



El problema que los estibadores británicos —«dockers»— tenían planteado por la creciente utilización de los contenedores ha estallado este verano en una huelga que habría de paralizar durante varias semanas el tráfico marítimo.

Los «dockers», acorralados por la Policía en Neap House Wharf.

LA COMUNIDAD

EN el año 1880, el movimiento por la sindicación de los trabajadores en Inglaterra estaba en pleno desarrollo. Importantes sectores de la clase trabajadora estaban en una situación de falta de condiciones mínimas salariales y laborales en general. Quizá cuando la hija de Marx, por la fecha citada, constituyó el movimiento para la sindicación de los trabajadores, uno de los sectores más necesitados de unión para la defensa de sus intereses y para la obtención de una lucha reivindicativa lo constituían los «dockers» (los estibadores o trabajadores de los muelles).

La sindicación de los «dockers» estuvo íntimamente unida a la victoria sobre los patronos por la consecución de un salario mínimo por hora, la llamada lucha de los «six pence».

A partir de la obtención del derecho de asociación por los estibadores comienza la larga lucha de los trabajadores frente a uno de los sectores más duros e intransigentes de la clase empresarial en Inglaterra. Nos referimos a los propietarios de los buques, los regentes de las grandes compañías na-

vieras y los patronos de las instalaciones de los muelles. Este sector, formado en los antecedentes del comercio de esclavos, ha sido el segundo interlocutor en los conflictos habidos hasta el momento.

Tradicionalmente, la lucha de clases en su sentido más puro se ha encarnado de alguna forma en los «dockers» británicos. El hecho de que las «cosas siempre han estado claras», pese a los compromisos temporales habidos entre los patronos y los trabajadores, ha motivado la «permanente» combatividad de éstos.

El sentido de «comunidad» se ha llevado hasta el extremo de convertirse la lucha en algo tan habitual que propiciaba la unión en todos los órdenes. El trabajo del «docker» se iba transmitiendo de padres a hijos, los «dockers» se agrupan para vivir en comunidades, el Este de Londres ha sido el lugar donde proliferan sus viviendas.

Lógicamente, la solidaridad en la lucha y también frente a la represión ha sido la segunda constante de este sector laboral. La fuerte solidaridad ha fortalecido a la comunidad y ha establecido unas reglas

de convivencia. Se recuerda la huelga general de 1911 y todavía se toman actitudes en la vida cotidiana, provocando el vacío a los «viejos «dockers»», que no participaron de forma abierta en la lucha.

Sobre esta comunidad se empieza a formar el movimiento sindical de los portuarios, constituido principalmente por las centrales «blanca» —la Transport and General Workers Union— y la «azul» —National Union of Stevedores and Dockers—, que han canalizado formalmente la lucha a partir del logro de la sindicación.

Hasta el año 1947, con el Gobierno laborista, la situación de los «dockers» se movía laboralmente entre dos principales problemas, la cuantía de sus salarios, pequeños en relación con la dureza del trabajo y la falta de garantías del puesto de trabajo. En el 47 se elaboró el «dock labour scheme», que constituyó el primer intento oficial de implantación del sistema de trabajo organizado en el sector. Se estableció el salario mínimo garantizado, aunque no hubiera trabajo diario, pero se consagró una de las raíces de los problemas actuales,

que fue la falsa solución para garantizar el puesto de trabajo. El «casual system», punto fundamental del nuevo sistema de trabajo, cuyo rasgo esencial era la libertad por parte del patrono para contratar al trabajador que se presentaba dos veces por día en el lugar de contratación, fue hasta el año 1967, fecha de su formal supresión, el caballo de batalla de la lucha de los trabajadores.

El período de expansión económica de los años 50 que conoce la sociedad británica trae consigo el aumento de salarios y la adquisición de un nivel de vida que trata de neutralizar la lucha.

Neocapitalismo y lucha sindical

La introducción del salario con prima, el «piecewale», y la permanente extensión del «casual system» hace crecer el descontento de los «dockers» en los años sesenta, hasta la explosión del año 67, que trae como inmediata respuesta la elaboración del Informe Devlin, que se convierte en la principal referencia para la explicación de la



De estos forcejeos se derivarán decenas de detenciones.

DE LOS DOCKERS

actual crisis. El informe es la concreción a un sector concreto de un esquema neocapitalista de solución a un problema conflictivo: dar satisfacción a las principales reivindicaciones de los trabajadores, elevación del salario, supresión del «casual system» en sus aspectos más dramáticos e introducción de la mecanización y modernización para conseguir la reducción de los puestos de trabajo, a la vez que se diversificaban las funciones laborales con la contratación de nuevos especialistas, discriminados salarialmente, consiguiendo una división de intereses en una lucha hasta entonces marcada por el sello de la unidad.

La libertad absoluta de contratación se sustituyó por el «unattached register», lista limitada de trabajadores que no tienen trabajo en un determinado período de tiempo, que se abona según el salario mínimo. Este sector de trabajadores se promovió, en el Informe Devlin, que sería limitado. El desarrollo de los acontecimientos se ha encargado por sí solo de desmentirlo, con lo que la estabilidad de empleo es una meta sin conseguir todavía.

Pero el aspecto más importante que se apuntaba en el «rapport» Devlin era la base para el desarrollo tecnológico de los elementos de producción de la industria portuaria. Reducir los costes de producción eliminando la mano de obra mecanizando aquella. Es la aparición de los «containers», que han revolucionado la industria moderna del transporte.

Los «dockers» nunca se han mostrado reaccionarios frente a la aparición del «container», con tal de que no repercutiera sobre su garantía del puesto de trabajo. A condición, en suma, que no se desarrollara un sistema productivo con el único fin

de la obtención del máximo beneficio para los empresarios, gravitando el lado negativo sobre la parte individualmente más débil: los trabajadores.

El «container» ha traído en la industria portuaria británica la reducción de puestos de trabajo de los «dockers» y la contratación, en función del nivel de desempleo existente en Gran Bretaña, que se aproxima en la actualidad al millón de trabajadores, de mano de obra más barata por la creciente oferta de la misma (ver cuadro número 1).

Esta reducción de los puestos de trabajo en los últimos años ha con-

JESUS G. VARELA

llevado la desaparición de comunidades enteras de «dockers», que por la especialidad de su trabajo han pasado a engrosar el fantasma silencioso del desempleo.

El contexto político

La crisis económica desencadenada en Inglaterra después de la pérdida del Imperio británico y la sustitución de la hegemonía como potencia mundial por otras naciones con desarrollo económico avanzado, los Estados Unidos, Alemania y Japón han llevado a la desvalorización de la industria británica. Una industria que se ha quedado anticuada y que se muestra incapaz de competir en el mercado mundial.

Esta crisis económica provoca en los capitalistas ingleses la toma de conciencia necesaria para una «puesta a punto» de un sistema que ya no funciona a la medida de sus

CUADRO NUMERO 1

	Año 69 (último trimestre)	Año 72
Número de «dockers» en Gran Bretaña	48.785	40.600
Número de «dockers» en puerto de Londres . .	18.259	14.360
Número de «dockers» en puerto de Hull	3.544	2.480
Número de «dockers» en puerto de Liverpool .	11.000	10.000

LA COMUNIDAD DE LOS DOCKERS



En los muelles paralizados por la huelga, dos fuerzas opuestas se enfrentan.

«beneficios», y «naturalmente» les lleva a buscar la raíz del problema, no en la esencia de la sociedad capitalista, sino en aquellas fuerzas sociales que les han impedido y les impiden en la actualidad su expansión. Han creído ver el nudo de la cuestión en la organización de las masas trabajadoras por medio de los Sindicatos. Los poderosos Sindicatos ingleses se han convertido en la pesadilla del capitalismo inglés, y si bien el aspecto liberal del sistema político, cuyos aspectos formales más importantes en la esfera de las libertades políticas se han conseguido por otra parte por la presión popular, ha favorecido de alguna forma el espíritu de conciliación en los conflictos surgidos actualmente, dicho entendimiento se está acabando por la propia dinámica de los hechos y aumentan los enfrentamientos directos entre capitalistas y trabajadores.

La neutralización de los Sindicatos y del partido creado por ellos, el partido laborista, se ha llevado siempre a cabo por la clase dominante por la inteligente maniobra de corromper la esfera dirigente de las organizaciones de masas. Por provocar un estado de desilusión en las masas respecto a las continuas componendas de sus líderes y por separar la esfera sindical de la esfera política. Se respeta formalmente el derecho a asociarse a la huelga, siempre que no se ponga en tela de juicio la supervivencia del sistema.

La manipulación de las masas por los medios de expresión controlados por las clases dominantes, el anticomunismo de la guerra fría y la corrupción de los dirigentes sindicales o laboristas han sido las

principales armas del sistema británico, unidas, por otra parte, a un nivel de vida aceptable y a la adquisición de un «confort» de vida palpable en los aspectos cotidianos más concretos.

Pero ahora mismo, el sistema no se conforma ya con este tipo de soluciones, acuciado por la espiral de la inflación, busca el enfrentamiento, el recorte del poder sindical y pone los medios para ello.

El 18 de junio de 1970 se votó al Gobierno conservador de Heath por esta continua explicación de que la raíz de los males del país está en las huelgas y en los que las organizan, los Sindicatos, «puestos en manos de unos agitadores profesionales de extrema izquierda, que quieren acabar con una democracia constitucional que tantos servicios ha prestado al país».

El Gobierno conservador ha llevado a cabo progresivamente su programa siguiendo este espíritu. La Ley de Relaciones Industriales, la Ley Carr, que levantó enormes oleadas de protesta en los medios sindicales de la base, es la concreción de una política ciegamente antisindical; ciega porque está consiguiendo favorecer una conciencia entre los trabajadores ingleses de que la solución de sus problemas puede estar bajo co-ordenadas políticas y no solamente sindicales.

La huelga de los mineros de la primavera de este año que terminó con la cesión del Gobierno, ha sido el prólogo inmediato de la actual lucha de los «dockers». El Gobierno se encuentra una vez más en la alternativa de acceder a las pretensiones de los trabajadores, con lo que se arriesga a perder a sus partidarios que no

le votaron para eso, o agudizar las tensiones con la adopción de medidas cada vez más inmovilistas y duras.

Este segundo camino parece ser el elegido cuando el 3 de agosto proclamó el estado de urgencia, luego aprobado por el Parlamento en su última sesión parlamentaria. El estado de urgencia, a pesar de que se reitera su no utilización salvo en último extremo, significa el peligro de un fortalecimiento del ejecutivo, mucho más acusado cuando en estos momentos el Parlamento está en el período de vacaciones, y la posibilidad de cercenar las garantías formales que gozan los ciudadanos ingleses para la protección de las libertades políticas. En el aspecto laboral, aparte de la utilización del Ejército para sustituir los trabajos de los huelguistas, abre la posibilidad de declarar ilegales las huelgas no autorizadas oficialmente y la persecución de los responsables sindicales.

La huelga de los «dockers»

En este contexto se produce, ante el anuncio por parte de la patronal de una reducción progresiva de 35.000 puestos de trabajo y el rechazo por parte de la base sindical de las conclusiones de la comisión oficial creada para solucionar el problema entre un representante de las compañías, lord Aldington, y el secretario general del Sindicato de Transportes, Jack Jones, una huelga total entre los estibadores de los muelles. El 28 de julio comienza una situación que se prolonga ya por tres semanas y que ha puesto de manifiesto con

gran claridad las contradicciones en que se desenvuelve el movimiento sindical inglés.

Por un lado, el Gobierno o sus más fervientes partidarios, los capitalistas, han luchado para llevar a la opinión pública la idea de que los «dockers» se oponen al progreso tecnológico que necesita el país, que el bloqueo de los barcos va a crear un gravísimo problema de abastecimiento que no tiene en cuenta al resto de los sectores del país, desconociendo la existencia de «stocks», de puentes aéreos, de barcos piratas y los modernos avances habidos para la conservación de alimentos.

De cara al movimiento sindical han favorecido la división entre los trabajadores, incluso entre los propios afiliados al Sindicato de Transportes, hecho este beneficiado por la diversidad de funciones de aquellos, puesto que dentro del mismo están coexistiendo ramas tan dispares como trabajadores de industrias de cerámica y trabajadores portuarios, con la diferencia de conciencia que puede existir entre sectores habitualmente entregados a la lucha por sus derechos y capas más aflanadas en la sociedad establecida. Esta política ha provocado enfrentamientos entre, por ejemplo, los conductores de camiones y los «dockers», sobre todo en el puerto de Londres en la actual huelga.

En el Sindicato, como aparato, las contradicciones existen hasta tal punto de que dentro de los «dockers» existen los delegados sindicales oficiales, elegidos por ramas sindicales, y los delegados no oficiales, los «Unofficial shop stewards liaison committe», compuesta por «enlaces sindicales» elegidos

en los puestos de trabajo. Naturalmente, el procedimiento de elección condiciona de forma determinante el nivel de actuación en la lucha. Es importante esta distinción, puesto que en la reunión del 16 de agosto, en la mañana, se reunía la conferencia de los «oficiales» para ver si se aceptaban o no las nuevas conclusiones de la comisión Aldington-Jones, y la votación ha sido de 53 contra 30, en el sentido de aceptar las conclusiones y parar la huelga. Sin embargo, en la tarde estaba convocada la reunión de los no oficiales, que ha decidido justamente lo contrario.

La misma situación se puede observar en relación con los dirigentes oficiales superiores del Sindicato, concretamente el secretario general del Sindicato de Transportes, Jack Jones, antiguo combatiente de las Brigadas Internacionales en la guerra de España y tenido como hombre de izquierdas. Es cierto que poco a poco su espíritu conciliatorio, consecuencia directa de cómo han sido las relaciones del Sindicato con el Gobierno, está atravesando una profunda crisis, puesto que la desconfianza de los trabajadores se va desarrollando por momentos. El hecho de que en la reunión de la asamblea oficial de delegados sindicales fuera golpeado por un grupo de trabajadores que consiguió entrar dentro de los locales sindicales donde la reunión tenía lugar, no es un hecho aislado, sino que responde a una conciencia, desde luego difusa todavía, de considerar que los dirigentes sindicales oficiales, aun los más respetados, como puede ser Jones, se han asimilado por el sistema.

Dentro de la vanguardia que intenta canalizar políticamente la lucha sindical de los «dockers», hay que distinguir desde la mayoría de trabajadores con una clara conciencia sindical pero sin una conciencia política determinada y aquellos trabajadores que militan de alguna forma en las pequeñas, pero influyentes en el campo industrial, organizaciones políticas. Entre estas

destacan, entre los «dockers», el partido comunista británico y la Socialist Labour League. Ambos grupos gozan de gran respeto entre los trabajadores, aunque sus posiciones son diferentes. Mientras el partido comunista goza de prestigio porque sus militantes que trabajan entre los «dockers» se han convertido en los líderes naturales dentro del movimiento sindical Jack Dash, antes, y ahora Bernie Steer, quizá su prudencia en la lucha laboral, el confiar de una forma excesiva en una lucha sindical y su pesimismo respecto a la posibilidad de cambio del sistema capitalista en este momento actual de la sociedad británica, ha propiciado la aparición y desarrollo de otros movimientos de distinto carácter político, cual es la Liga Socialista, que critica al partido su «economismo» y la falta de perspectiva política en la lucha sindical. La Liga se identifica con las posiciones «trotskystas», y constituye la sección británica de la IV Internacional. Las metas de ambos grupos en la crisis es, junto a las reivindicaciones de carácter económico particular, conseguir la toma de conciencia entre los «dockers» para la nacionalización de las industrias portuarias, y por parte de la Liga, la necesidad de convocar elecciones generales, a la vez que los Sindicatos dan la orden de huelga general en el país. Las posiciones de ambos grupos por medio de sus respectivos órganos de expresión: el «Morning Star», comunista, y el «Worker Press», de la Liga, se exponen en estos momentos de la crisis de los «dockers» en medio de lo que es solamente un proceso del movimiento sindical, pero que por sus posibilidades políticas puede condicionar de forma decisiva el desarrollo futuro del sistema inglés, que gira actualmente entre la opción del Gobierno francés o un nuevo tipo de sistema aún confuso, que ponga de nuevo en entredicho la permanencia del capitalismo, al igual que lo hizo el Mayo francés del año 1968. ■ J. G. V.

bloquear los puertos escoceses que siguen en funcionamiento parcial a causa del empleo de mano de obra no sindicada.

12 de agosto: La comisión mixta Aldington-Jones (empresas-sindicato) prosigue sus reuniones para elaborar unas propuestas al objeto de ser presentadas al comité oficial de los delegados sindicales.

16 de agosto: Se reúne la conferencia de los delegados sindicales, oficial, y decide aceptar las propuestas de la Comisión Aldington-Jones y dar las órdenes de vuelta al trabajo. Cincuenta y tres contra treinta votos. La conferencia de delegados sindicales, no oficial, por la tarde decide seguir la huelga.

17 de agosto: Comienzan a celebrarse asambleas de trabajadores en los puertos para ratificar las decisiones de la Comisión Oficial. En los puertos de Tilbury y Southampton se decide la vuelta al trabajo. En Liverpool, sin un sólo voto en contra, el puerto más importante después de Londres, los trabajadores acuerdan continuar la huelga.

CRONOLOGIA

28 de julio: Huelga total de los «dockers» británicos en número de cuarenta mil.

28 noche: Detención de cinco líderes sindicales e ingreso en la prisión de Pentonville.

29 de julio: Huelga de protesta de 170.000 trabajadores británicos. Libertad inmediata de los detenidos y multa al Sindicato de Transportes, en aplicación de la Ley Carr que aquél paga.

3 de agosto: El Gobierno conservador proclama el estado de urgencia.

7 de agosto: Refriega entre «dockers» y conductores de camión. Diecisiete «dockers» detenidos.

9 de agosto: La Cámara de los Comunes aprueba el estado de urgencia. El partido laborista no se opone. Veintidós «dockers», detenidos en Trent después de una lucha contra la Policía, que resultó con el balance de siete policías heridos.

11 de agosto: Los «dockers» deciden

