

La productividad en el trabajo en los puertos de España. Una aproximación a partir de las memorias de los Servicios de Trabajos Portuarios. 1957-1969.

Jordi Ibarz Gelabert  
Universitat de Barcelona

La historia del trabajo portuario ha sido considerada tradicionalmente desde una perspectiva local<sup>1</sup>. La unidad geográfica y económica que representan los puertos ha llevado a que la mayoría de análisis surgieran desde esta perspectiva. Además, en el caso español, la dificultad en la localización de las fuentes que habrían de permitir un análisis de los puertos en su conjunto ha imposibilitado dicho análisis general. En esta comunicación pretendo utilizar una de las pocas series documentales publicadas con información laboral del conjunto de puertos españoles, la generada por el Servicio de Trabajos Portuarios. En concreto, el objetivo es establecer una primera estimación de la productividad en el trabajo portuario en dichos puertos entre 1957 y 1969 y someterla a crítica a partir del estudio local realizado para el puerto de Barcelona con información más fiable. El periodo elegido lo ha sido en función de la fuente disponible, no obstante es una feliz coincidencia que fuera en ese período donde arrancó el proceso de modernización en el tráfico portuario lo cual le otorga un interés especial<sup>2</sup>.

**Fuentes para el estudio de la productividad en el trabajo portuario.**

El Servicio de Trabajos Portuarios era el organismo que desde 1944 a 1968 se encargó de ordenar e uniformizar la relación laboral y la asistencia y seguridad social de los trabajadores portuarios de los distintos puertos españoles. Este organismo se puso en

---

<sup>1</sup> Ortega de la Torre, Eduardo "En torno a los orígenes del Movimiento Obrero en Valencia: La huelga de los estibadores del Grao en noviembre de 1842 y sus antecedentes" *Estudis d'Historia Contemporanea del País Valencià*. núm.8. p. 133-157. Ibarz Gelabert, Jordi *Treballar a ciutat. Sindicalisme i Relacions Laborals dels Estibadors del Port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2000. Suárez Bosa, Miguel *Llave de la fortuna: instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Canarias: Caja Rural de Canarias, 2003. Ibarz Gelabert, Jordi *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Primer Franquisme, 1939-1947*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004.

<sup>2</sup> Guimerá Ravina, Agustín "Los puertos españoles en la Historia (siglos XVI-XX)" en Delgado Barrado, José Miguel; Guimerá Ravina, Agustín. *Los Puertos Españoles: Historia y Futuro (siglos XVI-XX)*. Madrid: Fundación Portuaria, 2000. p. 47-60.

marcha en España siguiendo la tendencia de los estados europeos que se implicaron en la organización y regulación del mercado de trabajo portuario, en especial los fascistas desde los años 20 y 30, y el resto ya después de la Segunda Guerra Mundial<sup>3</sup>.

En el caso español la regulación estatal del trabajo portuario comenzó en septiembre de 1939, con la promulgación del Reglamento Nacional del Trabajo Portuario<sup>4</sup>. Inicialmente, después la instauración del nuevo régimen franquista en algunas zonas con puertos importantes a partir de 1936, y ya con carácter general a partir de 1939, la organización y control del mercado de trabajo portuario había corrido a cargo de los nuevos sindicatos fascistas. En cada puerto, de forma descentralizada se habían creado unos Servicios Sindicales del Puerto, dependientes del Sindicato de Transportes de la localidad portuaria respectiva. Con posterioridad a la creación de dichos Servicios se realizó su regulación normativa en el capítulo IX del Reglamento Nacional de 1939 anteriormente citado. Un poco después, en marzo de 1943, coincidiendo con el proceso de atenuación del carácter fascista del régimen franquista iniciado cuando la II Guerra Mundial empezó a ir en contra de los intereses de las potencias del Eje, los Servicios Sindicales del Puerto fueron substituidos por la Sección de Trabajos Portuarios respectiva de cada puerto<sup>5</sup>. Este cambio no fue tan solo de nombre, también significó la transferencia de la dependencia orgánica de dichas entidades al Delegado Provincial del Trabajo de cada puerto. En definitiva, se pasó de una estructura sindical a otra dependiente del Ministerio de Trabajo. Unos meses después, en febrero de 1944, se creó la Sección Central de Trabajos Portuarios que fue el primer organismo de carácter extra-local encargado de aplicar una política común para el sector de la carga y descarga de todos los puertos españoles y de realizar una tarea de control de las diferentes Secciones locales<sup>6</sup>. Finalmente en diciembre de 1944, se organizó el Servicio de Trabajos Portuarios para agrupar en un solo organismo a la Sección Central

---

<sup>3</sup> Genet, Bernard "Quelques aperçus sur la situation des dockers en Europe du sud au cours du XXe siècle. Contribution au débat pour la table ronde 'Éclairages internationaux'" en Domenichino, Jean ; Guillon, Jean-Marie ; Mencherini, Robert. *Dockers, de la Méditerranée à la Mer du Nord. Des quais et des hommes dans l'histoire*. Aix en Provence: Édisud, 1999. p.187-190.

<sup>4</sup> Ministerio Trabajo. "Orden (6.9.1939). Reglamento del Trabajo de Carga y Descarga". Anteriormente, durante el período republicano, se habían promulgado diversas normativas generales dedicadas a regular el subsidio de accidentados de los trabajadores portuarios aunque dichas normas se referían en exclusiva a dicho aspecto y en principio iban destinadas a los trabajadores temporales en general, no a los portuarios en exclusiva.

<sup>5</sup> Ministerio Trabajo. "(27.3.1943) Modificación Reglamento del Trabajo de 6 de septiembre de 1939".

<sup>6</sup> Ministerio Trabajo. Dirección General de Trabajo "(10.2.1944) Crea la Sección Central de trabajos portuarios".

de Trabajos Portuarios y a las diferentes Secciones de Trabajos Portuarios locales. Así quedaron bajo la dependencia de la Dirección General del Trabajo los diversos entes portuarios locales y centrales existentes hasta entonces<sup>7</sup>. En diciembre de 1952, los Servicios de Trabajos Portuarios fueron reformados nuevamente, pasando a depender de la Subsecretaría del Ministerio de Trabajo, creándose y regulándose diversos organismos de asesoramiento y control, como la Junta Técnica Central o la Inspección General del Servicio<sup>8</sup>. Esta organización se mantuvo hasta 1968, cuando los Servicios fueron substituidos por la Organización de Trabajos Portuarios, organismo que tras diversas adaptaciones se mantuvo hasta 1986, cuando se substituyó por un nuevo sistema de organización del trabajo portuario, vigente hasta el momento<sup>9</sup>.

Dado el carácter específico y la importancia de estas entidades estatales de regulación del mercado de trabajo y de las relaciones laborales en el sector portuario resulta claro que para conocer la historia reciente de dichas relaciones laborales en los puertos españoles sería conveniente disponer de los archivos de los Servicios de Trabajos Portuarios, de sus entidades predecesoras y de aquellas que le siguieron. Lamentablemente, hasta el momento ha sido imposible localizar el grueso de estos archivos. En el Ministerio del Trabajo se conserva tan solo una pequeña parte del fondo de la Organización de Trabajos Portuarios, trasladada allí cuando esta entidad se disolvió. Aparte de la colección de circulares de los Servicios de Trabajos Portuarios, la mayoría de los fondos útiles para nuestro interés conservados en el Ministerio se corresponden a los años 80 del siglo XX. En cambio, si hay en el Ministerio la evidencia de la destrucción de los archivos de los Servicios de Trabajos Portuarios. Con motivo de un traslado de fondos documentales realizado en 1979, el secretario general de la OTP solicitó que se dieran “las órdenes oportunas para que sean destruidos todos aquellos legajos anteriores al año 1969, y solamente trasladados el resto de la documentación existente”<sup>10</sup>. Distintas visitas y consultas realizadas en el Archivo General de la Administración tampoco han conseguido localizar los fondos de los organismos centrales de los Servicios de Trabajos Portuarios.

---

<sup>7</sup> Ministerio Trabajo. “(12.12.1944) Reorganiza Servicios de trabajos portuarios”.

<sup>8</sup> Ministerio de Trabajo “(26.12.1952) Reorganiza Servicio de Trabajos Portuarios”.

<sup>9</sup> Delgado Martín, Angel "Problemática laboral portuaria" en *Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria. Memoria Resumen. Cadiz, 1985*. Bilbao: Puerto Autónomo de Bilbao, 1986. p.41-49.

Ante este inconveniente cabe plantearse la posibilidad de reconstruir la historia de las relaciones laborales de los puertos a partir de fondos locales. Esto es posible aunque solo en algunos casos, especialmente allí donde se haya conservado el fondo de la respectiva Sección Provincial o Local de los Servicios de Trabajos Portuarios o de los organismos que los sucedieron<sup>11</sup>. No obstante, a tenor de las indicaciones del Censo-Guía de Archivos del Ministerio de Cultura, tan solo existen dichos fondos, y aún con contenidos muy diversos para los puertos de Avilés, Gijón, Marín, Málaga, Motril, Huelva y Santa Cruz de Tenerife<sup>12</sup>. En cualquier caso, también se han conservado los fondos de la Sección de Trabajos Portuarios de Barcelona que no constan en dicho catálogo. Esto nos permite ser optimistas e imaginar que puedan existir más fondos de los recogidos en dicha base de datos con lo que un análisis local puede ser posible, aunque para ello resulta ya urgente la realización de un censo de fondos correspondientes a dichos organismos, de su estado de conservación, facilidades para la consulta, etc. De momento, si nos ceñimos a lo disponible hasta el momento, tan solo existen fondos de las Secciones de Trabajos Portuarios de un número muy exiguo de puertos respecto del total de puertos españoles.

A la vista de la inexistencia de los fondos de archivo de los organismos centrales y por la dispersión e insuficiencia de los locales, el análisis de las memorias impresas de los Servicios de Trabajos Portuarios se ha revelado de un interés superior al valor que dicho tipo de fuentes tiene por sí mismas. Es por todo esto, que a pesar de las limitaciones y deficiencias que ya señalaré, he optado por realizar una primera aproximación al estudio de la productividad del trabajo a partir de las memorias impresas de los Servicios de Trabajos Portuarios. Como ya he indicado, disponemos de una serie completa de las mismas desde 1958 a 1969 incluida dentro de la Memoria anual del Ministerio del Trabajo<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> Secretario General OTP a Jefe de la Sección de Biblioteca y Archivo General Ministerio Trabajo (20.3.1979). Archivo del Ministerio de Trabajo.

<sup>11</sup> Obviamente, existen muchos otros fondos útiles de carácter local para el estudio de las relaciones laborales en los puertos durante el Franquismo, así tenemos los de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, los de las Juntas de Obras del Puerto, los de las diversas entidades patronales de consignatarios y empresas estibadoras, los de los Sindicatos Verticales y algunos otros. No obstante, en este trabajo considero tan solo los fondos de los organismos estatales dedicados a regular el mercado de trabajo en el sector, que de hecho constituyen los de mayor utilidad para dicho estudio.

<sup>12</sup> [http://aei.mce.es/sgae/index\\_censo\\_guia.jsp](http://aei.mce.es/sgae/index_censo_guia.jsp)

<sup>13</sup> La consulta de estas memorias ha sido realizada en la Biblioteca del Ministerio del Trabajo. A pesar de que alguna de dichas memorias se publicaron separadamente, hasta el momento no hemos localizado una serie completa que incluya el período anterior, el que va de 1945 a 1957. Ver la existencia de un borrador para la memoria de 1959 elaborada a partir de la publicada en 1958. Archivo General de la Administración 74/11557.

### **Las memorias anuales de los Servicios de Trabajos Portuarios.**

La información de las memorias es básicamente de dos tipos. Por una parte tenemos una descripción cualitativa de la actividad realizada durante cada año. Esta información resulta muy estereotipada, siguiendo un modelo que se repite año tras año, con copia literal de diversos aspectos, como los objetivos de la entidad, etc. En general, muy poco útil.

Además, las memorias también tienen una abundante información estadística. Así, la hay sobre el movimiento de buques en los puertos, el tonelaje manipulado en los mismos, o de los puertos con mayor movimiento. Hay también información sobre el censo y las estadísticas laborales, con los puertos con el mayor número de empresas censadas, la distribución de los trabajadores por categorías profesionales, el promedio de jornadas realizadas por los trabajadores, sobre el número de empresas existentes y muchas más. La información salarial incluye las retribuciones máximas percibidas en cada categoría, los puertos con retribuciones más altas y el valor de los emolumentos percibidos por los trabajadores, entre otras. Esta información no siempre mantuvo una estructura similar, y en algunos casos no disponemos de series completas o regulares. A veces la interrupción de la fuente resulta especialmente inconveniente, como sucede con los datos del conjunto de retribuciones recibidas por los trabajadores portuarios, que dejan de publicarse en 1962. Si dispusiéramos de una serie completa para todo el período podríamos haber elaborado, por ejemplo, un índice del costo de la mano de obra en la manipulación portuaria.

Otro de los problemas que presentan las memorias se refiere a la ausencia de indicaciones sobre las condiciones de obtención de la información y mucho menos contienen comentarios o descripciones al respecto de cómo se ha elaborado y presentado dicha información estadística.

Aparte de los aspectos principales relacionados con el proceso de trabajo, existe una información abundante referida a temas asistenciales, con datos sobre accidentes, enfermedades y recursos destinados a las mismas. Esta tarea asistencial, que era una de las principales de los Servicios de Trabajos Portuarios, ocupa una parte significativa de la información de dichas memorias, no obstante no la consideraré en el presente análisis. Ahora, básicamente tendré en cuenta los datos referidos al tonelaje manipulado, al promedio de horas utilizadas y al número de trabajadores portuarios implicados en la

manipulación de dichas mercancías. A pesar de todas las deficiencias de las series estadísticas disponibles, son suficientes para elaborar un índice de la evolución de la productividad en el trabajo en los puertos españoles en el periodo de considerado.

### **La productividad del trabajo en los puertos españoles.**

Algunas de las aportaciones más clásicas realizadas sobre la productividad en el trabajo ya establecen que en general dichas medidas presentan un carácter tosco y un tanto ambiguo. Así mismo también afirman que “Quienes usen índices de productividad han de aprender a no establecer comparaciones muy refinadas”<sup>14</sup>. Si eso sucede cuando disponemos de información fiable, creada específicamente para la elaboración de dichos índices, mucho más cierto será en nuestro caso a la hora de enfrentarnos una información elaborada y publicada con otros fines y que además presenta diversas deficiencias.

En general, en el caso portuario hemos definido la productividad en el trabajo como la relación establecida entre el peso de la mercancía transportada y el tiempo de trabajo utilizado en dichas operaciones de transporte<sup>15</sup>. Veamos la información aportada por las memorias de los Servicios de Trabajos Portuarios para la construcción de dicho índice.

Respecto a las mercancías la serie disponible nos define dos comportamientos claramente diferenciados. Entre 1957 y 1961 se dan grandes oscilaciones, en cambio a partir de 1962 se manifiesta un crecimiento progresivo hasta el final del período considerado. Podemos comparar dichas cifras con la serie del tráfico total de mercancías por vía marítima del Instituto Nacional de Estadística. Esto nos muestra como, la serie del Servicio constituye entre un 45 y un 80% de la general. La comparación muestra como la serie del INE es más regular, lo que nos lleva a pensar que las oscilaciones en la serie del Servicio quizás este tan afectada por la evolución del tráfico como por el control que del mismo realizara la institución. Así, por ejemplo, en la manipulación de determinado tipo de mercancías, como los líquidos a granel, normalmente no participaban trabajadores portuarios, por ello este tipo de mercancía no debía constar en las estadísticas del STP. Pero además, una parte de la

---

<sup>14</sup> Fabricant, Solomon "Productividad" en Sills, David L. *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*. Madrid: Aguilar, 1974-1977. p. 527.

<sup>15</sup> Ver una discusión más extensa y precisa sobre la elaboración de un indicador de los cambios de la productividad en el trabajo portuario en Ibarz Gelabert, Jordi *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Primer Franquisme, 1939-1947*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004. p. 219 y ss.

manipulación de mercancía general era sustraída del citado control porque se realizaba con trabajadores no censados. En cualquier caso resulta sorprendente como para el año 1959, especialmente crítico para el tráfico marítimo en España, se muestra un crecimiento en el volumen de mercancías manipuladas a cargo del Servicio de Trabajos Portuarios. Por otra parte, sucede lo contrario con los sólidos a granel cargados o descargados con instalación neumática. Este tipo de mercancía y manipulación creció a partir de los años 60, y constituyó una de las primeras y principales innovaciones tecnológicas aplicadas en los puertos durante este período. Si descontamos del total del tonelaje manipulado según el anuario estadístico del INE, los líquidos a granel entre 1966 y 1969, el único período del que disponemos esta información, vemos que el resultado es similar al tráfico controlado por los Servicios de Trabajo Portuario<sup>16</sup>. Esto nos indicara que este incluye la mercancía general y los sólidos a granel. En cambio, la participación de los trabajadores censados en este tipo de manipulación era mínima cuando no nula.

El segundo ítem utilizado en la elaboración de las series de la productividad en el trabajo portuario es el referido al tiempo empleado en la manipulación. Esto puede ser expresado como horas de trabajo o con su reducción a jornadas laborales de ocho horas. Lamentablemente, la información facilitada por las memorias es también defectuosa en este punto ya que no publican los datos en valores absolutos. La serie de que disponemos aporta el promedio de jornales utilizados en el conjunto de puertos españoles, aunque sin indicación alguna sobre la forma de elaboración de la misma. Nosotros a partir de dicho promedio de jornales y del número de trabajadores ocupados en los puertos hemos realizado una aproximación al total de jornadas trabajadas en los puertos españoles durante esos años. El primer problema planteado se refiere a la inclusión en el promedio de colectivos de trabajadores portuarios con niveles de ocupación muy distintos. Así, el caso más evidente es el de los guardianes, prácticamente ocupados todos los días del año, lo que los distingue de otras categorías<sup>17</sup>. Además, sucede con este colectivo que a pesar de realizar una labor necesaria para garantizar la seguridad del proceso de transporte, estos

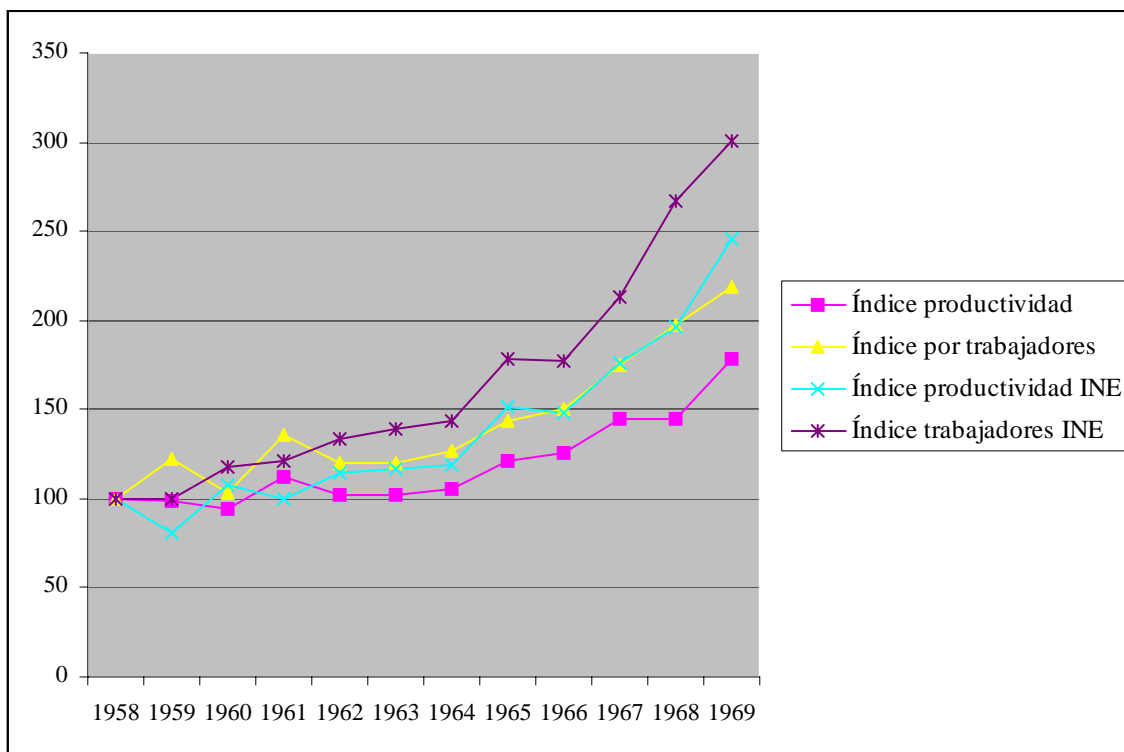
---

<sup>16</sup> Los líquidos a granel manipulados de 1966 a 1969 fueron respectivamente 41337, 52276, 64247, y 68140 miles de toneladas.

<sup>17</sup> Ver al respecto los datos de 1958, el único año para el que facilitan información desglosada por categorías. Así en ese año los guardas trabajaron un promedio de 302 días, frente a los 218 de capataces y apuntadores, y los 207 del resto de personal.

trabajadores no participaban directamente en las tareas de carga y descarga por lo que su inclusión en la elaboración de la serie no hace más que desvirtuar el cálculo.

En cualquier caso, después de todas estas estimaciones y a pesar de los límites que presentan, hemos elaborado diversos índices de la productividad en el trabajo, mostrados en la gráfica siguiente.



Hemos situado un cálculo con los datos de mercancías facilitadas por el Servicio de Trabajos Portuarios y otro con los del INE, en cada caso hemos aplicado el total de horas trabajadas y el número total de trabajadores empleados. Esto último no representa realmente la productividad en el trabajo pero constituye un valor aproximativo. En la gráfica he desestimado los datos de 1957, el primer año de la serie por considerar improbable que no se alcanzara la productividad establecida en dicha fecha hasta 1965.

Las oscilaciones mostradas en la gráfica hasta 1962 pudieron deberse a aspectos realmente relacionados con la productividad en el trabajo, como por ejemplo la existencia de determinado nivel de agitación social, como en el caso de Barcelona y también el de Palma



de Mallorca en 1959<sup>18</sup>, o bien son atribuibles a defectos importantes en nuestra fuente de información. En cambio a partir de 1962, los datos disponibles presentan una evolución mucho más regular. El crecimiento de la productividad en el trabajo es una característica en este periodo. Dicho crecimiento debe ser atribuido principalmente a la mecanización de las tareas de carga y descarga, especialmente en la referida a los líquidos y sólidos a granel, concluida aproximadamente hacia finales de los años 60.

No obstante, antes de considerar esta información con más atención debemos proceder a la valoración crítica de dicho cálculo, principalmente a partir de la comparación con un estudio de caso, el de Barcelona.

### **Análisis crítico del cálculo de la productividad en el trabajo portuario.**

Ya he situado en trabajos anteriores mis consideraciones críticas sobre la elaboración de un índice de la productividad en el trabajo portuario para el caso del puerto de Barcelona<sup>19</sup>. Aparte de las consideraciones ya indicadas sobre el tráfico de sólidos y líquidos a granel, dicho análisis mostraba la necesidad de sustraer del total de mercancía manipulada el transporte realizado en veleros, muy importante hasta la década de los 60, dado que dichas mercancías se manipulaban principalmente con el personal propio de las naves. Esto resulta imposible realizarlo para el caso general de los puertos de España con la información disponible hasta el momento.

También se plantean problemas importantes cuando atendemos al cálculo de horas trabajadas. Por ejemplo, en el caso de Barcelona los capataces se incorporaron al censo portuario en 1975, en cambio en la serie utilizada se incluye dicha categoría en el número total de trabajadores portuarios. Esto nos hace pensar que mientras en algunos puertos los capataces formaban parte del censo controlado por los Servicios de Trabajos Portuarios, en otros no.

Pero el problema principal radica en la ocultación que la fuente hace de un colectivo de trabajadores, el denominado peonaje plaza, que no se incluye en las diferentes estadísticas. Estos eran trabajadores no censados que a pesar de esto acudían diariamente al mercado de trabajo y eran ocupados cuando todos los de las demás categorías ya lo estaban. Tan solo en

---

<sup>18</sup> Ibarz Gelabert, Jordi *Sindicalismo sin organización. Las relaciones laborales en el puerto de Barcelona de 1947 a 1962*. (en curso de publicación).

<sup>19</sup> Ver nota 15.

1964 y parece que casi por error, se nos dice que además de los 17642 trabajadores censados en los puertos hay un total de 4021 peones de plaza, es decir casi una cuarta parte del total. La ocultación de este tipo de trabajadores no fue un fenómeno episódico solo para 1964. Si comparamos el número de trabajadores del puerto de Barcelona que constan en las memorias y mi propia estimación realizada con otras fuentes, entre esa fecha y 1967 se dio una ocultación aproximada del 20%<sup>20</sup>. En general, el valor total del número de trabajadores portuarios sufriría de subestimación, lo cual introduciría desviaciones importantes en el cálculo de la productividad.

Finalmente si comparamos el cálculo de la productividad elaborado con la información disponible para Barcelona, vemos que hasta 1962 esta casi resulta el doble. El motivo de esto puede deberse a la deficiencia de las fuentes pero también a la diferencia de la estructura del tráfico en Barcelona respecto la general del conjunto de puertos.

### **Una interpretación respecto el cálculo de la productividad.**

En una primera aproximación podemos comprobar que, en general, mientras el volumen de mercancía transportada en los puertos crecía, se reducía el número de trabajadores portuarios. Esto es un primer indicador del incremento de la productividad. Estos cambios se produjeron sin manifestarse una transformación apreciable en la estructura empresarial, tal y como indicaría la escasa variación del número de empresas portuarias existente. Aunque quizás la serie presentada no resulte demasiado larga, interesa porque abarca un período crucial en la historia de los puertos españoles. Es en ese período, entre 1957 i 1969, que se produjo la modernización y mecanización del trabajo en los puertos. La mayoría del transporte de líquidos a granel, petróleo y sus derivados, se realizaba ya con instalación mecánica. Así mismo sería en este período cuando se mecanizaría el transporte de los sólidos a granel, carbón y minerales, granos y harinas. Quedarían fuera del período los efectos de la paletización y contenedorización, recién iniciada a finales de los 60. Como en otros puertos europeos, en esos años se produciría el paso de un sistema intensivo en trabajo a otro intensivo en capital<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> El número de trabajadores portuarios de Barcelona según las memorias de los Servicios de Trabajos Portuarios y mi estimación propia para 1964-1967 son, respectivamente 2159/2695, 2019/2554, 1937/2447, 1976/2084.

<sup>21</sup> van Voss, Lex Heerma; van der Linden, Marcel “Estibadores: configuraciones, 1790-1970” en *Historia Social*. núm. 45. p. 37-45.

A la vista de la gráfica mostrada, los cambios en la productividad en el trabajo se presentan como espectaculares, triplicándose en menos de una década. No obstante, dicha espectacularidad decrece si descontamos de la manipulación portuaria el tráfico de sólidos y líquidos a granel. Y más aún se reduciría esta sensación si fuéramos capaces de incorporar a la serie el número real de trabajadores portuarios de los años de más crecimiento.

Uno de los aspectos más interesantes de ese periodo se refiere precisamente a la existencia de un importante colectivo de trabajadores que se acercó a los puertos durante aquellos años de transición. Algunos de estos trabajadores consiguieron estabilizar su situación, pero en su mayor parte fueron expulsados del sector al completarse la mecanización de los sólidos a granel. Lo que no sabemos es si su existencia se debió a los costes de adaptación por la introducción de nuevos sistemas en la carga y descarga portuaria, que exigirían un suplemento importante de mano de obra, o si se emplearon en los puertos debido a un supuesto retraso en la introducción de estas innovaciones tecnológicas que irían por detrás del crecimiento en el volumen de mercancías manipuladas, aspecto este último relacionado con el desarrollo económico de los años 60.

A pesar de todas las deficiencias he estimado que es mejor disponer de un mal índice que no disponer de ninguno. Aparte de situarse como un punto de partida, un elemento manifiestamente mejorable, también es cierto que ha servido para indicarnos la tendencia general y para plantearnos algunas preguntas sobre los aspectos más importantes del período considerado.

## Anexo.

Tabla de la evolución de la productividad en el trabajo, del tonelaje manipulado en los puertos según los Servicios de Trabajos Portuarios y el Instituto Nacional de Estadística (Toneladas), número de trabajadores ocupados, promedio de jornadas trabajadas, número de empresas portuarias, y los diversos índices elaborados a partir de esta información.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	
Toneladas manipuladas	38103494	33554626	40094625	31868874	43687648	38334706	
Trabajadores	18522	18233	17854	16748	17419	17428	
Empresas	1599	1642	1636	1646	1707	1666	
Promedio Jornales	169	183	227	201	223	214	
Jornadas Trabajadas	3130218	3336639	4052858	3366348	3884437	3729592	
Productividad	12,17	10,06	9,89	9,47	11,25	10,28	
Índice productividad		100	98	94	112	102	
Productividad por trabajadores	2057,20	1840,32	2245,69	1902,85	2508,05	2199,60	
Índice por trabajadores		100	122	103	136	120	
Toneladas INE	48838000	53612000	52506000	58116000	62179000	68550000	
Productividad INE	15,60	16,07	12,96	17,26	16,01	18,38	
Índice productividad INE		100	81	107	100	114	
Prod. Trabajadores INE	2636,76	2940,38	2940,85	3470,03	3569,61	3933,33	
Índice trabajadores INE		100	100	118	121	134	
Productividad Barcelona	6,19	6,01	6,58	6,84	6,66	6,65	
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Toneladas manipuladas	39120740	41129587	42607966	44588352	51382577	56492038	56810418
Trabajadores	17631	17642	16184	16124	15965	15546	14116
Empresas	1672	1678	1681	1647	1642	1640	1634
Promedio Jornales	217	221	216	219	221	249	224
Jornadas Trabajadas	3825927	3898882	3495744	3531156	3528265	3870954	3161984
Productividad	10,23	10,55	12,19	12,63	14,56	14,59	17,97
Índice productividad	102	105	121	126	145	145	179
Productividad por trabajadores	2218,86	2331,34	2632,72	2765,34	3218,45	3633,86	4024,54
Índice por trabajadores	121	127	143	150	175	197	219
Toneladas INE	71879000	74374000	84914000	84003000	99803000	122156000	124733000
Productividad INE	18,79	19,08	24,29	23,79	28,29	31,56	39,45
Índice productividad INE	117	119	151	148	176	196	246
Prod. Trabajadores INE	4076,85	4215,74	5246,79	5209,81	6251,36	7857,71	8836,29
Índice trabajadores INE	139	143	178	177	213	267	301
Productividad Barcelona			11,4				14,8*

Fuente: Memorias de los Servicios de Trabajos Portuarios 1958-1969, y Anuarios Estadísticos del Instituto Nacional de Estadística. Para la productividad en Barcelona ver Ibarz Gelabert, Jordi *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Primer Franquisme, 1939-1947*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004. p. 219 y ss. \* esta información se refiere a 1970.