

La comunidad portuaria y el sindicalismo

The Port Community and the Unionism

T. S. Simey y otros*

En la industria del transporte de puerto los lazos trabajo y comunidad son estrechos. Si bien no se ha llevado a cabo ningún estudio formal sobre el ambiente social de los trabajadores del puerto de Manchester como parte de una investigación, aquí se intenta bosquejar en conjunto algunas de las informaciones obtenidas en el curso de entrevistas con hombres que podían servir de ejemplo o bien de conversaciones informales con otros trabajadores; se espera aquí arrojar alguna luz sobre la acción recíproca entre las condiciones y las relaciones de trabajo y la familia y la vida social.

El cuadro 1 muestra la distancia entre la entrada principal del puerto hasta el hogar de los hombres entrevistados

Cuadro 1
Distancia entre el hogar del trabajador portuario y la entrada principal del puerto

Distancia	Número	%
Menos de 1 milla	120	40
Entre 1 y 2 millas	63	21
Entre 2 y 3 millas	49	16
Entre 3 y 4 millas	32	11
Entre 4 y 5 millas	12	4
Más de 5 millas	29	10
Total	305	100

Aproximadamente el 40 por ciento de los trabajadores portuarios vive a menos de una milla de las puertas principales del puerto, en una zona triangular delimitada por el río Irwell y los muelles, y al norte por Regent Road, es decir, en una zona estrechamente asociada con la vida del puerto. Los trabajadores portuarios que viven en esta área representan sólo las dos quintas partes de un total aproximado de 1.800 trabajadores, que viven en Stamford; y como puede verse en el cuadro, los hogares de un cierto número de trabajadores quedan a una distancia considerable del lugar de trabajo.

A pesar de lo sombrío del área de Regent Street y de las pobres condiciones de alojamiento, los investigadores fueron informados de que son pocos los trabajadores portuarios que viviendo en este lugar deseen mudarse. Parece ser que los contactos sociales de que disfrutaban les sirven de compensación por la pobreza del

* Tomado de Torcuato Di Tella y otros *Estructuras Sindicales*, Buenos Aires, Nueva Visión, 1969. El artículo fue publicado por primera vez en 1954, en el libro *The Dock Worker*, editado por el Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad de Liverpool, The University Press of Liverpool.



entorno. Pues aunque suman solamente dos quintos del total de la fuerza laboral y menos de un quinto de la población total del área, los trabajadores portuarios forman un grupo social muy bien tramado dentro de una comunidad más amplia. Este grupo es el que provee los líderes informales en el trabajo y en la comunidad local y los concurrentes regulares a los mitines sindicales y de masa. Es obvio que resulta mucho más fácil asistir a esos mitines para los que viven en las proximidades que para aquellos a alguna distancia, pero la conveniencia por sí sola, no explica adecuadamente la sorprendente diferencia en el interés que manifiestan por esas reuniones. Además, este grupo posee un poder y una influencia desproporcionada a su tamaño para determinar tanto lo que ocurre en los puertos como en la comunidad. Solamente una minoría de los trabajadores portuarios vive en el área del puerto, pero el carácter de las relaciones de trabajo está ampliamente determinada por ellos. Así, aunque sólo una minoría de los hombres que viven en el área portuaria trabaja en el puerto, la comunidad está extensamente organizada en torno a esa minoría.

Si bien la mayor parte de los líderes informales de los puertos forman parte de este grupo, el mismo incluye pocos líderes formales. Las autoridades del sindicato son reclutadas en otras áreas o se mudan después de elegidas, y en ningún caso llegan a ser miembros de grupos preponderantes del puerto o de la comunidad, y esto puede explicar en alguna medida la actitud de los trabajadores con ellos. Más aún, la mayor parte de aquellos que ejercen posiciones de autoridad en la conducción jerárquica, y casi la mitad de los capataces de la compañía de Barcos del Canal de Manchester, vive fuera del área. Las dificultades que estos trabajadores deben enfrentar se discutirán más adelante en detalle. Los capataces han perdido mucho su autoridad en los últimos años y han quedado en cierto modo como un grupo aislado, en una posición incómoda, a mitad de camino entre los “patrones” y los trabajadores portuarios. Esto se refleja en su preocupación ante el problema de un lugar adecuado para vivir. En un principio, los capataces eran una figura poderosa en la comunidad del puerto, y todavía ahora aquellos que viven en el área portuaria gozan de status y prestigio en razón de su ocupación superior y de su bienestar material; muchos de ellos, particularmente los más viejos, han asumido una actitud en cierto modo paternal hacia los que habitan a su alrededor. Estos capataces no desean abandonar la comunidad donde gozan de prestigio y seguridad emocional, tanto más cuanto temen que el bajo status que se acuerda a los que están conectados con trabajos del puerto pueda afectar su aceptación en otra vecindad. Por otro lado, los capataces recientemente promovidos, al entrar en estrecha relación con las altas autoridades de la administración, a menudo buscan identificarse con ellas. Presiones de sus esposas y aspiraciones de aumentar el status de clase de sus hijos muchas veces los alientan a buscar comodidades en otro lado.

Una pauta tradicional de vida familiar y de asociación entre trabajo y hogar se desarrolló en esta área en épocas en que era difícil obtener un empleo regular. Este hecho

hacía imposible para el trabajador portuario y para su familia alcanzar el modo de vida basado sobre el horario regular de trabajo, característico de la moderna sociedad industrial. El trabajador portuario estaba dentro y fuera de su casa en cualquiera de las horas del día, al tanto de lo que ocurría en el puerto y a la vez informándose si mismo de lo que sucedía en su casa y en el vecindario. La rutina de la esposa del portuario en sus labores caseras era directamente afectada por las horas en que su marido trabajaba y por el género de cargamento que debía cargar. Los niños sabían mucho sobre su padre, y viviendo cerca del puerto, estaban familiarizados con el trabajo que realizaba y se interesaban en el ir y venir de los diferentes barcos. Las fluctuaciones de los salarios producían un impacto directo en el presupuesto casero, el trabajador portuario que podía llevar a su casa un salario semanal regular era un ser tan excepcional que adquiriría status en la comunidad, tanto para él como para su familia. Cuando el trabajador portuario estaba en huelga, la totalidad de su familia resultaba afectada, no solamente por las dificultades financieras que el paro acarrea, sino también porque la conducta del padre con respecto a la huelga afectaba la posición de la familia en la comunidad. La familia del dirigente huelguista lograba alto status; su mujer y sus hijos asumían a menudo papeles de líderes en sus esferas particulares. En cambio, las familias de los “carneros” que continuaban trabajando quedaban expuestas a abusos e ignominias, y sufrían tanto o más que el hombre mismo.

La asociación estrecha entre el hogar y trabajo que, como tal, constituye una característica de la comunidad portuaria, explica que el trabajador del puerto haya desarrollado un gran interés y miras elevadas en lo que a la vida en familia se refiere. Durante el estudio de Manchester, los investigadores quedaron impresionados por el interés que los trabajadores portuarios demostraban por sus familias. Casi todos los hombres entrevistados, tanto jóvenes como viejos, hablaban con libertad y entusiasmo de sus hogares y de sus hijos. Tradicionalmente, el padre es la cabeza incuestionable de la casa; y por lo que se pudo descubrir en Stanford, parece que al menos los más viejos trabajadores portuarios todavía conservan esa posición. Muchos viven con sus hijos casados, pues es difícil para las jóvenes parejas encontrar vivienda allí o en otra parte. Todos los que viven en la casa deben aceptar el estándar establecido por el padre, a quien se refieren a menudo llamándolo “el patrón”.

La estructura de la familia patriarcal está a menudo asociada con la tradición de que el hijo continúe en la misma ocupación que el padre. El puerto de Manchester no es todavía lo suficientemente viejo como para que más de tres generaciones de una misma familia estén conectadas con él. Aún así, casi el 75 por ciento de los trabajadores portuarios entrevistados eran hijos de portuarios. Casi el 10 por ciento de los hombres entrevistados habían entrado al puerto al casarse con hijas de trabajadores portuarios; algunos eran ellos mismos hijos de trabajadores portuarios, pero habían sido introducidos en el trabajo del puerto por sus suegros o cuñados, más que por sus propios padres. Esto era mucho más frecuente cuando los hombres, al ca-



sarse, iban a vivir con la familia de sus mujeres.

En conjunto, los hijos de trabajadores portuarios entrevistados demostraron una actitud más agresiva y crítica hacia las personas con autoridad, que aquellos cuyos padres no estaban conectados con la industria. Por ejemplo, el 95 por ciento de los hombres que pensaban que la Compañía de Barcos del Canal era mala empleadora, eran hijos de trabajadores portuarios. Esta actitud hostil puede formar parte de una tradición familiar que se ha mantenido viva a través de las historias transmitidas de padres a hijos; historias sobre tratos injustos y malas condiciones de trabajo. En algunos casos, sin embargo, pueden estar asociadas con un resentimiento hacia la autoridad despertado por la subordinación obligada del hijo al padre que exige la estructura de la familia patriarcal.

La falta de separación entre trabajo y hogar, la estructura patriarcal de la familia y la tradición del hijo continuando la ocupación del padre contribuyeron al desarrollo de comunidades estrechamente tramadas con sus propias rutinas de vida y sistemas de valores, pero probablemente el más importante y singular de los factores en este proceso haya sido la actitud asumida hacia los portuarios por la gente de afuera de la industria, que generalmente considera el trabajo en el puerto una ocupación de status bajo. En el pasado, el carácter fortuito de la ocupación en los puertos atraía a trabajadores cuya personalidad y conducta les hacía difícil encontrar empleo en otra parte, y el trabajador portuario ha sido juzgado a menudo por las características de este tipo de hombres.

Junto con el trabajo más regular y los salarios más altos y más estables de la posguerra se produjeron cambios en el modo tradicional de vida del trabajador portuario, que se fue acercando a la de los demás trabajadores. Al igual que éstos, ahora deja su casa por la mañana y no regresa hasta la noche, y como trabaja horas extras de manera más o menos continua, su día de trabajo es particularmente largo. De este modo no le es posible ya mantenerse en contacto estrecho con lo que sucede en su hogar, con lo que se le hizo más difícil conservar su tradicional autoridad dentro de la familia. Las dificultades aumentaron por el hecho de que ésta separación mayor entre hogar y trabajo se ha producido en momentos en que toda clase de cambios afectaban el status y el papel de la mujer y de la madre. Particularmente en las casas de los trabajadores portuarios más jóvenes, las mujeres están asumiendo más responsabilidades, en conexión con asuntos tales como la asistencia de los niños al colegio y las carreras que podrían seguir al dejarlo. Los fundamentos sobre los cuales la familia patriarcal se había fundado estaban socavados. Muchos jóvenes trabajadores demostraban que se daban cuenta de ello y que estaban disgustados por el cambio, al comparar su posición con la de sus padres en “los buenos viejos tiempos en que sabíamos dónde estábamos”.

Todos los trabajadores portuarios de Manchester pertenecen al Sindicato de Trabajadores del Transporte y Afines, al igual que 75.000 de los 90.000 trabajadores registrados en todo el país. Pero para apreciar más ampliamente la naturaleza de los problemas que surgen en conexión

con esto, es necesario considerar brevemente el escenario del movimiento sindical, y en particular la estructura y organización del Sindicato de Trabajadores del Transporte y su relación con el trabajo en el puerto de Manchester.

La función primaria del movimiento sindical, tal como se desarrolló en el siglo pasado, era la satisfacción de las necesidades económicas de sus miembros. En la industria portuaria, se hicieron esfuerzos no sólo para mantener y aumentar la tarifa de pagos, sino también para obtener el mayor control posible sobre los factores que afectaban la seguridad de empleo, tales como la entrada en la industria, el contrato de trabajo, los despidos, las horas de trabajo y los cambios en los métodos laborales. Pero esta lucha para satisfacer las necesidades del trabajador sirvió también para llenar una segunda función; diversas satisfacciones, que pueden describirse como sociales y psicológicas, eran provocadas por la participación en las actividades del sindicato. En primer lugar, desde luego, el movimiento sindical protegió a sus miembros de la presión ejercida por los empleadores sobre el número de individuos que trabajaban para ellos.

De este modo, el sindicato ofrecía un antídoto a la despersonalización y a los sentimientos de inferioridad concomitantes con ella, consecuencia del empleo casual y el desarrollo de la organización industrial en gran escala.

En segundo lugar, el sindicato alentó la acción colectiva. Los líderes urgían constantemente a los miembros insatisfechos con los salarios y las condiciones de trabajo a tomar parte en una acción colectiva para forzar a sus empleadores a mejorarlas.

Las actividades de este orden en el sindicato ofrecían una salida para los sentimientos agresivos que inevitablemente se producen dentro de cualquier estructura administrativa en contra de aquellos que imparten órdenes o ejercen el poder. Los trabajadores portuarios podían apagar la efervescencia que encendía el abuso de sus patrones en los mitines del sindicato, desprenderse del antagonismo y la agresión provocados por las frecuentes demandas que se les hacían para que aceptaran indiscriminadamente regulaciones y controles. La energía liberada por este proceso podía dirigirse entonces hacia la búsqueda constructiva del objetivo primario del sindicato. Por último, el movimiento sindical ofrecía a los trabajadores portuarios la oportunidad de ganar status y prestigio dentro de la comunidad en que vivían. Las posibilidades de promoción en el trabajo no eran sino pocas y lejanas; pero entre tanto muchos hombres con capacidad de dirigentes encontraban en el sindicato una salida para sus talentos.

Por este motivo, en los primeros tiempos del sindicalismo los trabajadores portuarios alcanzaron ciertas satisfacciones como afiliados, además de las ventajas que resultaban de un mejoramiento de su situación económica. Pero para llenar su función primaria de manera efectiva, el sindicato debía alcanzar suficiente poder como para negociar con sus empleadores de igual a igual. Lo logró por el aumento de sus afiliados, por la fusión de los sindicatos más pequeños y por la asociación con el Partido



Laborista, en un intento de reforzar el poder sindical con el poder político. Esta política llegó a ser extremadamente exitosa en el caso particular del sindicato de Trabajadores del Transporte, pues las asociaciones gremiales fueron creciendo durante la mitad del siglo pasado, en que eran consideradas como cuerpos antisociales y subversivos, para convertirse en instituciones sociales respetadas. No obstante, este crecimiento los obligó a construir una elaborada armazón institucional divorciada de la vida privada de sus afiliados, a desarrollar un complicado sistema de regulaciones y controles, a imponer sanciones para sostener la subordinación del individuo al interés del grupo, y a aceptar un número de responsabilidades y obligaciones incompatibles con sus funciones originales.

Los sindicatos, desde luego, están ahora enfrentados con dificultades similares a las de todas las organizaciones en gran escala. Ya no son capaces de proporcionar aquellas satisfacciones sociales y psicológicas que los afiliados y sus iniciadores disfrutaron en los pioneros días de militancia. Convertidos en organizaciones en gran escala, no pueden facilitar escape para la agresión, que ahora ellos mismos provocan. La acción colectiva fue reemplazada por la maquinaria de negociación; y mientras las responsabilidades de los funcionarios *full-time* fueron creciendo, las actividades de grupo disminuyeron. Cabe dudar si los líderes del sindicato han reconocido suficientemente la importancia de las funciones secundarias del sindicalismo y la magnitud de los cambios que lo están socavando. Muchos parecen no haber comprendido los problemas que ha traído aparejado el crecimiento de su organización y permanecen inadvertidos de que los trabajadores portuarios tienen más que necesidades materiales, y de que su descontento actual está estrechamente ligado con su falta de satisfacciones en este aspecto. Típica de esa actitud es la siguiente indicación hecha a uno de los investigadores: “Los trabajadores portuarios están bien pagados ¿Qué más pueden desear?” Esta falta de perspicacia es extremadamente significativa, porque la causa más honda del conflicto e insatisfacción dentro del Sindicato de Trabajadores del Transporte debe encontrarse probablemente en esta creciente inhabilidad para llenar sus funciones secundarias.