslados a la misma”<sup>33</sup>.

### Hacia una nueva situación

La propia existencia de estas prácticas exteriorizan el relajamiento en la aplicación de la disciplina y la mejora en las condiciones de trabajo de los estibadores de Barcelona. Otras indicaciones confirman la magnitud del cambio. El consejo del Delegado del Trabajo de que “se publique una nota para que llegue a conocimiento de todos los trabajadores portuarios, que la asistencia a la contratación en plaza es obligatoria, y que las faltas serán sancionadas severamente”<sup>34</sup>, o la propia negativa a realizar horas extras, nos sugieren una imagen muy distinta de la de los estibadores derrotados del 1934, de mansedumbre y pasividad sublevantes<sup>35</sup>. El propio secretario de la Sección de Trabajos Portuarios reconocía “que en el puerto se manifestaban algunas disciplinas e inmoralidades”<sup>36</sup> relacionadas con la disminución voluntaria del rendimiento del trabajo. De nuevo esto era un fenómeno no limitado al puerto de Barcelona, sino de muchos otros donde había llegado a constituir un grave problema. El “conseguir el lógico rendimiento en las faenas portuarias y a velar por la disciplina en el trabajo” fue una de las razones invocadas para modificar las ordenanzas laborales y redactar el nuevo reglamento del trabajo portuario de 1947, donde se estableció la constitución de las Subcomisiones Permanentes para tal fin. No obstante, tal como se indicaba desde la Dirección General de Trabajo, estos objetivos “no sólo no se han conseguido en muchos puertos, sino que por el contrario diariamente llegan a este Ministerio reclamaciones y noticias que acreditan un sensible descenso en los rendimientos y unos actos de indisciplina que en modo alguno pueden subsistir ni se deben tolerar”. Para acabar con todo esto, no se dudaba en proponer el máximo rigor en las medidas sancionatorias, llegándose incluso a amenazar con “la sustitución temporal o definitiva del procedimiento de rotación en los trabajadores ‘preferentes’ y ‘complementarios’... y... el establecimiento del régimen de libre elección por las empresas, entre los que figuren inscritos en las listas correspondientes”<sup>37</sup>. Se reconocía así una

<sup>33</sup> Todas las referencias de este párrafo se hallan en los libros de actas de la Subcomisión Permanente, vol I, 1947-1948, del que sólo hemos tenido en cuenta los datos de su actuación del 12 de julio al 23 de diciembre de 1947.

<sup>34</sup> Subcomisión Permanente, acta 3/47, (15/07/1947).

<sup>35</sup> “Solidaridad Obrera”, (18/01/1935).

<sup>36</sup> Subcomisión Permanente, acta 23/47, (16/12/1947).

<sup>37</sup> Para este y los entrecomillados anteriores, Ministerio de Trabajo. Dirección General de Trabajo. Servicio de Trabajos Portuarios. Circular nº 18, (28/10/1947).

relación directa de la incidencia del turno en la contratación con la caída del rendimiento del trabajo y el aumento de la indisciplina obrera.

En el puerto de Barcelona, a pesar de estas amenazas, la salida dada a esta situación de indisciplina y caída del rendimiento, no se basó en el recrudescimiento de las medidas coactivas, sino que se empezaron a aplicar otras de carácter remunerativo. Así se comenzó a sustituir el pago según jornada trabajada, por el destajo, o pago según tarea efectivamente realizada. La administración aceptó el “fomentar el destajo puesto que ello supone un incremento en el rendimiento del Puerto al propio tiempo que un aumento en los ingresos de los trabajadores”<sup>38</sup>. Esta última razón fue la que estimuló a los estibadores, no sólo a probar las nuevas condiciones retributivas, sino a solicitar el pago de primas para realizar determinadas tareas con la diligencia requerida<sup>39</sup>. Las empresas también empezaron a ofrecer “una prima a los trabajadores” en determinadas tareas, para conseguir un aumento en el rendimiento de los mismos<sup>40</sup>. Así pues, disciplinarios, consiguieron los estibadores reconducir la situación y modificar a su favor las condiciones en las que se desarrollaba su tarea, dándose paso a unas relaciones laborales de características significativamente distintas a las de todo el período anterior.

---

<sup>38</sup> Subcomisión Permanente, acta 1/47, (08/07/1947).

<sup>39</sup> Subcomisión Permanente, acta 23/47, (16/12/1947).

<sup>40</sup> Subcomisión Permanente, acta 11/47, (03/09/1947).