



HAL
open science

Poderes públicos y relaciones laborales en los puertos franceses en el siglo XX

Michel Pigenet

► **To cite this version:**

Michel Pigenet. Poderes públicos y relaciones laborales en los puertos franceses en el siglo XX. Estados y relaciones de trabajo en la Europa del siglo XX, Ediciones Cinca., 2008, 9788496889156. hal-03750757

HAL Id: hal-03750757

<https://hal.science/hal-03750757>

Submitted on 12 Aug 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

“Estados y relaciones de trabajo en la Europa del siglo XX”

Poderees públicos y relaciones laborales en los puertos franceses en el siglo XX.

Michel Pigenet ¹

Resumen: Nuestra contribución aborda la intervención pública en las relaciones laborales portuarias en Francia en el siglo XX. Se propone mostrar su contexto singular, el de una configuración social marcada por la longevidad del empleo eventual, la importancia del hecho sindical, y también la ambivalencia de actividades de las más comprometidas en las lógicas mercantiles globalizadas y, al mismo tiempo, dependientes de las normas, procedimientos e infraestructuras públicos. Entre estrategia, orden público y paz social, la variedad de las preocupaciones, de los imperativos y de las intervenciones –organización de la contratación y del trabajo, sistema de remuneración, protección y representación obreras, ámbito y alcance de los contratos colectivos...– explica la diversidad de instituciones, instancias y agentes públicos movilizados. Todos recurren a referencias y hacen valer prerrogativas específicas que empresarios y sindicalistas han aprendido a distinguir. Este trabajo ofrece al mismo tiempo una oportunidad para identificar, además de los actores, los registros argumentales propuestos así como los compromisos sociales alcanzados, y brinda también una nueva luz, que puede dar pie a estudios comparativos, sobre la evolución de los contornos y modalidades de uso de las nociones esenciales de dominio y servicios públicos.

A raíz de una movilización con pleno éxito, iniciada en la segunda mitad del año 2000 y llevada a escala del continente, el 13 de enero de 2006 los estibadores consiguieron el rechazo por parte del Parlamento Europeo de un proyecto de directiva que se proponía liberalizar los servicios portuarios. Dicho éxito contrasta con el tedio de una crónica social europea que contiene más declaraciones de intención o conferencias cumbre que acciones resueltas y auténticas victorias. El recorrido de un texto preparado por la Comisión, aceptado después por el Consejo de Ministros y finalmente rechazado en Estrasburgo, pone también de relieve el papel de los actores públicos implicados en un asunto que cuenta con múltiples protagonistas. ¿Cómo se manifiesta la ambivalencia fundamental de unos puertos que, aunque

¹ Catedrático de Historia Contemporánea, Universidad de Paris I, Centre d'Histoire Sociale du XX^e siècle.

sometidos a las referencias, procedimientos y normas del ámbito público, siguen siendo al mismo tiempo el lugar privilegiado de actividades privadas dirigidas, por definición, a las lógicas mercantiles globalizadas?

Los puertos; los usos de un dominio público

Dominios y servicios públicos; los criterios decisivos del derecho francés

Según los juristas², las nociones de puerto y dominio público portuario se basarían en una «construcción jurisprudencial», ya que no existen textos legislativos propios. El artículo L2 del código de dominio estatal fundamenta «su naturaleza o el uso que se les atribuye» sobre criterios de designación de bienes que «no pueden ser de propiedad privada». Curiosamente, el código de los puertos marítimos no remite al código civil, cuyo artículo 538 estipula que «las riberas, terrenos ribereños del mar, los puertos, las abras, las radas» forman parte de las «porciones del territorio francés (...) que se consideran como dependencias del dominio público». Sin embargo la cuestión de la delimitación del dominio portuario persiste, una vez admitido que depende de las competencias del Estado y se efectúa, a través de un prefecto interpuesto, «en el mar y en las tierras (...) a reserva del derecho de terceros»³. Debemos señalar que dicho problema es muy importante en Francia, si bien no lo es tanto en otros países en los que coexisten distintos tipos de regímenes portuarios. De hecho, la definición propuesta por un grupo de trabajo de la Comisión Europea hace todo lo posible por evitar calificar el estatuto de un espacio que su misma función describe⁴. La neutralidad aparente de dicha opción descarta cualquier hipótesis de dominialidad de principio.

² Cf. R. Rezenthel, «Le port maritime à la recherche d'une identité», *Espaces et ressources maritimes*, 1998, n° 12, p. 167.

³ Artículo R151-1 del código de puertos marítimos. Cf. J. Rosgovas, *L'utilisation du domaine public portuaire*, Memoria de Master 2, Universidad de Aix-Marseille III, 2005, p. 10 y siguientes.

⁴ Comisión Europea, ESPO, *Report of an enquiry into the current situation in the major community sea ports*, Bruselas, Publication ESPO, 1996, p. 7.

El enfoque francés hace depender la inclusión en el dominio público de varias condiciones. La parcela implicada debe pertenecer exclusivamente a una persona pública, destinarse al uso directo del público o de un servicio público, o resultar de una ordenación especial que lo posibilite. La designación implica una inalienabilidad esencial cuyas bases jurídicas, fijadas por el edicto de Moulins (1566), figuran en el código de dominio del Estado actual. La regla no admite excepciones, aunque sí deja abierta la posibilidad de una desclasificación a propiedad privada del Estado si un terreno no permite el ejercicio de un servicio público. Eso no afecta a la entidad puerto reservada a los servicios públicos de orden administrativo o de carácter industrial y comercial, aunque sea bajo el régimen de concesión de la maquinaria, de la conducción y del remolcaje. La jurisprudencia del Consejo de Estado considera que las mantenciones son «uno de los elementos del servicio público a cuya ejecución el dominio público suele destinarse»⁵. La interpretación dominante llega a la conclusión de que las empresas privadas participan en dicho servicio, si bien no están sujetas a las obligaciones que lo rigen como, por ejemplo, la explotación de la maquinaria pública. En resumen, la integración al dominio público es indisociable de la noción de servicio público, noción mal definida por un derecho cuya «chapuza» demuestra las dificultades encontradas para hacerla compatible con una doctrina de inspiración liberal, que la considera como una herejía. Los especialistas coinciden sobre el fondo en reservar su uso para las actividades de interés general definidas y controladas por una persona pública. Sin embargo, eso no explica cuáles son los criterios de identificación del «interés general» y de la «persona pública».

Desde un punto de vista histórico, las autoridades locales fueron los primeros actores públicos antes de tener que compartir sus prerrogativas con los distintos componentes de una administración monárquica en vías de modernización. Consecuencia de la Revolución, la racionalización redistribuye los roles aunque no garantiza la financiación. Como único propietario del dominio público portuario, el Estado confía su gestión a los municipios y a las instancias consulares. Pese a las transformaciones acaecidas, dicho régimen

⁵ C. E. de 23 de junio de 1939 y 5 de mayo de 1944.

de propiedad sometido a la vigilancia estricta del Ministerio de Hacienda no conoció modificaciones importantes antes de la disposición del 13 de agosto de 2004. Ésta cierra de modo radical el proceso de descentralización iniciado en 1983 para programar, antes de 2007, la cesión de la propiedad, de la ordenación, del mantenimiento y gestión de los puertos no autónomos a las colectividades locales.

Imperativos, agentes y sistemas públicos portuarios

Lo que se juega en el mar y en los puertos afecta a las necesidades vitales de la nación. Así la Marina, instrumento de proyección internacional, participa en las expediciones de ultramar, en la protección de las grandes vías marítimas y de una flota comercial movilizable al primer aviso. En tierra, la acogida de los buques de guerra, el abastecimiento de la población y las exportaciones requieren asegurar la calidad del equipamiento y la capacidad de los enclaves portuarios para acoger a una mano de obra suficientemente numerosa y fiable como para trabajar en los plazos más cortos. Se trate de seguridad exterior, orden público o economía, su apertura al extranjero implica el control permanente del movimiento de navíos, mercancías y hombres.

Además de los militares, cuya presencia institucional –el almirantazgo– corre parejas en algunas ocasiones con un fuerte dominio espacial, el Estado dispone en los puertos de agentes que dependen de varios ministerios. Los de aduanas son muy activos y supervisan el almacenaje real⁶, mientras que los prefectos, sustituidos en algunos casos por prefectos marítimos, interpretan y filtran los informes de los comisarios y de los comisarios especiales. Los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos constituyen un caso aparte entre los funcionarios provistos de autoridad por la longevidad de una tutela ejercida a veces en nombre del ministerio de Interior, otras del de Comercio o de Obras Públicas. El cuerpo tiene in situ responsabilidades técnicas, económicas, sociales y administrativas al mismo tiempo. Su influencia es importante también

⁶ Se designa así la obligación para las mercancías extranjeras, en tránsito y beneficiarias de la extraterritorialidad fiscal de estar reunidas en una dependencia vigilada del puerto.

en París donde sus miembros controlan las direcciones encargadas de los puertos. Cualquier decisión que les incumba requiere también el dictamen del Consejo Superior de Caminos, Canales y Puertos. En el lado opuesto de los empleos públicos, una parte del personal subalterno – escluseros, conductores de puentes grúas de corredera, pontoneros etc. – depende de Obras Públicas. Por otro lado, los servicios exteriores y las administraciones centrales de la Marina mercante, depende de Trabajo, Economía e incluso de Educación, y pueden intervenir en los asuntos portuarios. Las veleidades de cooperación tropiezan con las rivalidades de cuerpos y culturas. Cuanto más cerca del poder, más reticentes se muestran las administraciones centrales ante los inconvenientes, en términos de prerrogativas y carreras profesionales, de una mayor cohesión de la política portuaria nacional. Sea como fuere, los asuntos portuarios no conciernen sólo al poder central.

Aunque los oficiales de puerto ya no dependan de las administraciones municipales y estén ahora bajo la autoridad directa de Interior, los alcaldes, dotados de poderes de policía general, siguen vigilando el orden de los muelles. Por ese motivo reglamentan el funcionamiento y las tarifas de la manutención en el siglo XIX. Así por ejemplo en Marsella, la municipalidad autoriza en 1814 la reconstitución de una Sociedad de cargadores; en Le Havre, el prefecto se niega en 1802 a ratificar los estatutos de la Sociedad de carretilleros aprobados por el alcalde sensible a la seguridad que proporcionan a los comerciantes y a la utilidad de la publicidad de las tarifas. La cuestión volverá a plantearse en varias ocasiones.

Juegos de actores: los puertos entre las lógicas mercantiles y las normas públicas

Los puertos son fuente de recaudaciones fiscales sustanciosas al tiempo que grandes consumidores de créditos. La balanza de unas y otros fomenta la competencia entre los puertos. Los más importantes se consideran penalizados por la afectación de la mayor parte de los derechos percibidos al presupuesto general del Estado cuando sus rivales extranjeros gestionan directamente sus

ingresos. En Francia los municipios, solicitados en primer lugar para la financiación de los gastos de mantenimiento, participan con desigual entusiasmo en las inversiones de equipamiento fijadas según tasas específicas. Sin embargo las principales remodelaciones incumben al Estado. Ese proceso privilegiado obliga a pasar por procedimientos parlamentarios pesados e inciertos. Sea como fuere, la ejecución de las leyes de equipamiento sigue dependiendo del voto de las cuotas anuales de realización. Con el agravante del clientelismo, de los negocios y de las consideraciones estratégicas, la eficacia de las inversiones públicas adolece de una diseminación entre unos 300 puertos. Planteada en las últimas décadas del siglo XIX, la cuestión de la autonomía no encuentra un principio de solución antes de la víspera de la primera Guerra Mundial.

El 5 de enero de 1912 se vota la primera ley de autonomía; es el resultado de una propuesta presentada en 1907 por Jules Siegfried, natural de Le Havre. Instauro la representación de los «usuarios» en los consejos de administración a los que se provee de recursos propios, aunque se procura que su gestión no dependa solamente de los intereses locales. La guerra no permitirá su puesta en marcha. Unos controladores jefes de explotación – ingenieros militares de Caminos, Canales y Puertos– son designados, asisten los consejos consultivos y se reúnen con los sindicatos. Mantenedos en su función en 1919, esos funcionarios no son los únicos en desear una mayor extensión del estatuto de puertos autónomos establecido por la nueva ley del 12 de junio de 1920. Encargados de la explotación directa de la maquinaria pública, los puertos son gestionados por un Consejo de Administración en los que figuran representantes de la Cámara de Comercio y del ministerio de tutela. Éste nombra al director elegido entre los ingenieros jefes, a propuesta del Consejo de Administración. En el recinto portuario, la ley delega al director los poderes policiales que incumbían en el pasado a los alcaldes y prefectos. Sin embargo las remodelaciones siguen subordinadas a las decisiones nacionales. Únicamente Burdeos y Le Havre optan por una autonomía muy relativa que Marsella rechaza. Transcurrirán más de cuatro décadas antes de la adopción el 29 de junio de 1965 de una nueva ley de autonomía que se

extiende ahora a seis puertos⁷. Les garantiza el apoyo presupuestario del Estado, aunque no modifica el reparto de responsabilidades entre los actores públicos y parapúblicos. La revisión tan esperada del régimen de tasas y derechos amplía en 1968 el poder de los enclaves portuarios. En los años 1990 y 1997, los puertos autónomos financian el 62 % de sus inversiones mientras que las colectividades locales lo hacen en el 13 %, y el Estado y la Unión Europea en el 11% respectivamente⁸.

Tras la fase de fuerte compromiso del 5º Plan (1966-1970), la disminución de las contribuciones estatales corre parejas con su concentración en Marsella, Le Havre y Dunkerque. El parón sensible en los años ochenta se acompaña de una mayor implicación de los actores privados. Para las autoridades, las actividades portuarias siguen «al servicio de la economía nacional» de la que constituyen un «eslabón»; sin embargo la mejora de su competitividad, que se confunde con el interés nacional, requiere el abandono de las facilidades proteccionistas⁹. En consecuencia, el Ministerio de Obras Públicas preconiza favorecer la inserción de los puertos importantes «en la economía de mercado ahí donde la competencia puede tener una influencia ». La descentralización apoya la intención clara de permitir a los «distintos operadores» estar «en condiciones de actuar de modo eficaz y en el interés general del puerto y sus usuarios». Se invita a las « comunidades portuarias » a que se abran a los «profesionales»¹⁰ – o sea, a las empresas privadas. La orientación trasciende las diferencias políticas. En 1990, el ministro de *l'Équipement* (ministro encargado de las Infraestructuras) en un gobierno socialista no ve « ninguna contradicción (...) entre las misiones del Estado y la utilidad de un auténtico espíritu emprendedor en los centros portuarios»¹¹.

⁷ O sea, Le Havre, Burdeos, Marsella, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire y Rouen. Pointe-à-Pitre y La Rochelle han completado recientemente la lista.

⁸ *La politique portuaire française*, Informe del Tribunal de Cuentas del 28 de octubre de 1999.

⁹ Dirección de Puertos Marítimos y Vías Navegables – PMVN -, nota del 27 de junio de 1979 sobre la política portuaria en los puertos comerciales. CAC, 870150, art. 168.

¹⁰ M. Dupuydauby. « Les ports français ; perspectives pour l'an 2000 », *Journal de la Marine marchande* del 19 de enero de 1989.

¹¹ Citado por *La Revue maritime*, nº 417, 1º trimestre 1990.

No debemos por ello llegar a la conclusión de la pasividad de los actores privados en el pasado. Bajo el régimen instaurado en 1939, Obras Públicas y Hacienda homologan las tarifas de manutención tras dictamen de las comisiones locales de embarque y transporte de las mercancías desde tierra a la nave y viceversa. Sea como fuere, las empresas siguen teniendo mucho poder. Pese a la práctica confidencial de descuentos a los armadores y consignatarios, las empresas aplican un coeficiente de margen que incita a incrementar los costes. A excepción del período inmediatamente posterior a la Liberación, período en el que, a modo de experiencia social sin precedentes aunque efímera, una «comisión técnica» del puerto de Marsella reúne a los usuarios, a los distintos servicios y a los sindicatos, el sistema de precios administrados se prolonga hasta mediados de los años sesenta. En 1966, Hacienda experimenta liberaciones de precios. Al mismo tiempo, unos informes aconsejan simplificar y disminuir el conjunto de las dieciocho tasas aproximadamente que afectan a buques y mercancías. Los años setenta ven una progresiva disminución de los controles administrativos centrales conforme se clarifican, redefinen y armonizan los criterios.

Numerosas resoluciones aplicables a los estibadores son de tipo interministerial. Así, la ley del 21 de junio de 1941 prevé, además de la firma del Secretario de Estado de Vías de Comunicaciones, la de su colega de Marina en lo relativo a la expedición de carnés profesionales o a la creación de Agencias Centrales de Mano de Obra – ACMO. Las reglas aplicables para la duración del trabajo afectan al ministerio de Comunicaciones y al de Trabajo. Este último se halla implicado más claramente por la ley del 6 de septiembre de 1947 en la designación de los puertos provistos de una ACMO, en la atribución de carnés profesionales, en la aceptación de las derogaciones, en la fijación del número de beneficiarios y del importe de la indemnización de garantía o de la tasa de cotización de los empleadores... Por último, Obras Públicas, Trabajo y Hacienda están representados en el consejo de administración tripartito de la Cainagod –Caja Nacional de garantía de los estibadores.

Inevitablemente, la variedad de culturas y puntos de vista administrativos acarrea tensiones. En 1954, la dirección de Trabajo estima « criticable » la

decisión de su homólogo de Puertos Marítimos y Vías Navegables de confiar a los ingenieros jefes la determinación de los horarios y la pronunciación de sanciones¹². Dichas divergencias retrasan o aplazan algunas medidas. En los años 1952 y 1953, los ministros de Trabajo y Obras Públicas se enfrentan a raíz de un proyecto de circular referente a las bajas laborales durante épocas de trabajo eventual de sustitución y por motivos no profesionales¹³. Incluida en la lista de las actividades sometidas al control técnico del ministerio de Obras Públicas, la manutención marítima no depende, en tal concepto, de la competencia exclusiva de los inspectores de trabajo cuyas funciones corresponden a los directores de los puertos, ingenieros jefes de Caminos, Canales y Puertos. La especificación de sus atribuciones deja mucho que desear en los muelles en los que, antes de 1914, el respeto de la legislación social muestra importantes lagunas. En 1924, el ministerio de Obras Públicas¹⁴ toma la iniciativa de realizar una encuesta sobre el funcionamiento de los puertos y sobre las reformas que convendría hacer. Sin embargo, el ministerio de Trabajo propone al año siguiente la idea de abrir pliegos locales de quejas de los estibadores. Los confederados prefieren dirigirse a este último para resolver un conflicto que se encuentra en un punto muerto. En 1936 durante las huelgas y después durante la puesta en marcha de las nuevas leyes sociales, la Federación UGT se reúne con su homólogo patronal gracias a la mediación del ministerio de Trabajo. La instauración de delegados es objeto de intercambios en profundidad con los colaboradores de Jean-Baptiste Lebas, aunque en realidad los de Paul Ramadier sean los instigadores del proyecto. En 1937 la coordinación de la puesta en marcha de las 40 horas les incumbe a los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Sin embargo, el ministerio de Trabajo indaga en 1938 las modalidades de cálculo del importe de las vacaciones pagadas. Las leyes «estatutarias» del 28 de junio de 1941 y del 6 de septiembre de 1947 refuerzan el papel de los directores de puertos. Es una

¹² Nota del 26 de octubre de 1954. CAC, 760122, art. 85.

¹³ Carta del Ministro de Trabajo al Ministro de Obras Públicas del 14 de abril de 1953. CAC, 870150, art.

¹⁴ *Bulletin de la Fédération des transports et manutentions des ports, docks et fleuves de France et des colonies*, noviembre 1924.

misión delicada para esos cuadros a quienes todo vincula más, empezando por sus perspectivas de carrera profesional, a la cultura tecnicista de Caminos, Canales y Puertos. Situado como juez y parte, el ingeniero suele anticiparse al funcionario. En guerra abierta con el director del puerto, los representantes de la CGT de Marsella recurren al inspector de trabajo para zanjar el litigio surgido en 1951 entre los corredores dedicados a operaciones mercantiles de tránsito de frutas y verduras¹⁵. Lejos de los muelles, las querellas de atribución agravan el contencioso entre ambos ministerios.

Por otra parte, la homogeneidad de la parte patronal se resiente de las disparidades de tamaño de las empresas y del puesto ocupado en la cadena del negocio y de los transportes. La administración y los estibadores no lo ignoran y juegan con esa desventaja. Las huelgas que acompañan en Fos el largo conflicto de 1973-1974 afectan más a las empresas portuarias que a la Solmer. Mientras los armadores denuncian la «intransigencia» obrera, la patronal de la manutención se indigna por el hecho de que la sociedad siderúrgica pueda amenazar de muerte a los puertos franceses por una mera cuestión de principios¹⁶.

El juego complejo de los actores no sólo traduce la evolución de las relaciones de fuerza, alianzas y compromisos, sino que demuestra también la evolución de las referencias y ambiciones que sus resultados concurren a acelerar. La ambivalencia de los puertos no ha dejado nunca de convertirlos en «el lugar de una apuesta liberal ante un reto de regalía»¹⁷. A mediados de los años sesenta, el imperativo de competitividad internacional, reactivado por la constatación de «desvíos» en beneficio de los puertos extranjeros cercanos, conduce al Estado a acudir a los actores privados. Los altos funcionarios consideran ahora la ocupación del dominio público portuario como «una actividad comercial de ofrecimiento de espacios » que conviene «valorizar» y

¹⁵ Carta del sindicato al director de los PMVN, del 1 de octubre de 1951. CAC, 840136, art. 95.

¹⁶ Declaración de la UNIM del 17 de enero de 1974. CAC, 870150, art. 174.

¹⁷ Título explícito de la tesis doctoral de derecho de E. Tierny, *Le port maritime, lieu d'un pari libéral pour un enjeu régalien*, Nantes, 2003.

«rentabilizar»¹⁸. La orientación quiere ser compatible con la reafirmación de las prerrogativas públicas. Tal y como se explica, cualquier implicación directa del Estado en las inversiones y la explotación portuarias¹⁹, «piezas maestras de la ordenación del territorio, del comercio exterior y de la economía nacional », no es óbice a que éste tenga la « última palabra»²⁰.

Muy pronto, las autoridades aceptaron, hasta solicitaron, la instalación de maquinaria privada en el dominio público. Durante todo el siglo XIX, la construcción de diques de almacenaje opone la administración central, favorable a su financiación, realización y explotación por parte de fuertes compañías, a las autoridades municipales, de acuerdo en ese punto con las instancias consulares. Varias décadas más tarde, las necesidades de la guerra obligan a la administración a reformular sus expectativas y sus normas. Una circular del 30 de enero de 1915 distingue entre las autorizaciones de usos privativos, con o sin obligación de servicio público, concedidas a los industriales deseosos de implantar sus equipamientos cerca del agua, y las delegaciones de servicio público realizadas mediante concesión de maquinaria a ciertas empresas dispuestas a encargarse de su mantenimiento y alquiler a los usuarios. En cualquier caso, la imprecisión subsiste en lo relativo al estatuto del personal encargado de su manejo. La opción estratégica de una siderurgia litoral es la ocasión para experimentar nuevas asociaciones de gran envergadura.

En 1970-1971 en Dunkerque, y luego en Fos en 1973-1974, los estibadores reaccionan de modo contundente a unos cambios que sospechan ser el primer paso a la « privatización de los muelles ». Al final de un conflicto muy largo, el ministro de Obras Públicas promete que velará por que las sociedades concesionarias recurran a estibadores profesionales para sus manutenciones marítimas. Una circular del 14 de junio de 1971 se opone a

¹⁸ *La politique portuaire...*, informe citado.

¹⁹ Las dotaciones ordinarias en capital atribuidas a los puertos autónomos que, supuestamente, están en el centro de las preocupaciones del Estado pasan de una cantidad cercana a los mil millones de francos en los inicios de los años setenta, a menos de 200 millones en 1987. *Journal de la Marine marchande* del 19 de enero de 1989.

²⁰ J. Chapon, *Journal de la Marine marchande* del 19 de enero de 1989.

cualquier asimilación de las concesiones acordadas a una «privatización» de las infraestructuras y de los equipamientos» antes de recusar el objetivo de «desaparición de la noción de servicio público» o de una pérdida del control de la fachada marítima, un «bien escaso». En fe de lo cual el texto enuncia las condiciones de un uso privativo del dominio público: ser benéfico para la colectividad nacional, no perjudicar a los otros usuarios, demostrar la necesidad de una «prolongación» de la fábrica cerca del agua, etc.

Previamente a los cambios del régimen portuario, la reforma del estatuto de los estibadores implica la de la domanialidad. La mensualización de los estibadores así como la mecanización, que el uso de los contenedores, grúas pórtico y carretillas elevadoras vuelve imprescindible, corren parejas con un costoso esfuerzo en equipamiento cuya amortización a largo plazo no coincide con la precariedad de principio de las ocupaciones privativas del dominio público. A la hora de los «resultados positivos» portuarios²¹, los «condicionamientos de la domanialidad» parecen ser «cada vez más incompatibles con las exigencias de los inversores»²². El debate trata ahora del alcance de los «derechos reales» que se les debe reconocer, asunto que compete al legislador. Bajo la presión de Obras Públicas y de la secretaría del Mar, un proyecto de ley nace ante el parecer reticente de Hacienda que guía su puesta en marcha... Votada el 25 de julio de 1994, la ley suscita un comentario del Consejo Constitucional que recuerda los principios intangibles que los decretos de aplicación no deberán ignorar. En concreto, las empresas concesionarias se benefician de un cuasi derecho de propiedad durante la duración del contrato – 70 años máximo – con la posibilidad de hipotecar o ceder el título de ocupación, con una garantía de indemnización en caso de retirada anticipada. Conscientes de esas restricciones, algunos actores privados consideran que la ley conserva el sello de los sectores «tradicionales»

²¹ Alocución de Jacques Chirac, 10 de julio de 1995.

²² J. Dupuydauby, *Une volonté...*, *op. cit.*, p. 12.

de la función pública que sólo se preocupan de las «actividades de interés general»²³.

La eventualidad y su tutela pública en el centro de las relaciones laborales portuarias

La eventualidad, un dato de larga duración del empleo portuario

Expuesta a las fluctuaciones meteorológicas, comerciales y especulativas, la navegación marítima impone sus ritmos a la manutención. En los muelles la prisa alterna con tiempos muertos. Con sus contrataciones fraccionadas, calculadas lo más ajustado posible según las necesidades del momento, la eventualidad implica gastos fijos : « los estibadores cuestan a su patrón sólo cuando le son rentables »²⁴. Los obreros no lo ignoran pero no olvidan hacer recaer sobre las empresas sus gastos de mantenimiento durante los períodos de inactividad involuntaria. Apoyándose en esas bases, el sector escapa durante mucho tiempo del fenómeno de la concentración.

El mercado laboral portuario no incita a las iniciativas municipales. Son escasos los municipios que recurren al derecho previsto en 1884 de centralizar gratuitamente las demandas y las ofertas de empleo. Una ley de 1904 obliga a las ciudades de más de 10 000 habitantes a crear una agencia de colocación. Habrá que esperar hasta el año 1925 para que un texto autorice a los prefectos a sustituir a los municipios sin recursos para la institución de agencias provinciales. Subdivididas en secciones profesionales, unas comisiones paritarias gestionan dichas agencias. Sin embargo a excepción de Nantes y Marsella, ningún puerto se encarga de los procedimientos de contratación de los estibadores. Al ser facultativas, las cajas municipales de desempleo cubren a duras penas los riesgos de eventualidad. El 28 de diciembre de 1926, las condiciones de indemnización de los desempleados totales excluyen a los

²³ *Idem*, p. 15.

²⁴ L. Hilaire, *Dockers, corporatisme et changement*, Transport Actualité-GEP Communication, 1993, p. 86. El autor fue delegado general de la UNIM.

estibadores hasta el decreto del 10 de marzo de 1931 sobre las cajas de desempleo parcial. El 3 de junio de 1931, un nuevo texto aborda el tema de los obreros de los muelles. Sin embargo el plazo de ausencia de trabajo durante tres días –seis media jornadas– a la semana se adapta mal a las indemnizaciones portuarias. Solicitados por los sindicatos, algunos municipios se deciden a actuar. En 1934, 26 cajas municipales y una caja intermunicipal indemnizan a los estivadores desempleados.

Cuando pueden, los obreros habituales de los puertos limitan la competencia en la contratación a través del establecimiento de registros profesionales nominativos y reglamentación de los centros y procedimientos de reclutamiento. Aunque infructuosa, la reivindicación está presente a lo largo de todo el siglo XIX. Las únicas regulaciones admitidas son las de las compañías de diques de almacenaje en contra del parecer de las empresas y de los obreros excluidos. Las grandes compañías de navegación se hacen con un personal de manutención permanente, cualificado y fiable, ajeno a las cohortes de trabajadores « libres » sometidos a los avatares de las contrataciones bicotidianas según vacantes.

En el cambio de siglo, unas importantes huelgas victoriosas consiguen que el acceso a los muelles dependa de la posesión del carné sindical. Incapaces de instaurar un *closed shop* riguroso, aunque deseosos de ir hacia un cierre relativo del mercado de trabajo, los sindicatos reanudan con el antiguo ideal de la asociación y de las cooperativas obreras. Algunos abogan por la municipalización de la manutención. Todos observan con interés la gestión pública de la mano de obra puesta en marcha en 1917 a raíz de la guerra. Las exigencias del abastecimiento llevan al gobierno a nombrar a unos controladores jefes de explotación –Ingenieros militares de Caminos, Canales y Puertos– que se reúnen con las organizaciones obreras. Al acabar el conflicto, la Federación CGT invoca el « derecho de control del Estado » sobre los puertos, la propiedad pública de la maquinaria y la peligrosidad del sector, para preconizar su nacionalización. Decide reivindicar la instauración de un carné profesional. En el ministerio de Trabajo, Charles Piquenard, convoca unas comisiones paritarias nacionales para discutir la cuestión; pero se enfrenta al

veto de los empleadores cuando evoca una posible prioridad de contratación. Olvidada durante varios años, la cuestión vuelve a surgir en enero de 1928. Será en vano también, al igual que la propuesta de ley de los diputados socialistas Tasso, Marquet y Blancho. A excepción de Burdeos, ciudad en la que un acuerdo de enclave portuario lo instituye en 1929, el carné sindical hace las veces de carné profesional en Dunkerque, le Havre o Calais. Aprovechando las conquistas obreras de 1936, los sindicalistas consiguen extender su aplicación ahí donde la relación de fuerza lo permite.

Los poderes públicos recuperan el control en las vísperas de la segunda guerra. Las exigencias de seguridad llevan a las autoridades a un mayor control del personal portuario. A iniciativa del Ministro de Obras Públicas, el decreto del 13 de mayo de 1939 obliga al registro de los estibadores autorizados a trabajar en los muelles. Los acontecimientos precipitan el movimiento. Circunscrita al puerto de París, la resolución del 23 de octubre de 1939 crea una oficina de reparto de la mano de obra cuyos miembros se eligen entre los sindicalistas aceptados. El futuro director de los puertos marítimos pone en marcha una medida parecida en Burdeos que el secretario de la Federación CGT, natural de la ciudad, erige como modelo a generalizar.

La ley del 21 de junio de 1941 va en ese sentido al consagrar la prioridad de contratación de los estibadores profesionales franceses titulares de un carné que lo acredite. El informe previo insiste en el objetivo de normalizar «las relaciones profesionales teniendo en cuenta las condiciones laborales excepcionales en los puertos y el interés capital de la regularidad de su funcionamiento». Aunque el documento aproveche las circunstancias, se inscribe en una óptica de larga duración: «asegurar un mayor rendimiento de las instalaciones mediante reparto racional de la mano de obra», «mejorar la situación material de los estibadores garantizándoles cierta seguridad del empleo y, gracias a eso, (...) incrementar el nivel moral de la profesión». La intervención pública no se limita a controlar la contratación de los estibadores. Encargados de las funciones de inspectores de trabajo, los directores de puertos deben fijar también las modalidades de uso de la maquinaria, establecer los horarios de descanso, las condiciones de ejecución de las horas

extraordinarias, los aumentos y las primas, a reserva de la aprobación ministerial. Cuando surge la Liberación, los legisladores reconocen «la mejora considerable» que la ley ha aportado a la condición obrera, aunque la consideran muy «autoritaria»²⁵. Sin embargo, su refundición tardará en producirse. Los poderes públicos, conocedores de los sistemas extranjeros y conscientes del riesgo de ver cómo los estibadores «abandonan definitivamente» los puertos²⁶, toman conciencia de que se juega el futuro de los «pulmones de la nación». Votada el 6 de septiembre de 1947, la ley rechaza el calificativo de «estatuto» mencionado en la exposición de motivos. A cambio de la indemnización por desempleo, los estibadores profesionales tienen la obligación de estar a disposición del puerto y aceptar cualquier oferta de trabajo. El reto de un incremento de los rendimientos y de la aceptación de horas extraordinarias consigue la adhesión de los empresarios –un «acto pensado»²⁷. Hasta el último momento, a los distintos actores públicos les cuesta ponerse de acuerdo y hablar al unísono. Las connivencias perceptibles por parte del ministerio de Trabajo contrastan con las objeciones del ministerio de Obras Públicas, hostil a la indemnización de desempleo, mientras que Hacienda y Economía temen eventuales desvíos presupuestarios y un incremento de los intercambios exteriores.

La ley define la naturaleza y el ámbito exclusivo de intervención de los estibadores profesionales, beneficiarios de una «prioridad absoluta» de contratación en todo lo referido a «operaciones de carga y descarga de los buques, traslado a un terraplén o bajo un hangar dentro del dominio público marítimo o fluvial». El texto confía a las autoridades la fijación de la cotización patronal que financia la «indemnización de garantía» – IG – abonada a los estibadores profesionales no contratados. Le incumbe al organismo tripartito creado con ese fin recoger y gestionar los fondos: la Cainagod. En menos de una década, los cambios radicales ocurridos en las relaciones laborales

²⁵ Exposición de motivos del proyecto de ley.

²⁶ CAC 920251, art. 14. Nota del subdirector de Empleo en el ministerio de Trabajo (sd).

²⁷ Según el presidente de la UNIM, *Journal de la marine marchande* del 12 de febrero de 1948.

portuarias instauraron un régimen peculiar de «libre empresa con una mano de obra obligatoria»²⁸.

Una vez establecidos los cimientos, su puesta en marcha será cuestión de relaciones de fuerza, alianzas y compromisos. Apenas votada, la ley de 1947 se halla expuesta a vivas críticas. Unos proyectos gubernamentales y unas propuestas parlamentarias se combinan con mayor o menor fortuna, pero se ven rápidamente sustituidos por los de las cámaras de comercio y de los empresarios. Al acecho de la menor oportunidad, Obras Públicas o Hacienda actualizan los expedientes mientras esperan su momento. Unas polémicas surgen constantemente en relación a la interpretación y al respeto de la ley.

Adepta de una lectura selectiva de la ley de 1947, la patronal suele invocar, mucho antes de los años ochenta, el ajuste de los efectivos inscritos, conforme al artículo 20, en cuanto se supera el 25 % de tiempo de trabajo sin actividad. Consciente de la táctica obrera, acusa a los afiliados de la CGT de intentar pasar por encima de ella y preferir negociar con los poderes públicos el importe de la IG o la anticipación de la edad de jubilación «cuando esas cuestiones nos conciernen y cuando podemos ayudar a ponerlas a punto»²⁹. Por otro lado, los empresarios se quejan de que la administración conserva el control exclusivo del procedimiento de retirada del carné profesional. Convencidos del peligro de un ataque frontal, los altos funcionarios se limitan a retocar los aspectos más controvertidos de la ley «estatutaria» mediante textos reglamentarios. Un estudio aboga en 1966 por el estrechamiento de los vínculos que unen a la mano de obra y a las empresas gracias al desarrollo de empleos permanentes. La UNIM considera que ha llegado el momento de presentar sus propuestas. La firme reacción de la Federación CGT lleva al gobierno a aplazar su examen en detrimento de la patronal. En la primavera de 1968, Obras Públicas y Asuntos Sociales aceptan reabrir el dossier, pero las huelgas hacen aparecer otras urgencias...

Construcción de una configuración social singular : le tripartidismo portuario

²⁸ Nota de la dirección de los PMVN del 27 de junio de 1979. CAC, 870150, art. 168.

²⁹ Carta del presidente de la UNIM del 24 de febrero de 1971. CAC, 870150, art. 161.

La dureza de los conflictos portuarios, a la que hay que sumar las «masas» en movimiento, suponen siempre un riesgo de graves desórdenes. Eso bastaría para justificar la intervención frecuente de los poderes públicos. En los muelles, la continuidad de los servicios públicos interesa más a los conductores de grúas –agentes de las cámaras de comercio y de los puertos autónomos en tanto en cuanto que establecimientos públicos industriales y comerciales– que a los estibadores. En 1979 algunos funcionarios mencionan la posibilidad de un servicio mínimo de manutención, aunque reconocen que necesitaría un dispositivo «complicado, difícil de poner en marcha»³⁰. Aunque esté dispuesta a proponer su mediación, la administración sabe también usar de la represión. No duda en recurrir a ella con una determinación que la acerca a los empresarios. Desde los años 1901-1902, el gobierno concibe un plan de «protección de los puertos» en caso de huelga general. Su nuevo refrito prevé medidas que permitan asegurar la libertad del trabajo y la seguridad en los muelles y sobre las aguas en estrecho concierto con las cámaras de comercio y las compañías de navegación³¹. En dicha perspectiva, se invita a las empresas a designar a «hombres de confianza» capaces de asegurar los servicios indispensables.

La contundencia de las pruebas de fuerza explica también el desarrollo de relaciones contractuales precoces. La jornada de 8 horas se generaliza mediante esa vía a partir de 1900, o sea, casi dos décadas antes de su adopción legislativa. Siguiendo la ley Dalbiez del 17 de agosto de 1915, las comisiones mixtas paritarias provinciales guían, después de la guerra, la puesta en marcha de una escala móvil con el riesgo de reavivar la conflictividad en fase de disminución. Por otro lado, empresarios y asalariados suelen recurrir al arbitraje en la definición de compromisos delicados. En le Havre, los vínculos de los sindicalistas con Léon Meyer, alcalde radical ministro en varias

³⁰ Servicio central de explotación, Reflexión del 24 de septiembre de 1979 sobre la estrategia que se debe seguir en caso de un hipotético conflicto con los estibadores en noviembre de 1979. CAC, 870150, art. 168.

³¹ Archivos nacionales, F7 13700, Notas del Presidente del Consejo, Ministro de Interior (Aristide Briand), del 17 de agosto de 1909.

ocasiones de la Marina mercante, explican la implicación de éste en numerosas mediaciones entre los años 1920 y 1936. Se recurre también a los ministros de Trabajo para desbloquear situaciones inextricables. En ciertas ocasiones, algunos alcaldes, inspectores de trabajo, subprefectos o prefectos refrendan contratos colectivos.

La llegada al poder del Frente Popular, la fuerza de las huelgas y el poder de la sindicalización trastocan el juego. Sin embargo las negociaciones colectivas tardan en desembocar en acuerdos. Muestra de los tiempos, cuando las discusiones fracasan en Burdeos, el Presidente del Consejo acepta recibir a los delegados obreros, mientras los empresarios sufren el mal humor de Ramadier. La Unión de las cámaras de comercio se siente preocupada y recuerda al Estado sus obligaciones en la defensa de la propiedad, del orden y de la libertad individual. Sin embargo la intervención administrativa tiene límites. Cuando los obreros de Rouen rechazan, desconfiados, el arbitraje solicitado por los empresarios, éstos decretan el *lock-out*. Designado como árbitro, el Director de Trabajo, Charles Piquenard, tropieza con la determinación de la mayoría de los estibadores contrarios al salario proporcional al rendimiento así como a la obligación de pegar una foto en su carné profesional. Súper árbitro, Grunebaum-Ballin fracasa también antes de que la dirección federal amenace con desautorizar a sus afiliados. En Rouen también, el presidente del sindicato patronal de los usuarios del puerto protesta ante el prefecto por la lentitud, la multiplicación de incidentes y la aparición de reivindicaciones inesperadas, clima «insostenible» que podría acarrear otro *lock-out*. El paréntesis se cierra en 1938. Cuando llega la Liberación, unas antiguas connivencias favorecen la agilización de los expedientes de la Federación CGT que, bloqueados por Obras Públicas o Hacienda, encuentran oídos dispuestos a hacerles caso en el ministerio de Trabajo, en los círculos allegados a Ambroise Croizat. En caso necesario, la Cainagod ayuda a aliviar el coste de ciertas concesiones patronales. En la urgencia de una solución a las huelgas de 1968, los actores acuerdan mutualizar el pago de los días de huelga.

La partida que se juega en los puertos entre los tres actores no significa que haya una perfecta cohesión entre los campos enfrentados. Aunque la relación entre empresarios y estibadores suela consistir en un mero cara a cara, puede ocurrir que una complicidad corporativista margine a los poderes públicos. Al ser tácita, dicha relación deja escasas pruebas; como ejemplo podemos mencionar la carta de agradecimiento que la UNIM envía en 1962 a la Federación CGT en elogio a su hostilidad a un proyecto ministerial de reforma del sistema portuario de Seguridad Social³². Pero el propio ministerio de Obras Públicas se muestra reticente a una revisión que supondría un incremento de los costes... Las fricciones surgen en todos los planos entre empresarios y funcionarios. Los miembros de la CGT son unos auténticos expertos en su capacidad para abrir aún más las brechas existentes en el campo de sus interlocutores o para oponer los distintos niveles de la jerarquía administrativa. En contestación a las audacias reglamentarias de las oficinas parisinas conscientes de sus errores³³, los militantes aprenden a recurrir a la justicia. Así, a instancia de la Federación CGT, el Consejo de Estado anula por exceso de poder la orden del 14 de enero de 1948 por la que el ministro de Obras Públicas encargaba a los directores e ingenieros jefes la fijación de los horarios de trabajo. De paso, invalida dos decisiones del director del puerto de Marsella tomadas durante el grave conflicto de 1950. Escarmentados por otros chascos, los ingenieros intentan anticiparse. Una nota de marzo de 1978 saca las enseñanzas de una consulta del Consejo de Estado cuyo dictamen, calificado de « bastante decepcionante », señala la ilegalidad de ordenanzas prefectorales relativas a las sanciones aplicables a los estibadores. El autor del documento preconiza esperar la censura previsible de una de las ordenanzas mencionadas para hacer público el texto de sustitución³⁴ ya redactado.

³² Carta del 3 de agosto de 1962 citada por L. Hislaire, *op. cit.*, pp. 97-98.

³³ En vísperas de la firma de una circular, el director de los PMVN considera que el texto « en los límites de la legalidad », no aguantaría un examen del Consejo de Estado. Nota del 21 de octubre de 1954 al ministro de Obras Públicas, CAC, 870150, art. 13.

³⁴ Nota del 7 de marzo de 1978 del jefe de servicio central de explotación. CAC, 870150, art. 33.

Los empresarios demuestran también su habilidad para argüir las reivindicaciones obreras a fin de promover sus propias peticiones. En octubre de 1974, el presidente de la UNIM invoca las recientes conquistas de los estibadores para renovar su solicitud de una liberalización de los precios³⁵. La dirección de los Puertos Marítimos y Vías Navegables hace lo propio utilizando para ello los argumentos de la patronal. Sea como fuere, empresarios y poderes públicos coinciden en el análisis de los motivos sociales de la insuficiente competitividad de los puertos franceses. Este es el hilo conductor del informe Choussat-Morinière de 1966 que lamenta las « anomalías » y las « prácticas perjudiciales a la productividad ». El juego se abre cuando los altos funcionarios apuntan las debilidades de las empresas de manutención, en número excesivo, incapaces de hablar al unísono y que se encuentran subcapitalizadas. Si bien las reformas preconizadas actúan sin contemplaciones con las prácticas comerciales opacas y con un modo de aplicación de tarifas que perjudica a la frecuentación de los puertos franceses, las autoridades juzgan con severidad a los establecimientos industriales concesionarios, que no tienen ni idea de la cultura portuaria, como por ejemplo la Solmer cuyo comportamiento « exaspera » al director del puerto de Marsella³⁶.

Los sindicatos de estibadores preocupan e irritan mucho más a los poderes públicos. Hacienda apoya a Obras Públicas en la denuncia de la cobertura de riesgo por accidentes y de las « rigideces » de la configuración social portuaria. Cautelosa ante la vigilancia de la CGT, la administración no desiste, aunque busca « otras disposiciones que permitan lograr, si no el mismo resultado, sí al menos un objetivo similar »³⁷. La táctica no excluye recurrir a la fuerza. Tras uno de esos enfrentamientos en 1971, el ministro de Obras Públicas reconoce en el Consejo de ministros a puerta cerrada, que « empeoró el conflicto a conciencia » a fin de « contrarrestar la debilidad de los

³⁵ Carta del 15 de octubre de 1974 al Director General de competencia y precios. CAC, 870150, art. 19.

³⁶ Nota del 15 de marzo de 1973. CAC, 870150, art. 174.

³⁷ Carta del 22 de septiembre de 1970 del director de los PMVN al presidente de la UNIM. CAC, 870150, art. 161.

empresarios» y obligar a los estibadores al toma y daca³⁸. A finales de los años ochenta, las autoridades se muestran más inflexibles.

En torno a la eventualidad: la precariedad y la subordinación salarial en cuestión

Durante mucho tiempo, la brevedad del tiempo de contratación no ha posibilitado establecer vínculos sólidos entre los obreros y las empresas. «En el fondo –se lamenta el presidente de la UNIM–, el obrero estibador sólo está al servicio de la entidad; lo que equivale a decir que no tiene patrón»³⁹.

Al margen de las formas estabilizadas y normalizadas de la clase asalariada moderna, la eventualidad ha visto desarrollarse una legislación específica distinta del derecho laboral común. Se presiente y se constata en la determinación de la duración del trabajo. Así, la aplicación de las 8 horas es objeto el 29 de abril de 1921 (o sea dos años después de la votación de la ley) de un decreto que prevé amplias derogaciones en los puertos – hasta 4 horas extras diarias – en caso de «trabajos urgentes». Tras las peripecias vividas entre los años 1938 y 1945, la ley del 25 de febrero de 1946 tolera 20 horas extras semanales, mientras las vacantes se estabilizan en torno a períodos unitarios de 4 horas descompuestas en 3 h 20 «normales» y 0 h 40 extras con un incremento del 50 %. Algunos puertos prueban el sistema de las «vacantes americanas» o *shifts* es decir, una contratación por 10 horas, luego 8 horas, pagadas todas con un incremento del 25 %.

Según los empresarios, los salarios reales integrarían la irregularidad de las contrataciones. Una regla no escrita supondría que un estibador ganase en quince días de trabajo lo que un obrero normal en veinticuatro días laborables. Por otro lado, la indemnización de los accidentes laborales da pie a una controversia recurrente que la sospecha de fraude exagera. Aunque las manutenciones sean peligrosas, las recriminaciones patronales arrecian. Más

³⁸ Comunicación de Albin Chalandon al Consejo de ministros, 16 de junio de 1971. CAC, 870150, art. 164.

³⁹ Nota del 22 de marzo de 1971. CAC, 870150, art. 161.

ventajosas que la IG o la indemnizaciones de enfermedad, las prestaciones por accidente son una bendición cuando la contratación disminuye o al final de una serie de jornadas bien remuneradas. Su coincidencia sistemática da a pensar que se trata de un “revestimiento protector”.

El 30 de junio de 1930, un decreto definió de modo duradero las modalidades de afiliación de los estibadores a los seguros sociales financiados mediante cotizaciones concertadas, calculadas sobre un salario base muy inferior a las ganancias reales. Ventajoso en lo relativo a las deducciones, el sistema no lo es tanto a la hora de abonar las indemnizaciones de enfermedad o de pensiones. Hasta 1992, el rechazo conjunto de la UNIM y de la Federación CGT hace fracasar todos los proyectos de integración, ya que prefieren los acuerdo paritarios. A raíz de uno de éstos, la UNIM « recomienda » en 1951 a sus afiliados contribuir, junto con los asalariados, en la financiación de los socorros «discrecionales» a los «ex estibadores». La ampliación de la instauración de unas cédulas tardará más tiempo. Las incitaciones en ese sentido que la Federación de la CGT acaba prodigando no convencerán a sus afiliados antes de finales de los años sesenta.

Otro ejemplo de la peculiaridad portuaria nos lo ofrece el acuerdo de julio de 1932 sobre el pago de las prestaciones familiares a través de las cajas locales de compensación. Agrupadas en Unión, dichas cajas amplían constantemente su ámbito de intervención. De ese modo, centralizan las cotizaciones patronales para las vacaciones. Después de la guerra, gestionan los fondos destinados a los «ex estibadores», elaboran los desgloses salariales para los seguros sociales, preparan incluso las declaraciones de la renta de los obreros. La creación de comités tropieza con el hecho de que los estibadores no suelen pertenecer a un único establecimiento. El proyecto esbozado en el otoño de 1947 de creación de un organismo de enclave portuario, común a todas las empresas, fracasa.

Mal que bien, el derecho nacional integra finalmente las normas elaboradas por la OIT. Desde su creación al final de la primera Guerra Mundial, ésta ha convertido la reglamentación del trabajo portuario en una de sus prioridades. Los convenios n° 27 (1929), 32 (1932), 137 (1973) y 152 (1979)

abordan precisamente el peso de los paquetes, la protección contra los accidentes, las repercusiones sociales de los nuevos métodos de trabajo y la utilidad de un estatuto que asegure una garantía de ingresos a los estibadores debidamente matriculados, la seguridad y la higiene en las manutenciones. En varias ocasiones, dichos textos refuerzan la legitimidad de iniciativas legislativas y, gracias a ellos, nace el 27 de junio de 1935 la ley sobre el peso máximo de los grandes paquetes así como la del 23 de agosto de 1947 que aborda las condiciones de utilización de los tornos elevadores.

Con el paso del tiempo, la reducción de los efectivos de estibadores ya no consigue disminuir la degradación de su tasa de empleo debida a la mecanización que precipita aún más el uso de contenedores. Entre 1982 y 1986, los convenios de jubilación anticipada FNE gravan las cuentas de la Cainagod que debe sustituir a los empresarios. Recibe la ayuda del Estado, cuya contribución alcanza ya mil millones de francos. Los nuevos planes sociales de 1988-1989 reducen el número de estibadores profesionales a 8 800 aproximadamente, frente a los 15 000 de diez años antes. El coste de la reforma de 1992 está a la altura de la resistencia de los estibadores que, derrotados, negocian al mayor precio su marcha. A los 200 000 francos de indemnización nacional concertada abonada a los estibadores de menos de 50 años se suman los suplementos conseguidos a nivel local. En Nantes, el importe total de la «valija» alcanza los 650 000 francos. Las medidas por la edad reservadas a los obreros mayores de 50 años les garantizan el 65 % del salario anterior hasta los 60 años. En total, el coste de las contrapartidas concedidas a los 4 175 estibadores afectados por la reforma se eleva a 4192 millones de francos de los que el Estado asume el 53,6 %⁴⁰.

Los promotores de la reforma insisten en la necesidad de integrar a los estibadores en el derecho laboral común indisociable de la subordinación salarial. « Al igual que el conjunto de los asalariados, es necesario que los estibadores tengan un patrón que los pague y del que dependan » dice un

⁴⁰ *La politique portuaire...*, informe citado.

informe público de 1986⁴¹. Es lo que ocurre con la mensualización en las empresas de entre el 80% y el 85 % de los 4.000 estibadores que siguen en activo después de 1992. Aunque la revisión de la ley de 1947 exigiera un procedimiento legislativo, su éxito no se juega tan sólo en el Parlamento. Según la opinión autorizada de un responsable de la UNIM, las direcciones locales de los puertos «cooperaron» con los empresarios⁴². Paradoja de una normalización liberal llevada por una coalición patronal neocorporativista, cuenta también con el respaldo de las autoridades en la movilización necesaria para aislar y desacreditar a los estibadores ante la opinión pública, restablecer el orden en los muelles, limar las asperezas entre los diferentes enclaves portuarios.

Después de 1947, el temor a debilitar la construcción estatutaria había acallado la reivindicación de un convenio colectivo nacional. Todo cambia con la reforma de 1992. Le incumbe ahora a un convenio unificador tomar el relevo de los textos reglamentarios y colmar las lagunas debidas a la reducción de la esfera estatutaria. Aceptado por la Federación CGT en marzo de 1994, y firmado el 28 de abril, dicho convenio entra en vigor a partir del 1 de noviembre de 1994. En le Havre, el sindicato sigue luchando por conseguir la mensualización de los 200 aprendices y eventuales reclutados en los años anteriores. En cambio, su homólogo marsellés impone el abandono de la mensualización total. Resulta rápidamente patente que numerosos empresarios han «mensualizado la mano de obra más allá de sus necesidades y con condiciones salariales ventajosas»⁴³. Un informe confidencial se pregunta si las empresas pueden asumir, en sustitución del puerto, el marco normal de las relaciones laborales⁴⁴. En el plano local, la «relación de fuerza entre empresarios y asalariados (...) lleva al hecho de que algunas disposiciones esenciales de la ley de 1992 y del código de trabajo sigan sin aplicarse »,

⁴¹ *La filière portuaire française. Mission de réflexion et de proposition. Rapport au ministre des Transports et au secrétariat à la Mer*, J. Dupuydauby, diciembre 1986.

⁴² L. Hilaire, *op. cit.*, p. 150.

⁴³ J. Dupuydauby, *Une volonté...*, *op. cit.*, p. 8.

⁴⁴ Informe del ingeniero, General Brossier, febrero de 1995, citado por J. Dupuydauby, *Une volonté...*, *op. cit.*, p. 5.

observa el Tribunal de Cuentas que menciona el número de accidentes, las contrataciones preferenciales de los allegados de los estibadores, etc. Pese a la considerable disminución de los efectivos obreros, y exceptuando Dunkerque, los observadores deben reconocer que la influencia de la CGT sigue siendo preponderante, por no decir exclusiva.