
**LA LEY DEL RÍO: APORTACIONES DE LOS GRANDES RÍOS
DE EUROPA Y AMÉRICA AL DERECHO DEL TRABAJO**

**THE LAW OF THE RIVER: CONTRIBUTIONS OF THE GREAT
RIVERS OF EUROPE AND AMERICA TO LABOR LAW**

Antonio OJEDA AVILÉS

Catedrático de Derecho del Trabajo y Seguridad Social, Universidad de Sevilla, España.

Doctor honoris causa por la Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú.

ojedaviles@me.com

Fecha de envío: 24/02/2021

Fecha de aceptación: 01/03/2021

LA LEY DEL RÍO: APORTACIONES DE LOS GRANDES RÍOS DE EUROPA Y AMÉRICA AL DERECHO DEL TRABAJO

Antonio OJEDA AVILÉS

Universidad de Sevilla (España)

Resumen: El trabajo articula la idea de que hay ríos que se identifican con la historia de un país y que, por su importancia, la trascienden. Desde la óptica del derecho del trabajo, representan lo negativo de la explotación de los nativos, pero también lo positivo en cuanto al mejoramiento de las condiciones de trabajo debido a la acción de las organizaciones sindicales y la fuerza de sus reivindicaciones. Se discurre sobre sobre varios ejemplos de lo primero, para luego historiar realidades sobre experiencias de sindicalización, mediación y arbitraje, regulación de la salud y seguridad del trabajo marítimo y la negociación colectiva. Y si bien los trabajadores involucrados en esas actividades han podido organizarse para luchar contra la precariedad de sus empleos, hoy día enfrente los desafíos de la automatización y aplicación de tecnologías, tanto en los puertos de mar como en los grandes ríos.

Palabras clave: Trabajo marítimo - Derechos humanos - Sindicación - Negociación colectiva - Mediación - Arbitraje

Sumario: 1. ¿Doble faz de los grandes ríos, o refuerzo integrado del Derecho del Trabajo? 2. Derechos humanos antes del Derecho del Trabajo. 2.1. Pescadores del río de las Perlas y alrededores. 2.2. Explotación de los bogas del río Magdalena: la Visita y Ordenanza de 1560. 2.3. Sindicación. 3. Mediación y arbitraje. 4. Salud y seguridad en el trabajo marítimo. 5. Negociación colectiva.

Abstract: The work articulates the idea that there are rivers that identify with the history of a country and that, because of its importance, transcend it. From the point of view of labour law, they represent the negative of the exploitation of the

natives, but also the positive in terms of improving working conditions due to the action of trade union organizations and the strength of their claims. Several examples of the former are discussed, and then realities of experiences of unionization, mediation and arbitration, regulation of the health and safety of maritime labour and collective bargaining are discussed. And while the workers involved in these activities have been able to organize the the precariousness of their jobs, today they face the challenges of automation and application of technologies, both in seaports and in large rivers.

Key words: Maritime labor - Human rights - Unionization - Collective bargaining - Mediation - Arbitration

Summary: 1. Double face of the great rivers, or integrated reinforcement of Labor Law? 2. Human rights before Labor Law. 2.1. Fishermen from the Pearl River and surroundings. 2.2. Exploitation of the Magdalena River bogas: the Visit and Ordinance of 1560. 2.3. Syndication. 3. Mediation and arbitration. 4. Health and safety in maritime work. 5. Collective bargaining.

1. ¿Doble faz de los grandes ríos, o refuerzo integrado del Derecho del Trabajo?

Hay ríos que trascienden su función primaria y decantan la historia de un país, e incluso lo llegan a personificar en las leyendas, la literatura y la música. El Volga en la literatura rusa, desde Gorki, Ostrobsky o Nekrasov, o el Magdalena con García Márquez o Vargas Llosa, pasando por el Mississippi con Mark Twain, o el Danubio con Claudio Magris, han plasmado para la memoria colectiva de todo el mundo el paisaje humano y geográfico del país al que representan. En algún caso forman parte inescindible de la mitología del propio pueblo, o incluso de varios, como ocurre con el Rhin para los alemanes y noruegos. Esos ríos son, pues, patrimonio de la Humanidad, y a su través conocemos a las gentes que los habitan y donde trabajan, sus hazañas y fechorías, y el modo de relacionarse con el resto del país.

Pero en el Derecho del Trabajo de los países por donde discurren parecen significar algo contradictorio. Pues si por un lado encontramos en ellos lo peor de las relaciones laborales, comenzando por la explotación de los nativos, por el otro han avanzado en la mejora de las condiciones de trabajo para todos los trabajadores con el apoyo de sus organizaciones sindicales y la fuerza de sus reivindicaciones. Tenemos la sensación de hablar del mito, surgido en las orillas del Mississippi, del caballo caimán (alligator horse), un monstruo que podría representar los peligros de ese río, si no fuera porque el mito iba referido a los hombres de él, a los marineros que exponían sus vidas en los bateles y almadías antes del advenimiento de los barcos de vapor, legendarios por su enorme valor y su fuerza con las pértigas, pero también por su comportamiento bronco en los establecimientos licenciosos de las riberas¹. Esos hombres parecían centauros

* Este artículo forma parte de las actividades del proyecto de investigación “Desarrollo tecnológico, cambio socio-laboral y trabajo sostenible” (“Technological development, social change and sustainable work”), SOSTECLAB, con referencia PGC2018-095263-B-I00, financiado en España por el Ministerio de Ciencia e Innovación y la Agencia Estatal de Investigación, y con ayuda comunitaria del Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

¹ Los describe Mark Twain en su libro *Life on the Mississippi*, James Osgood, Boston 1883, p. 41: “El primer comercio del río fue en grandes barcazas: bateles, lanchones. Flotaban y navegaban desde los ríos superiores hasta Nueva Orleans, cambiaban de carga allí e iban tediosamente de vuelta girados e impulsados con pértigas a mano. Un viaje de ida y vuelta a veces ocupaba nueve meses. Con el tiempo, este comercio aumentó hasta dar empleo a hordas

con cabeza de caimán hundiendo sus pértigas en el río para impulsar o dirigir la gabarra, saltando por encima de la mercancía, absortos en su trabajo. Y el caso es que esa descripción, casi brutal, omitía la indefectible tendencia a agruparse, a unirse, de los hombres del río, y a hermanarse con la gente de las riberas. No todos, desde luego, pues no hay un río que se parezca a otro, al menos aparentemente; y esa interacción con el entorno y el país solo tendrá impacto perdurable cuando hablemos de un gran río.

En estas líneas bucearemos en la capacidad de los marineros de los grandes ríos para coadyuvar en la formación del Derecho del Trabajo de su país partiendo de algunos conflictos significativos cuya solución, cuando la hubo, condujo a soluciones que repercutieron en la ordenación laboral del país a través de acuerdos, laudos, sentencias o normas.

Acotemos la investigación. Aun cuando no cabe desdeñar la posible importancia de ríos de menor tamaño, aquí nos vamos a circunscribir a los grandes ríos, de constancia permanente en la historia del país, y por razones de espacio, a solo los ríos más significativos de América y de Europa, en los cuales bucearemos sus aspectos más relevantes para el Derecho del Trabajo tratando de escudriñar un hilo conductor, un significado común para el laboralismo.

Buscar por el tamaño nos conduce a un panorama de vías fluviales con diversa funcionalidad, probablemente por su posición geográfica y por los acontecimientos que hayan ocurrido junto a sus riberas. El río Magdalena, como el Mississippi y el San Lorenzo, por ejemplo, han cumplido una función de vías

de hombres rudos y resistentes; rudos, sin educación, valientes, sufriendo terribles dificultades con estoicismo marino; bebedores empedernidos, bromistas groseros en pocilgas morales como el Natchez-bajo-la-colina de ese día, duros luchadores, tipos imprudentes, todos, elefantíasicamente joviales, torpes, profanos; pródigos de su dinero, arruinados al final del viaje, aficionados a los adornos bárbaros, fanfarrones prodigiosos; sin embargo, en general, honestos, dignos de confianza, fieles a las promesas y al deber, y a menudo pintorescamente magnánimos. Poco a poco el barco de vapor se entrometió. Luego, durante quince o veinte años, estos hombres continuaron conduciendo sus bateles corriente abajo, y los vapores se ocupaban de todo el negocio río arriba, los marineros vendían sus botes en Nueva Orleans y regresaban a casa como pasajeros de cubierta en los vapores. Pero después de un tiempo los barcos de vapor aumentaron tanto en número y velocidad que pudieron absorber todo el comercio; y luego el batel murió de muerte permanente. El batelero se convirtió en un marinero de cubierta, un ayudante o un piloto en el vapor; y cuando no conseguía un puesto en los vapores, buscaba sitio en una carbonera de Pittsburgh o en una balsa de pino construida en los bosques hacia las fuentes del Mississippi. En el pináculo de la prosperidad de los barcos de vapor, el río de punta a punta estaba lleno de flotas carboneras y balsas de madera, todo manejado a mano y empleando huestes de los rudos personajes que he estado tratando de describir”.

de penetración hacia el interior del territorio respectivo, sirviendo como eje cultural además de comercial: claramente el primero de los citados vierte el caudal de cultura que se forma en las Antillas hacia el interior del continente americano e influye no solo en Colombia, sino también en Ecuador y Perú². Otros grandes ríos, por su parte, han servido de frontera entre diversas naciones, como vemos en el Danubio, cuya travesía por quince países viene salpicada de funciones fronterizas en unos casos, y de centralidad de su cuenca en otras, como sucede también hasta cierto punto con el Rhin, y en esos cometidos el río es testigo de grandes enfrentamientos históricos como el que ocurrieron en otros tiempos entre Francia y Alemania.

El tipo de trabajador es también muy diverso, como lo es la clase de embarcación utilizada, que difícilmente llega a ser el barco de carga transoceánico y adopta habitualmente la forma de embarcaciones de bajo fondo y no excesivo tamaño, como las gabarras, lanchones, balsas, bateles, jangadas, o de exóticos nombres como los bucentauros del Po. Hoy día pueden verse por los grandes cauces a bateles de gran tamaño, alargados y veloces como los que se ven cruzando las grandes ciudades alemanas por el cauce del Rhin, y los antiguos remeros y pertiguistas han sido sustituidos por pilotos y marinos con un menor conocimiento de los ríos, pues éstos ahora se benefician de numerosos canales y esclusas para trasponer los espacios más turbulentos del recorrido³.

² Como indica Villasmil Prieto H., “el bogaje por el Río Magdalena permitió llevar al Caribe hasta el corazón de Colombia (desde Bocas de Cenizas inicialmente) uniendo a Cartagena, Mompox y Honda, recorrido fluvial que dejó a su paso cultura, música, sincretismos religiosos y, desde luego, relaciones de trabajo: los bogadores del Magdalena, que primero fueron indígenas y desde finales del Siglo XVI, negros esclavos procedentes de Guinea, Angola, Dahomey, Congo o el Golfo de Níger. El Magdalena, que conectó al Huila y al Cauca con Cartagena, llegó a ser el puerto receptor de la trata de esclavos más importante de la región; que de allí se movieron a otras islas que ya tenían plantaciones de envergadura como Barbados o Jamaica, o a otros destinos definitivos -más al sur- atraídos por la minas que comenzaban a descubrirse en Bolivia, Perú o Chile. El Caribe de las plantaciones o el “mar del azúcar” por eso mismo se extendía desde New Orleans, pasando por el Golfo de México, abriéndose a las islas de Barlovento y de Sotavento, hasta llegar a Salvador de Bahía, Brasil, por el lado Atlántico, o a Guayaquil, por el del Pacífico. La secular e inacabada discusión sobre qué es y dónde limita por fin nuestro “mare nostrum”, tesis de la que participo, reclama una definición cultural y económica que rebese otra muy común que lo acota al límite del Caribe insular, concepto que coincidía con la visión inglesa de ese mar que entendían como las “West Indies” y que a muchos nada le significa en tanto se reivindicaba, antes y por sobre todo, a la “Antillanía”: al “Mar de las Antillas”.

³ Quizá los más beneficiados por las obras de ingeniería conectiva -seaways- sean el San Lorenzo y el Rhin, el primero por los rápidos de Montreal y otras partes peligrosas, y el segundo

Junto a los marineros de los barcos de carga, otro tipo de trabajadores del río pueden incluirse en una categoría que con doble motivo podría calificarse como *marginal*: hablamos de los trabajadores de las márgenes del río, desde los carpinteros de ribera, hasta los estibadores o cargadores, los vendedores de las lonjas, los obreros de las fábricas conserveras, e incluso una categoría degradada y especial, lo sirgadores, gentes que conducían en otro tiempo -hasta el siglo XX- los animales que tiraban de las gabarras en muchos de esos ríos, avanzando por los caminos de sirga, pero también los equipos humanos que tiraban de las maromas para hacer avanzar penosamente el cargado barco fluvial. No se trataba de hombres desarraigados que empujaban anárquicamente cada uno por su lado, pues al menos en el Volga eran los *burlak*, cuadrillas disciplinadas que tiraban, maroma al hombro, del lanchón a la voz de un capataz o *voldoliv* que marcaba los ritmos. Tanto aquellas como estas categorías de trabajadores servían al río, ciertamente, pero de manera marginal respecto a los marineros, y con los pies en tierra, no montados en las balsas y gabarras.

En el momento presente cabe advertir la pérdida de importancia de los marineros en favor de esas categorías, en otro tiempo marginales, pues las rápidas y alargadas gabarras fluviales de hoy día se conducen por muy pocos especialistas, mientras que la actividad industrial y comercial vinculada al río ha aumentado significativamente -zonas francas, por ejemplo-, planteando incluso la existencia de muelles dedicados a la gastronomía y el turismo⁴, que ya poco tienen que ver con la actividad marítima o fluvial. No obstante, el impacto de los grandes ríos solo se identifica con las actividades sobre su superficie o estrechamente ligadas a ellas, como las de estiba o carga, por lo cual me centraré en el presente artículo en esas dos categorías de trabajadores a pesar de su declive numérico actual⁵. Lo cual no empece a esa importancia troncal de las gentes del gran río en la historia laboral de los países.

por su importancia económica, que lleva incluso a la construcción de un canal que lo une al Danubio y permite llegar navegando desde el Mar del Norte al Mar Negro.

⁴ Pues no solo son famosos los de costa (San Francisco), sino también fluviales como los de Buenos Aires y Colonia.

⁵ Ya hemos visto la alusión de Mark Twain, que vivió junto al Mississippi y llegó a ser marinero en sus barcos, sobre los centenares de hombres que poblaban las flotillas de gabarras a lo largo del río. En su mejor momento también, en los siglos XIX y primera mitad del XX, el Támesis a su

2. Derechos humanos antes del Derecho del Trabajo

El territorio por el que discurren los grandes ríos, más allá de las grandes ciudades que atraviesa, conecta con gentes y actividades humildes que suministran una gran parte del trabajo fluvial. En otros tiempos el trabajo consistía en esfuerzo físico, y ese solo estaban dispuestos a prestarlos quienes mejoraban sus condiciones de vida degradadas en tierra, si pensamos en los negros zambos del río Magdalena, o en los tártaros que cargaban fardos en los muelles del Volga⁶.

Pero estamos hablando de la voluntariedad del trabajo, y no podemos olvidar hasta qué punto la coacción pudo estar presente durante mucho tiempo en las relaciones laborales, tanto a través de la esclavitud como de otras formas casi idénticas, y teniendo como sujetos de ellas a los indígenas. Es una mutilación innecesaria afirmar que el Derecho del Trabajo comienza en el siglo XIX, porque hubo leyes sobre el trabajo desde muchos antes, aunque se tratara de un Derecho del Trabajo sin principios y hasta, a veces, sin objeto ni sujeto, pues en muchos casos se trató de regulaciones del trabajo forzoso de esclavos. Es en esos siglos donde se produce la marcha extenuante hacia el trabajo libre y regulado, y en ella tienen un lugar los trabajadores fluviales.

2.1. Pescadores del río de las Perlas y alrededores

Un caso extremo del que podemos partir se produce a principios del siglo XVI con los pescadores de perlas del río y del puerto que llevaron el nombre de esas joyas en Venezuela, no lejos del Orinoco⁷. Tanto las condiciones de trabajo como la subsistencia de aquellos indígenas fueron objeto de un trato difícilmente

paso por Londres daba empleo a unos 50.000 cargadores solo en los muelles de Canary Wharf. Actualmente los grandes barcos 3E van al puerto de Felixstowe, en la costa al norte del Támesis.
⁶ SILVA ROMERO M., "De la negociación laboral de negros y zambos del río Magdalena", en VV.AA. (GORELLI HERNÁNDEZ J., dir.), *El derecho a la negociación colectiva*, Sevilla, CARL 2014, pp. 501 ss.

⁷ Río de las Perlas, hoy Manzanares; y Puerto de las Perlas, hoy Cumaná. En la misma zona se encontraba la isla de Cubagua, donde se extraía la mayor cantidad de perlas por el procedimiento de utilizar a los nadadores indígenas como forzados. Para la comisión de toda suerte de abusos con los habitantes del continente se partía de la Bula Inter Coetera de 1493, por la que el Papa Alejandro VI donaba aquellas tierras a los Reyes Católicos de España.

explicable desde una perspectiva simplemente humana, y que fueron descritas vívidamente por fray Bartolomé de las Casas y por Fray Marcos de Niza⁸. Aun cuando no podemos dejar de denunciar la bestialidad de quienes parecieron confirmar el apotegma de Hobbes “homo homini lupus”, no es este nuestro cometido aquí⁹, sino el de mostrar la evolución de las condiciones de trabajo en los grandes ríos. Ciertamente que desde un principio la Corona española creó instituciones para terminar con la barbarie: al propio Las Casas lo nombró tempranamente Procurador o Protector Universal de los Indios de las Indias¹⁰, a lo que se unieron reformas legales en lo que ha venido en llamarse Derecho Indiano. Pero las leyes fracasaban en la fase de ejecución, unas leyes hermosas de protección al indígena pero carentes de eficacia ejecutiva, como el ejemplo

⁸ LAS CASAS, *Brevísima relación de la destrucción de las Yndias*, Sevilla 1553, capítulo “Costa de las Perlas y de Parias y la isla de la Trinidad”, párrafo 14: “Métenlos en la mar en tres y en cuatro e cinco brazas de hondo, desde la mañana hasta que se pone el sol; están siempre debajo del agua nadando, sin resuello, arrancando las ostras donde se crían las perlas. Salen con unas redcillas llenas dellas a lo alto y a resollar, donde está un verdugo español en una canoa o barquillo, e si se tardan en descansar les da de puñadas y por los cabellos los echa al agua para que tornen a pescar. La comida es pescado, y del pescado que tienen las perlas, y pan cazabi, e algunos maíz Las camas que les dan a la noche es echarlos en un cepo en el suelo, porque no se les vayan ... Y lo otro, dándoles tan horrible vida hasta que los acaban e consumen en breves días”.

⁹ Aquellos invasores acudían intoxicados por las leyendas sobre el oro de las Indias que habían surgido mayormente en Europa, pero también en América, desde el mito de Eldorado al de las Siete Ciudades de Cibola y Quivira. Una de estas leyendas la había creado Marco Polo en su Libro de las Maravillas de 1298 (edición italiana, 1477; edición española, 1503), sección 6, §§ 160 y 161, donde describía una gran isla al norte de China llamada Cipango (Japón), como un país con enormes cantidades de oro, piedras preciosas y perlas, de las que nadie echaba cuenta: “que tienen tanto oro que es maravilla, como os he dicho, y que no saben qué hacer con él”. Colón llevaba esta descripción en la retina, y al arribar a Cuba la confundió con la fabulosa isla de Marco Polo. Por su parte, el propio Fray Marcos de Niza señala cómo “por la relación [informe] de los indios, hay mucho más oro escondido que manifestado, el cual, por las injusticias y crueldades que los españoles hicieron, no lo han querido descubrir, ni lo descubrirán mientras rescibieren tales tratamientos, antes querrán morir como los pasados”. Vid PIQUERAS CÉSPEDES, *Entre el hambre y El Dorado*, Diputación de Sevilla, Sevilla 1997, *passim*. No era solo la intoxicación mental de aquellos desalmados, sino que a ello se añadía la necesidad de oro de la Corona española para atender las cuantiosas guerras contra sus vecinos europeos, y la parvedad de una Administración colonial, pasto además de la corrupción, para poner orden en tan inmenso territorio. El papa había legitimado además con sus Bulas la ocupación del inmenso territorio por la Monarquía católica, que con Carlos I vino a considerar el avance hacia el interior como una Reconquista contra los infieles, hasta que la oleada de denuncias le llevó a recapacitar, como veremos en el siguiente apartado.

¹⁰ Año 1516. La desobediencia a sus órdenes se castigaba con multa de 10.000 maravedíes. Las Casas consiguió un enorme eco en la Corona, pues su crítica a las encomiendas como fórmula de esclavitud y no de salvación fue atendida por el rey, quien las suprimió mediante las Leyes Nuevas de Indias tras escuchar la lectura de ella hecha en audiencia por el propio Las Casas, 1542. Pero la rebelión de los propios encomenderos, liderados por los propios generales como Gonzalo Pizarro en Perú, llevó bien pronto a suavizar las medidas con miras a una reforma progresiva antes que radical.

del cacique Tenamatzle indica claramente¹¹. Van a ser factores externos los que muevan al legislador imperial a reformas de mayor calado andando los años, pues no solamente las denuncias de los propios españoles van a hacerse innumerables¹², sino que van a producirse coaliciones y levantamientos indígenas¹³ y lo que parece haber significado el mayor revulsivo: el libro adquiere una enorme relevancia en toda Europa, donde se le utiliza como arma psicológica por los países en guerra contra España (Inglaterra, Francia, Flandes, Italia no española, o la Alemania protestante, entre otros)¹⁴. Con buen acierto la Corona no sigue el pedido de Las Casas, de reforzar los Obispos y no las Audiencias, y con el impulso a los Visitadores se emprende una reforma de concretos organismos¹⁵, y después de la Administración en general con la de los Intendentes, ya en 1776. De tal modo que muy pronto en la Historia hallaremos ejemplos de reformas legales debidas a la alianza entre los afectados y la que podríamos llamar la opinión pública -en este caso nacional e internacional-

¹¹ Preso contra toda razón por las autoridades españolas, es enviado a España y allí presenta en 1555 al Consejo de Indias una petición para que le conceda la libertad, ayudado en su pobre conocimiento del idioma y las leyes por el mismísimo Las Casas, a lo que parece. Indica que no presenta querrela criminal ni demanda civil por el mal trato, pero luego dirige a la Audiencia de Valladolid una demanda en Derecho. Ni de la primera ni de la segunda se conocen los resultados, si los hubo. Cfr. CLAVERO SALVADOR B., *Genocidio y Justicia. La destrucción de las Indias, ayer y hoy*, Marcial Pons, Madrid 2002, pp. 31 ss.

¹² GUTIERREZ RIVAS P., *José Antonio de Areche y la visita general a la Audiencia de Lima*, tesis inédita, Universidad de Murcia 2015, p. XII.

¹³ Así por ejemplo la gran insurrección de 1520 de los pescadores de perlas de la isla de Cubagua, tras la cual éstos abandonan la isla y no retornan hasta 1526.

¹⁴ Desde un principio Las Casas contó con el respeto de los reyes españoles, que no prohibieron el libro -como era tan frecuente en aquellos tiempos-, por lo que se difundió ampliamente por el continente europeo y americano, apoyándose en la imprenta.

¹⁵ La figura del Visitador existía desde mucho antes en la Administración castellana y por derivación de ella en América, pero al parecer las reiteradas denuncias de abusos con los indígenas condujeron ahora a la proliferación de las visitas “específicas”, de las que veremos un caso en el apartado siguiente. Las visitas generales a Audiencias como las de México, Perú y Quito tuvieron un impacto enorme -a lo que parece- en la buena administración de la Justicia, como ocurrió en la de Nueva España (Gálvez, Visitador General), Quito (García de León, Visitador General) o Perú (Areche, visitador general). Los poderes del visitador eran omnímodos, y los aprovecharon, no sin consecuencias para los propios visitadores: Areche, por ejemplo, había colaborado con Gálvez en la visita a Nueva España, y entró en tromba en su visita al Perú (1777-1783), enfrentándose al propio Virrey y a la aristocracia limeña al tiempo que enfrentaba a la rebelión de Tupac Amaru, por lo que terminó siendo juzgado y destituido por el Consejo de Indias: GUTIERREZ RIVAS, *op. cit.*, p. XII. Tampoco la del Visitador Gutierrez de Piñeres a Nueva Granada (las actuales Colombia, Venezuela, Panamá, Ecuador y Guayana) entre 1778 y 1781, tuvo pleno éxito, pues originaron la revolución de los comuneros: MALAGÓN PINZÓN M., “Las visitas indianas, una forma de control de la Administración en el Estado absolutista”, *Universitas* 108 (2004), p. 829. Los visitadores eran nombrados de ordinario por el Consejo de Indias, y su informe se remitía al mismo Consejo de Indias.

movilizada por una prensa ya masificada desde 1500. Desde entonces la contención de los genocidios de pueblos indígenas han seguido el lento procedimiento de protesta masiva, denuncias internacionales prolongadas y reforma legal¹⁶.

2.2. Explotación de los bogas del río Magdalena: la Visita y Ordenanza de 1560

Desde las Cortes de Toro en 1371 existía en Castilla la figura del Visitador como un delegado extraordinario que hasta la monarquía borbónica indagaba unas conductas y las sancionaba en caso necesario. Luego a partir del siglo XVIII irá más encaminado a la reforma de instituciones corruptas, degradadas o inútiles¹⁷.

Una de estas Visitas, la del Visitador Melchor Pérez de Arteaga, magistrado (“oidor”) de la Real Audiencia del Nuevo Reino de Granada, indagó la explotación laboral de los indígenas por los encomenderos en la boga del río grande de la Magdalena” en 1560¹⁸. Ya ha quedado dicho que las Leyes Nuevas habían derogado el sistema de encomiendas por perverso, pero las rebeliones de encomenderos habían forzado a una marcha atrás parcial, en un sentido progresivo. Mientras tanto, la imagen de una revolución antropológica en el

¹⁶ Ya se trate de la destrucción del pueblo maya de Guatemala en las décadas de los 1970 y 1980, o la mortandad de los indígenas peruanos en los 1980 y 1990, por no hablar de los indígenas del Congo durante la dominación belga (1885-1908), o de los indios norteamericanos y argentinos, entre otros, en paralelo con los motivados por razones religiosas. Cfr. MONTEJO V., *Brevísima relación testimonial de la continua destrucción del Mayab*, Providence 1992; sobre la mortandad de los indígenas peruanos, CLAVERO SALVADOR B., *Genocidio y Justicia*, cit., pp. 55 ss.

¹⁷ MALAGÓN PINZÓN M., “Las visitas indianas, una forma de control de la Administración Pública en el Estad absolutista”, *Universitas* 108 (2004), pp. 825 y 828. Se nombraba a jueces para el cargo temporal, y preferentemente a jueces de la Inquisición por su carácter enérgico. En el siglo XVI los más conocidos Visitadores fueron Juna de Ovando, presidente del Consejo de Indias y consejero de la Inquisición, Juan de Solórzano, gobernador y muy destacado publicista del Derecho Indiano. Vid. SÁNCHEZ BELLA I., *El Juicio de Visita en Indias*, México 1976; del mismo, *Visitas a Indias (siglos XVI-XVII)*, Caracas 1975; del mismo, “La eficacia de la visita de Indias”, *Anuario de Historia del Derecho Español* (1980), pp. 383 ss.;

¹⁸ “Testimonio de autos formado por el visitador Melchor Pérez de Arteaga sobre los perjuicios a los indios por la boga de canoas por el río grande de la Magdalena”, *Archivo General de Indias*, en PARES, ES.41091 AGI/Patronato, 195, R.21. Texto digitalizado. Agradezco la traducción paleográfica al Dr. Julio A. Ramírez Barrios. Sobre el visitador en concreto, vid. BORREGO PLA M.C., *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, CSIC, Madrid 1983, parte III: “La reforma de Melchor Pérez de Arteaga”.

Caribe y el río que desde él penetraba por los valles de Colombia, Ecuador y Perú desconcierta a los investigadores: la impetuosa expansión de zambos, mulatos, negros y cimarrones en el siglo XVI nos muestra cómo la ruptura con el orden colonial fue más temprana en las gobernaciones del Magdalena, que debió ser un río de un intenso tráfico comercial ya en el siglo XVI¹⁹. De todos ellos, los zambos eran el grupo más indicativo de cuanto sucedía en aquellos valles, ciénagas y meandros: eran específicamente los hijos de las parejas formadas entre indígenas y negros, y pronto llegaron a ser un grupo muy importante en el laboreo de aquellos territorios.

Tras numerosas denuncias recibidas, el Visitador Pérez de Arteaga recorre el río e interroga a unos y otros en busca de información, la cual da como resultado una Ordenanza de un contenido sorprendente y radical, en el que se vislumbra la influencia de fray Bartolomé de las Casas. En resumidas cuentas, el Visitador denuncia “el gran trabajo que bogando en las dichas canoas tienen [los bogas] desnudos y en pie descubiertos al sol y agua con pobres y míseros mantenimientos hechos de solo maíz y largo camino de cien leguas y grand corriente y fuerza del río, como uno de los mayores del mundo, y mucho peso y carga de las dichas canoas, por lo qual no solamente a resultado el principal daño de la salud y muerte de los dichos naturales. Pero aun colocándolos sus encomenderos en tan cruel y tan desventurada servidumbre, ygual y aun mayor que a la de la pesca de las perlas, por donde muchos pueblos se an perdido y despoblado, los dichos naturales no han podido entender [ocuparse] ni entienden en las granjerías e yndustrias que de su naturaleza thenían, siendo la dicha tierra aparejada para granjerías y dexando los dichos yndios sin yndustria ni policía temporal ni espiritual”²⁰. El Visitador rechaza las calumnias de los encomenderos, que se amparan en la servidumbre personal de las encomiendas para afirmar que los indios bogan por su propia voluntad, “de lo qual no puede constar como de hombres bárbaros y mudos que otro consentimiento ni voluntad

¹⁹ BORREGO PLA M.C., “Encomienda y población indígena en la provincia de Cartagena a fines del siglo XVI y comienzos del XVII”, en VV.AA. (CALVO-STEVENSON H. y MEISEL-ROCA A, eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Banco de la República de Colombia, Bogotá 2009, p. 245.

²⁰ Folios 258v y 259r

no tienen más de la de sus encomenderos e de las costumbres e usos en que los ymponen, e quando la tubiesen no se les debía permitir porque sería bestial enemiga de su propia salud²¹. El visitador procede a tomar testimonio de personas relacionadas con el río, que le confirman sus temores²², y dicta finalmente su Ordenanza de medidas, exótica para el lector actual y plagada de fuertes sanciones para los infractores: prohíbe, en primer término, utilizar a indígenas en la navegación del río, aunque otorga un plazo de cortesía de nueve meses restringido al transporte de pasajeros, durante el cual deben ser alimentados con “comida de maiz y tasajos de manatí u otro pescado, y tasajos de carne y múcuras de chicha para su bebida o vino”, en cantidad bastante que debería ser controlada por los justicias y dueños de las canoas, so pena de mil pesos y privación a los encomenderos del repartimiento de indios que tuvieren, y de continuar en tales prácticas, pena de cien mil maravedíes y en defecto de ello cien²³ azotes y destierro perpetuo de las Indias. Respecto a las jornadas durante el referido tiempo de gracia de nueve meses, debía comenzar una hora después de amanecido, con dos horas para comer y descansar, y terminar una hora antes de anochecido.

Fácilmente se columbra que la prohibición de bogar a los indígenas no podía dejar sin brazos el tráfico en el Magdalena. A ello responde la propia resolución del Visitador cuando afirma, a resultas de interrogatorio hecho a las gentes del río, que hay alternativas mejores, y en concreto una: “muy mejor y más cómodamente se puede bogar en estos tiempos con barcos que los boguen

²¹ Folio 259r

²² El interrogatorio contiene algunas preguntas sorprendentes, cuyo significado se desvela en los fundamentos de la resolución. Por ejemplo, el del carpintero de ribera Yñigo Martínez de Arana, en folios 259v y siguientes, indica en 261r: “Fue preguntado si a los dichos yndios se les paga su trabajo y cuánto le pagan por la dicha boga a cada uno. Dixo que lo que desto sabe es que este testigo ha pagado por las dichas canoas sesenta pesos por cada una y la mitad dellos pagó a los yndios. (...) Fue preguntado si sabe este testigo que en este tiempo el dicho río se puede más fácilmente navegar que en otro y que con facilidad la navegarían barcos con negros de boga e los dichos negros durarían en ella. Dixo que agora, por estar andado y sabido el dicho río y no aver en él yndios de guerra, se podría navegar con más facilidad y que yendo en los dichos barcos los dichos negros yrán más descansados y durarán en la dicha boga, así por ser más descansada como por ser mejor manthenidos que los dichos yndios, y porque sus amos tendrán más quenta con los curar y mantener”.

²³ “Mandamiento del licenciado Melchor Pérez de Arteaga, oidor de la Audiencia de Nueva Granada y visitador general del reino, sobre la boga de los indios en el Río Magdalena”, 1 de octubre 1560, Archivo General de Indias, Patronato 195, R 21, folio 273v.

negros, por estar la costa en paz ... e averse ofrecido personas que con los dichos barcos e bogas de negros sin mucho trabajo dellos bastarán y proveerán los pueblos del dicho Nuevo Reyno”²⁴.

Sencilla y llanamente, el Visitador se decanta por fomentar la actividad de los negreros y el trabajo forzado de los negros, como en su *Brevísima relación* ya había hecho Las Casas. Claro está que hay argumentos para ello: unos explícitos, el que había personas que se habían ofrecido a aportar dicha mano de obra, y el que los indígenas podrían ahora dedicarse a lo que siempre habían hecho, cultivar los campos y expandir las industrias en la tierra y sus riberas; otros explícitos, el que los negros no eran súbditos de la Corona, sino esclavos, a diferencia de los indígenas de aquel Nuevo Reino, por lo cual quedaban a salvo los escrúpulos reales frente a los abusos de los encomenderos sobre quienes ostentaban derechos de ciudadanía. De cualquier modo la alternativa racial no deja de ser racista, máxime cuando no existían normas de mínimos laborales referentes a los esclavos.

2.3. Sindicación

Hasta aquí hemos hablado para antes del siglo XIX de coaliciones para organizar las protestas, pero no había algo similar a las hermandades de oficiales de los gremios, de carácter horizontal y permanente para la defensa de sus intereses, y mucho menos de las organizaciones permanentes y de base que serían los sindicatos. A veces aparecían aquí y allá organizaciones de cierto recorrido en los lugares más sorprendentes, como los *artels* de los sirgadores del Volga, asociaciones semiformales parecidas a las gremiales que defendían el empleo de sus miembros especialmente en los inviernos helados.

No obstante una situación muy especial va a permitir el nacimiento de asociaciones y corporaciones en los grandes ríos hacia el siglo XVI en el seno de un grupo profesional de élite. En el Mar del Norte y los ríos que en él desaguaban, los pilotos guiaban a los barcos sobre sus cubiertas o en pequeñas embarcaciones delante de ellos teniendo sobre sus cabezas la constante

²⁴ Op. cit., folio 259r.

amenaza de las antiguas Leyes de Oléron y de las Ordenanzas de la Hansa, a cuyo tenor el piloto que perdiera la nave por su ignorancia o imprudencia podía ser decapitado o colgado por la tripulación. En ríos de gran densidad de tráfico como el Támesis pronto surge una Asociación de Marineros y Navegantes similar a las cofradías de oficiales gremiales, y en 1514 viene sustituida, mediante ley del rey Enrique VIII, por la Trinity House, la cual detentaba y detenta aún hoy la autoridad de administrar los faros, así como de regular la función de pilotaje y de otorgar los diplomas de pilotos, si bien éstos no eran empleados de la Trinity House y debían pagar cotizaciones a ella, en buena parte dedicadas a la protección social de los marineros y sus dependientes²⁵. La intervención estatal se produce por el aumento de actividad comercial sobre el Támesis a comienzos del siglo XVI, lo cual lleva a la incorporación de nuevos pilotos y la multiplicación de situaciones de riesgo en ese y en otros ríos del país.

Mucho más tarde, en Canadá, el río San Lorenzo provoca también situaciones de riesgo en sus rápidos, bajíos, altas mareas, corrientes erráticas y otras peculiaridades²⁶ del curso fluvial tan emblemático para el país, pues discurre por Quebec, Montreal y llega a los Grandes Lagos, con cuanto ello significa de tránsito comercial. A imagen del Támesis, vino creada una Trinity House en 1805 para ayudar a la navegación del río, pero junto a ellos los pilotos formaron una asociación con dos ramas, la del Bajo San Lorenzo y la de San Lorenzo Central, cuya afiliación pasó a ser obligatoria en 1860.

Lógicamente en tiempos más modernos la actividad sindical se desarrolla con bastante normalidad, salvo algunos casos que en seguida veremos, y nos lleva a conclusiones sorprendentes: por ejemplo, que la sindicación es más acusada entre la gente de las riberas que entre los propios marineros de río, al punto de que los estibadores -sean de puerto de mar o de puerto fluvial- llegan a formar sindicatos de enorme fuerza contractual, mientras que la industria vinculada a los ríos también conoce el fenómeno de la sindicación. Así, las fábricas norteamericanas de procesamiento y enlatado de pescado conocen las

²⁵ Cfr. al respecto COLLINS A., "River and Harbour pilotage in the UK", *Mariners*, 21 de abril de 2002; MARTIN N., *Sea and River pilots*, Terrence Dalton Ltd, 1977.

²⁶ Los rápidos de Montreal, los más peligrosos, vienen obviado para el tráfico mercantil mediante un canal en la primera mitad del siglo XIX.

primeras fases de sindicalización en la década de 1930, y vinieron capitaneadas por trabajadores filipinos con una historia de radicalismo, precariedad en el empleo (estacionalidad) y elevada presencia de inmigrantes. Aun cuando su desarrollo acelerado ocurre en la costa oeste con motivo de la fiebre del oro y la venta de salmón y sardinas enlatadas a las masas de buscadores de mediados del siglo XIX, una parte de la actividad se proyectó en el Mississippi y otros grandes ríos del interior²⁷. En este sentido, el enlatado de pescado de río apareció por vez primera en 1864 en el río Sacramento, y se expandió con las fábricas conserveras del salmón en el río Columbia. En este río la proporción de los grupos de trabajadores relacionados con su pesca era la siguiente en 1874: 600 pescadores, 13 fábricas de conservas, y 2.000 trabajadores en éstas²⁸. Inmigrantes escandinavos crearon el primer sindicato en 1880, la Unión Protectora de los pescadores del río Columbia, y más tarde el Sindicato de pescadores de Alaska, donde tenían cabida los trabajadores de actividades afines, entre ellos los conserveros. En 1931 surge un radicalizado Sindicato de pescadores y trabajadores conserveros²⁹, y en 1938 la Federación Internacional de Pescadores y Trabajadores Aliados de América³⁰, pero la evolución del sindicalismo hasta nuestros días ha sido menguante³¹.

3. Mediación y arbitraje

El río Magdalena muestra actividad sindical a comienzos del siglo XX cuyas ideas van cambiando con el tiempo, al igual que el resto del sindicalismo

²⁷ La alta presencia de inmigrantes debió estar, sin embargo, concentrada en los puertos del Pacífico, desde Seattle a San Diego y a la bahía de Monterrey. Allá acudieron italianos, portugueses, noruegos, chinos, japoneses y filipinos. Por último en 1933 vino creado el sindicato de trabajadores conserveros y agrícolas, que sufrió varios atentados en sus líderes, como el asesinato del presidente y el secretario fundadores, el intento de deportar a sus líderes en la década de 1950, y el asesinato en 1981 de los líderes sindicales Silme Domingo y Gene Viernes, hasta convertirse actualmente en la Sección 37 del Sindicato de marineros de río (Region 37 IBU-ILWU). Cfr. Waterfront Workers History Project, "Cannery workers and their unions", *Civil Rights and Labor History Consortium*, Universidad de Washington, s/f.

²⁸ Waterfront Workers History Project, "Fishing workers and their unions", *Civil Rights and Labor History Consortium*, cit., s/f.

²⁹ Fishermen and Cannery Workers Industrial Union.

³⁰ International Fishermen and Allied Workers of America (IFAWA-CIO).

³¹ BAUNACH L., "Fishing Workers and Trade Unions", Waterfront Workers History Project, 2013.

colombiano, de una forma realista sintetizada por Archila en la evolución desde el objetivo de la revolución social a la práctica de la conciliación³². Y en efecto, la revolución soviética de 1919 y el propio final de la Guerra Mundial generó una movilización de los trabajadores en todo el mundo, y en especial en América Latina, donde tuvo inicio un período de numerosas huelgas que acabaron con la caída de regímenes conservadores como fue en Colombia la “República Conservadora”. Pero para 1935, años más tarde de la Gran Depresión, la combatividad de los sindicatos había cambiado³³, y en 1937 han alcanzado en el Magdalena un pacto colectivo para las empresas de navegación del río y sus trabajadores fluviales y portuarios, seguido de otro en 1940³⁴. Dos años más tarde un intento de renovación del pacto a instancias del sindicato Fedenal³⁵ fracasa, por lo que se constituye un tribunal arbitral conforme a la normativa existente³⁶, el cual emana un laudo (“sentencia” o “fallo”) que estará vigente durante los tres años posteriores.

Analizaré en las líneas que siguen dicho laudo, aprobado por los tres árbitros el 20 de abril de 1946, registrado por el Ministerio de Trabajo el 23 de abril, y publicado en el Diario Oficial de la República el 1 de mayo del mismo 1946.

Ante todo hemos de tener en cuenta que el procedimiento de negociación colectiva y de solución arbitral de posibles conflictos negociadores venía reglamentado estrictamente desde 1920, y, para el concreto escenario de la navegación fluvial, por el Decreto 1485/1942, dictado en medio de la Guerra

³²ARCHILA NEIRA M., “¿De la revolución social a la conciliación? Algunas hipótesis sobre la transformación de la clase obrera colombiana (1919-1935)”, *Anuario Colombiano de Historia Social y Cultura* 12 (1984), pp. 51-102; CAJAS SARRIA M.A., “La justicia constitucional contra los bolcheviques: las Corte Suprema de Justicia conservadora y la represión al movimiento obrero, 1926-1930”, *Historia Constitucional* 19 (2018), pp. 505-532.

• ³³ En parte por la aplicación de la Ley de Huelgas 21/1920, que estableció para los conflictos un procedimiento de negociación directa y, en caso de fracasar, de conciliación y arbitraje posteriores de carácter obligatorio. Pese a ella, las grandes huelgas de 1927 contra la Tropical Oil Co., y de 1928 contra la United Fruit Co., terminaron en represiones protagonizadas por el ejército y en actos luctuosos como la “masacre de Ciénaga” en ese último año. Vid. SOLANO S.P., “Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los puertos del Caribe colombiano 1850-1930”, *Revista europea de estudios latinoamericanos y del Caribe*, 88 (2019), pp. 39-60.

³⁴ Cfr. SILVA ROMERO M., “De la negociación laboral de los negros y zambos del río Magdalena”, cit., passim.

³⁵ Federación Nacional de Trabajadores del Transporte Marítimo, Fluvial, Portuario y Aéreo.

³⁶ Decreto 1485/1942, de 30 de setiembre.

Mundial a causa de un serio conflicto en el río que amenazaba con paralizar el transporte de los productos nacionales³⁷. De tal modo, el período de negociaciones había comenzado a instancias del Gobierno, y veinte días más tarde el propio Ejecutivo lo había declarado agotado sin acuerdo y había abierto el período de conciliación, y tras diez días también lo clausuró y abrió por último el de arbitraje obligatorio, reclamando a las partes el nombramiento de un árbitro por cada una, y nombrando a su vez a un tercer árbitro. Ni que decir tiene que este modelo de arbitraje quiebra el concepto actual de la figura por la presencia de ese tercero designado por terceros, pues rompe el control de las partes sobre el procedimiento³⁸. Quizá por eso, la Federación sindical convocó una huelga el mismo día del requerimiento ministerial de árbitros, la cual vino declarada ilegal porque el transporte fluvial tenía la consideración de servicio público, al tiempo que la huelga en él venía prohibida³⁹.

El laudo o sentencia es prácticamente una reglamentación de trabajo con todos los rasgos de una norma de carácter público, no solo por el *iter* obligatorio, ni tampoco por la participación decisoria del Gobierno en la composición del tribunal arbitral, sino porque además contenía recomendaciones al propio

³⁷ Como el preámbulo del Decreto decía, se dictaba al amparo de la Ley 128/1941, de medidas extraordinarias, a la vista del conflicto de inquietantes proporcionales en los servicios de navegación fluvial, “determinado por el hecho de que algunos empresarios se niegan a someterse a los procedimientos establecidos por las leyes para dar curso y resolver las peticiones de los trabajadores, y de que, contra lo que la Constitución dispone, se ha declarado una huelga en los servicios de navegación del río Magdalena”. Colombia había roto relaciones con el Eje en 1941, y tras el hundimiento de tres buques colombianos por submarinos alemanes, declaró la guerra a los países del Eje en 1943.

³⁸ Lo habitual es el nombramiento de un solo árbitro por consenso de ambas partes, pero cuando se forman tribunales arbitrales de un número mayor, de ordinario impar, son nombrados de igual forma consensuada, aun cuando luego puedan decidir por mayoría de votos. En línea con la idea de mayoría hay al final del laudo ahora comentado lo que parece ser un voto particular del árbitro empresarial, donde sin embargo expresa opiniones que van más allá de lo votado, por ejemplo cuando dice que el aumento establecido de salarios “implica, como es obvio, la revisión inmediata de las actuales tarifas de transporte”. Y más adelante señala que “es de urgente necesidad fijar con criterio técnico el número de tripulantes que debe llevar cada barco, ya que el señalado por la Resolución 52 de 1944 resulta de todo punto de vista excesivo”.

³⁹ Ley 21/1920. La sanción por la huelga producida consistió en la suspensión de la personalidad jurídica sindical a Fedenal y los sindicatos que la apoyaron. La huelga fracasó, y el Gobierno restituyó la personalidad jurídica a los sindicatos, pero no a la Federación. Por su parte, la Confederación de Sindicatos de Colombia cooperó con el Gobierno y designó al árbitro sindical del tribunal, mientras que los empresarios designaron al segundo, y el gobierno por su parte designó al tercero en la persona del Ministro de Minas y Petróleos, muy directamente interesado en el restablecimiento de la paz social. Cfr. Prólogo del Fallo proferido por el Tribunal de Arbitramento del río Magdalena”, *Diario Oficial de la República* de 1 de mayo de 1946.

Gobierno, entraba en materias de administración pública⁴⁰, y señalaba el destino de aquellos voluntarios que habían firmado como esquirolas durante la gran huelga de la Fedenal, contribuyendo a su fracaso y que ahora veían recompensada su actuación con la permanencia en los puestos de trabajo, obligatoria para las empresas⁴¹. Con todo, el momento era muy complicado y en otros países la solución había consistido en dictar soluciones parecidas pero sin el concurso de las partes, con medidas propias de una economía de guerra. La fragmentación de ambas partes negociadoras, reducidas a las empresas navieras individuales y a sindicatos de oficios y de localidad, no ofrecía mejores perspectivas⁴².

El laudo dedica mucha atención a aspectos sindicales, además de a otros aspectos individuales, aseguratorios y sociales. Tras una extensa justificación en el bien de los propios trabajadores, el laudo analiza lo que parecen ser cláusulas de seguridad sindical de *hiring hall*, de ingreso en la actividad solo a quienes estén afiliados a los sindicatos firmantes, lo que los empresarios trataban de suprimir. La resolución arbitral determina además la fijeza en el empleo, aunque dando libertad a las empresas para elegir entre esos afiliados sindicales, con un control mediante la inscripción en un registro que llevarían las Intendencias Fluviales, de acuerdo con las licencias de navegación⁴³. A tal efecto el capítulo 3, artículo 1, del laudo proclamaba que todos los tripulantes de las

⁴⁰ Por ejemplo, “decreta” la creación de un Fondo de Ahorros y Cooperativas constituido por un 5% de los salarios. Algo similar ocurre con la creación de colonias agrícolas, a la vista de que el 89 por 100 de los bogas y cargadores eran de extracción campesina. Mantiene el funcionamiento de las comisiones de conciliación y arbitraje del río en tanto el Gobierno no proceda a la creación de un tribunal especial de trabajo. “Dispone” que las decisiones de aquellas sean apelables ante la Corte Suprema de Trabajo. Modifica las cauciones a ingresar por los sindicatos fluviales. etc.

⁴¹ El laudo, en su Parte Motiva, § 1, cuantifica el número de voluntarios enrolados como tripulantes en 358, pero no detallaba el de los enrolados como estibadores o braceros. Junto a ellos, la Marina Nacional proporcionó también personal en número indeterminado.

⁴² El ámbito subjetivo del laudo lo formaban ocho empresas de vapores de pasajeros y cargueros, y los afiliados a treinta y ocho sindicatos, la mayoría de ellos de estibadores de concretos puertos fluviales, por ejemplo el Sindicato de Braceros, Navegantes y Lancharos unificados de Magangué, el Sindicato de Pilotos, Timoneles y Aprendices de Cartagena, el de Ingenieros, Mecánicos y Electricistas de Cartagena, el de Pilotos Prácticos del río Magdalena y sus afluentes, de Barranquilla; el de Braceros Portuarios y Navegantes de Barranquilla, el de Constructores y Reparadores navales de Barranquilla, la Unión Portuaria de Braceros y Lancharos de Barrancabermeja, el Sindicato de Braceros de Arrancaplumas, Sindicato de Braceros de La Dorada, la Sociedad de Navegantes del Alto Magdalena, etc.

⁴³ Disponía que las Intendencias Fluviales de Cartagena y Barranquilla realizaran un empadronamiento tanto de los trabajadores sindicalizados como de los voluntarios durante la huelga.

embarcaciones fluviales serían considerados como empleados permanentes y gozarían de las garantías establecidas por las leyes vigentes para esta clase de empleados, además de las prestaciones que consagraba el propio estatuto. En cuanto a los estibadores portuarios, su estabilidad topaba con el problema de conocer las necesidades de personal de cada puerto, pues había constancia de que en unos sobraba y en otros faltaba, y el conflicto se situaba en el modo de organizar el trabajo, bien por cuadrillas fijas, bien por número de braceros por tonelada, un dilema cuya solución encomienda el laudo al Gobierno, pero dejando claro que la carga es una tarea de los estibadores, y los marinos no pueden inmiscuirse en sus labores. La mecanización de los puertos, que entraba con fuerza en otros lugares al terminar la Guerra Mundial, agudizaría la controversia y llevaría a soluciones similares e incluso a la adopción de un Convenio por la OIT, el 137 de 1973 sobre trabajo portuario, el cual postulaba la estabilidad en el empleo mediante fórmulas que atajaran la crónica precarización de los estibadores⁴⁴.

Los árbitros consideran la necesidad de un tribunal especial del trabajo fluvial a la vista de la índole peculiar de los conflictos que se planteaban en el río, la creación del cual órgano encomiendan al Gobierno, si bien en el entretanto mantienen el funcionamiento de las comisiones de conciliación y arbitraje mencionadas más arriba, dotadas ahora de mayor celeridad en el procedimiento, merced al señalamiento de plazos perentorios para cada fase. El nombramiento de los miembros de tales comisiones se modifica también, de modo que ahora sería el Ministerio de Trabajo el que los designaría de entre sendas listas de cinco empresarios y cinco trabajadores enviadas por sus representantes.

El laudo despliega en el capítulo 7 una especie de menú para los tripulantes y el resto del personal realmente abundante y rico en proteínas, tras haber asegurado en la “parte motiva” que proceden de las listas de alimentación acordadas tradicionalmente en los pactos colectivos del Magdalena. Diré solo que se establecen tres comidas principales, cada una de ellas con cuatro onzas (85 gramos) de carne, otras cuatro de arroz, y medio plátano asado o frito, a lo

⁴⁴ Sobre la lacra de la *casualization* en la estiba y la adopción del Convenio OIT, cfr. mi libro *La reconversión del sector portuario. Los Reales Decretos Leyes 8/2017 y 9/2019*, La Ley-Wolters Kluwer, Madrid 2019, pp. 21 ss.

que se añade en el desayuno café con leche y pan, y en el almuerzo y comida cuatro onzas de papas, sopa suficiente y café.

En materia de prestaciones sociales el laudo menciona en primer término el defectuoso funcionamiento de la Caja de Previsión Social, por lo que determina su reconstitución por una comisión liquidadora⁴⁵, al tiempo que eleva las cotizaciones de los empresarios al 12 por 100 de salario, y las de los trabajadores al 5 por 100, lo cual justifica en el ensanchamiento del ámbito de las contingencias protegidas, entre las que incluye ahora la asistencia sanitaria y la maternidad.

Respecto de la jornada de trabajo el laudo no aclara suficientemente las soluciones propugnadas, aunque sí el problema suscitado en torno a ella, cual es el de la habitual ralentización de actividades (la “cámara lenta”) de los estibadores al ir terminando la jornada: el trabajo diario se divide en tres turnos de seis horas, y si hubiera exceso de carga por aglomeración de buques en el puerto o razón similar, los trabajadores del primer turno podrán reincorporarse al tercero, pero nunca al segundo.

Un aspecto curioso del laudo consiste en las cauciones a constituir por los sindicatos en garantía del cumplimiento de *las obligaciones que el presente laudo les impone* (Capítulo XI). Se trata de una responsabilidad vicaria, pues en realidad hace pagar a los sindicatos por los daños y perjuicios causados por sus afiliados⁴⁶, pero no queda claro si dentro de tales daños pueden o no incluirse los producidos por las acciones colectivas, principalmente una huelga. El origen de semejante caución proviene de la naturaleza de los sindicatos del río, proveedores de mano de obra a las navieras y en tal concepto beneficiarios la cláusula de seguridad sindical *hiring hall* que ahora se pone en el laudo y defensoras del trabajador en sus relaciones con la contraparte⁴⁷. Tras la gran huelga fluvial de 1937, en que el país quedó paralizado, los empresarios

⁴⁵ Aunque no detalla los defectos de los que pueda tratarse, el laudo solicita al Gobierno que asuma una mayor implicación en la gestión de la Caja, citando como vías para ello el nombramiento del Gerente, el representante del Gobierno en la junta general y el secretario general de la misma sean nombrados libremente por el Gobierno.

⁴⁶ Capítulo XI, art. 6: “Es entendido que las anteriores cauciones de los sindicatos se entenderán constituidas a nombre de los trabajadores que los integran”.

⁴⁷ La mecánica de la selección de marinos y cargadores de entre las listas sindicales viene descrita con nitidez por SILVA ROMERO M., *op. cit.*, § 2.

suscribieron el “pacto de junio de la Fedenal”, cuya cláusula principal era la referida al suministro de personal a las empresas por los sindicatos afiliados a ella⁴⁸. En Colombia el convenio colectivo donde se negociaba esta cláusula se denominaba “contrato sindical” y contemplaba al sujeto colectivo firmante como proveedor de mano de obra, tal y como venía ocurriendo en México y Chile, a diferencia de los convenios colectivos de “tipo europeo”, que regulaban mayormente condiciones de trabajo.

4. Salud y seguridad en el trabajo marítimo

Señala un estudio británico cómo el riesgo de accidentes de trabajo en el sector de la navegación es veintiún veces mayor que en el trabajo en general⁴⁹, lo cual de ordinario deja escéptico al lector por no haber constancia ni alarma ante la dramática situación que refleja. Un ejemplo puede ponernos sobre la pista de por qué la estadística puede ser fiel, más allá del escepticismo: en el verano de 2019, los estibadores canadienses llamaron a parar en todos los puertos del país para honrar la memoria de Ravindu Telge, segundo oficial del portacontenedores Patras, perteneciente a la compañía danesa Maersk. Telge había caído al gran río San Lorenzo mientras destrincaba contenedores en el navío al acercarse al puerto de Montreal, una peligrosa operación que le pedían para ahorrar tiempo de estancia en el puerto y continuar camino cuanto antes. Había realizado su guardia de noche, y la operación de destrincado se había iniciado por la mañana, cuando cayó al río. Telge era de nacionalidad ceilandesa y murió al otro lado del mundo trabajando para una empresa de otro país en contenedores que probablemente tampoco procedieran de ninguno de los tres países en presencia.

⁴⁸ TORRES GIRALDO I., *Los inconformes*, editorial UNINCCA, Bogotá 1974, tomo V, pp. 220-221. “Si el capitán procedía a vincular a alguien que no estuviese enlistado, inmediatamente los trabajadores del barco, con el apoyo de los sindicalizados que quedaban en tierra, entraban en huelga y la navegación no continuaba hasta no contratar un sindicalizado”: SILVA ROMERO M., *op. cit.*, § 2.

⁴⁹ ROBERT S., NIELSEN D., KOTLOWSKI A. et al., “Fatal accidents and injuries among merchant seafahrers worldwide”, *Occupational Medicine* 64 (2014), pp. 259 ss.

El caso Telge desvela la soledad del marino en un barco de transporte e incluso de pasajeros. La fatiga es el factor de riesgo más característico de los marinos, también de los fluviales, pues de ordinario han de incorporarse al barco después de recorrer largos trayectos por carretera o tren desde su hogar, y a partir de ahí su lugar de trabajo será al mismo tiempo su domicilio durante cierto tiempo, sometido constantemente a las órdenes del capitán o patrón, y con largos turnos de trabajo que alternan entre los días y las noches. Lippel y Walters han recalcado estos factores de ajuste físico y mental de los marinos al carecer de las ventajas de los pescadores de río, pues al alejamiento añaden como rasgo típico la temporalidad de los contratos y la ajenidad legal y antropológica de los puertos: ambos autores añaden en el título de la investigación un modismo revelador: “ahora los ves, ahora ya no”⁵⁰. A tales factores debe añadirse la inestabilidad del lugar de trabajo, posiblemente la causante de la caída al agua del segundo oficial. La inestabilidad del firme, continuada y mantenida, produce una sobrecarga de pequeñas alarmas que coadyuvan al cansancio incluso a bordo de los grandes transportes. En resumidas cuentas, “la falta de, o la pobre calidad del sueño, largas horas de trabajo, excesiva carga de trabajo, así como ruido, vibración y movimiento a bordo, puede contribuir a la fatiga entre los marinos”⁵¹.

Un año después del accidente, representantes sindicales de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, sección de marinos fluviales, subió en el mismo puerto a bordo del mismo barco para denunciar la pasividad de la Oficina de Seguridad en el Transporte de Canadá en la determinación de los hechos, pues había transferido la responsabilidad a Singapur, el país de bandera del barco. Entretanto, el cuerpo del infortunado marino aún no había aparecido, quizá llevado por la corriente. El capitán y sus marinos se unieron al homenaje al segundo oficial, e implícitamente a la denuncia⁵².

⁵⁰ LIPPLE K. y WALTERS D., “Regulating health and safety and workers’ compensation in Canada for the mobile workers: now you see them, now you don’t”, *New Solutions. A Journal of Environmental and Occupational Health Policy* 29 (2019), 317 ss.

⁵¹ SHAN y LIPPLE, *op. cit.*, p. 376; un estudio centrado en el tema en SMITH A., ALLEN P. y WADSWORTH E., *Seafarer fatigue: the Cardiff research programme*, Universidad de Cardiff, Cardiff 2006.

⁵² International Transport Workers Federation, Inland Navigation Section, “Canadian dockers honour lost second officer of Maersk Patras”, 21 de mayo de 2020.

Los grandes ríos no siempre son láminas tranquilas de agua por donde se desliza el barco, y la imagen del Rin o del Mississippi debe dejarse a un lado porque probablemente lo contrario sea lo más cierto, si pensamos en el Magdalena, el Paraná o el Danubio. La hidrovía (seaway) de Grandes Lagos y San Lorenzo encabeza la lista de los ríos broncos y peligrosos incluso hoy en día a pesar de sus cinco canales y quince esclusas que permiten salvar tramos llenos de escollos y rápidos⁵³, pues a las dificultades del río se unen las del clima, al helarse las aguas pero continuar el tráfico fluvial salvo en los Grandes Lagos.

Una buena parte de las dificultades en la aplicación de las normas de seguridad y salud en los barcos se debe al carácter transfronterizo de muchos de ellos, cuando varios países llegan hasta sus riberas, como es el caso de la hidrovía mencionada, compartida por Canadá y Estados Unidos en buena parte de su recorrido. En el caso que nos ocupa hay dos autoridades paralelas a cada lado del gran río, que suelen adoptar normas conjuntas, editadas asimismo conjuntamente, como es el caso de las normas de seguridad y salud y las administrativas de tarifas y demás⁵⁴. En otros supuestos, como el Rin, el Danubio o la hidrovía Paraguay-Paraná, se prefiere constituir un único organismo responsable del tráfico fluvial y para otras cuestiones importantes⁵⁵, mientras que por último hay grandes ríos con fronteras compartidas donde cada país dispone de propia organización y propias normas, o defiere la responsabilidad del tráfico fluvial a la autoridad central de puertos o comercio. Ciertamente que existen

⁵³ Lo cual indica una movilidad vertical para los marinos, que se une a la horizontal del desplazamiento, remarcan SHAN D. y LIPPLE K., "Occupational Health and Safety Challenges From Employment Related Geographical Mobility Among Canadian Seafarers on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway", *New Solutions* 3 (2019), p. 373. Los marinos deben además utilizar grúas personales (landing booms) para bajar y subir del barco en algunos puertos con desniveles en la línea de atraque: SHAN y LIPPE, "Occupational Health", cit., p. 373; St. Lawrence Seaway Management Corporation, *The Seaway Handbook*, capítulo sobre "Joint practices and procedures respecting the transit of ships on the St. Lawrence seaway", 2002, p. 4: "Landing Booms. 8. Ships of more than 50 m in overall length shall be equipped with at least one adequate landing boom on each side".

⁵⁴ Me refiero a la St. Lawrence Seaway Management Corporation y la St. Lawrence Seaway Development Corporation, y su *Seaway Handbook*, por ejemplo.

⁵⁵ Comisión del Danubio, Comisión Central para la Navegación en el Rin, Comisión Internacional para la cuenca del río Sava, Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, etc. Véase más abajo el epígrafe sobre coordinación internacional.

normas internacionales, como el Convenio OIT de Trabajo en el Mar de 2006⁵⁶, el Código Europeo de Vías Fluviales y varias Directivas de la Unión Europea aplicable a sus Estados miembros⁵⁷, los Principios Fundamentales de Seguridad y Salud (OIT 2008), el Convenio Internacional sobre seguridad vital en el mar, etc., pero la aplicación de todas sus garantías viene mermada drásticamente por la necesidad de ratificación por los países de bandera, siendo así que existe una gran cantidad de barcos bajo bandera de conveniencia, pertenecientes en su mayor parte a países en vías de desarrollo donde las empresas navieras pueden fácilmente residenciarse⁵⁸, y a las que difícilmente llega el Convenio OIT 2006 y los esfuerzos del sindicato global de trabajadores del transporte/marítimos.

5. Negociación colectiva

Veámos más arriba cómo nacen tempranamente en el trabajo del río Magdalena los pactos sindicales en donde el sindicato realmente funciona como agente empleador o *hiring hall*. A gran distancia en el tiempo y el espacio, en Rotterdam, aparece en nuestros días algo similar en la figura de un sindicato internacional de marinos llamado Nautilus que cumple servicios de representación contractual y aplicativa para sus afiliados y llega a firmar incluso convenios colectivos de no menor importancia con dos federaciones navieras de aquella importante ciudad marítima⁵⁹. La misma Nautilus ha firmado un convenio colectivo con Maersk, la gran empresa naviera de contenedores. No es el único

⁵⁶ Con sus Directrices para la Aplicación de las Normas sobre Seguridad y Salud a bordo (Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006).

⁵⁷ Directiva Marco 89/391/CEE, 92/29/CEE sobre tratamiento médico a bordo, 2008/68/CE sobre seguridad en el transporte de mercancías peligrosas, 2000/34/CE sobre riesgos del trabajo de larga duración. Pueden verse en DE LEEW R., FERENCZ J., CHIN S., VAN DER GEEST W., *Living and Working Conditions in Inland Navigation in Europe*, OIT, Programa de Actividades Sectoriales, Working Paper 297, Ginebra 2013, pp. 49 ss.

⁵⁸ En tal sentido véase ALDERTON T., *SIRC and ILO. The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry*, OIT, Ginebra 2004; ARTUSO M. y McLARNEY C., "A race to the top: should labour standards be included in trade agreements?" *Vikalpa* 40 (2015), pp. 1–14.

⁵⁹ Dos convenios, los dos para 2019: uno entre Nautilus International y las empresas miembros de la Asociación de Empleadores Marítimos Neerlandeses (NEMEA), de Rotterdam, y los trabajadores no comunitarios trabajando en sus barcos; el otro, entre Nautilus y la Asociación de empleadores de barcos mercantes VWH, de Rotterdam, para barcos bajo bandera holandesa con excepción de la navegación interior y otros supuestos de su art. 1.

convenio firmado por ella: en otra ocasión, Nautilus ha firmado junto al Sindicato PSU de marinos filipinos un convenio con la Asociación neerlandesa de empleadores marítimos Neptune, asimismo en el año 2019, para los barcos dedicados al apoyo mecánico marítimo con bandera holandesa⁶⁰.

Dichos convenios contienen compromisos de ambas partes referentes a salarios, jornada, seguridad e higiene, seguridad social, faltas, sanciones, derechos sindicales y otros aspectos, en línea con lo habitual en un convenio colectivo, aun cuando el que se autodenomina como sindicato internacional se acerca más a una empresa de servicios cuyos métodos de hacer cumplir las obligaciones de la contraparte serán más bien los de reclamación y en su caso ejecución judicial por incumplimiento del contrato. Probablemente aquí reside el interés de las asociaciones de empleadores para firmar tales convenios con tan extraño sindicato, pues obtienen así la seguridad de aplicar los Reglamentos de la Unión Europea sobre competencia judicial y legislación aplicable, uno de cuyos criterios consiste en declarar la competencia del juez de la sede del empleador. Solo en el caso del convenio firmado conjuntamente con el sindicato de marineros filipinos hallamos que éste es afiliado al sindicato global ITF.

Junto a los convenios que podríamos denominar portuarios -aunque solo sea porque se firman en la ciudad sede de ambas partes, o de la parte empleadora-, existe la alternativa del convenio de empresa entre la naviera y sus marinos, como pueden ser los de Maersk o Hapag-Lloyd⁶¹, una perspectiva que como ya veíamos queda gravemente mermada por la importancia del sector de banderas de conveniencia. Es por ello que el sindicato global ITF ha elaborado un convenio marco para barcos bajo bandera de conveniencia⁶² y se esfuerza en hacerlo firmar empresa por empresa, siendo considerado por Lillie como el

⁶⁰ Netherlands flag marine engineering support vessels collective bargaining agreement.

⁶¹ Maersk no solo ha suscrito el convenio citado *ut supra* con el sindicato Nautilus, como se desprende de la noticia aparecida en *Offshore Energy* de 12 de abril de 2016 referente a que la multinacional danesa ha acordado que todo barco con el que subcontrate disponga de convenio ITF o similar en evitación de los barcos con bandera de conveniencia. Asimismo indica que la empresa dispone también de convenio para su personal directo. Otra de las grandes navieras multinacionales, la alemana Hapag-Lloyd, afirma escuetamente que el 95 por 100 de sus empleados están cubiertos por un convenio colectivo, frente al 59 por 100 de promedio: Hapag-Lloyd, *Sustainability Report 2017*, p. 26.

⁶² Vid. LILLIE N., "Union Networks and Global Unionism in Maritime Shipping", *Relations Industrielles/Industrial Relations* 1 (2005), pp. 88-111.

caso más significativo de coordinación negociadora transnacional de la industria marítima, entre ITF y el Comité Internacional de Empleadores Marítimos, pues obtiene aplicación en alrededor de 11.500 barcos de los entre 13.000 y 21.000 que enarbolan bandera de conveniencia⁶³, a pesar de la oposición de algunas navieras y países asiáticos, que consideran la apuesta negocial como una manera de imponer la agenda proteccionista de los países occidentales ⁶⁴.

En la Unión Europea debe contarse además con la existencia de un acuerdo colectivo marco a nivel comunitario de 2014, entre la Unión Europea de Transportistas Fluviales, la Organización Europea de Patronos y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte⁶⁵ y relativo a materia de jornada, que ha sido implementado por una Directiva del Consejo, la 2014/112/UE, en línea con la saga de Acuerdos Marco y Directivas de refuerzo firmadas en el abanico de los diversos subsectores del transporte, con algún fracaso específico.

La confusa situación de la negociación colectiva en los ríos navegables viene también marcada por sonados conflictos entre navieras y marinos por el *dumping social* entre países ribereños, que lleva a aquéllas a cambiar su sede al país de menores salarios para negociar convenios con sus sindicatos y contratar a sus marinos. Es la misma situación conflictiva que se dio en el caso de la navegación en el Golfo de Finlandia entre la empresa de transbordadores Viking Lines y el sindicato finlandés de marinos cuando aquélla decidió trasladar su sede a la capital de Estonia y denunciar el convenio colectivo que tenía con el sindicato de marinos finlandeses, un caso que vino (mal) resuelto por el Tribunal

⁶³ ITF Uniform Total Crew Cost (TCC) y Collective Bargaining Agreement (CBA) for Crews of Flag of Convenience Ships, 1 de enero 2019-2020. Las cifras de cobertura negocial no son unívocas: LILLIE N., "Global collective bargaining on flag of convenience shipping", *British Journal of Industrial Relations* 1 (2004), p. 49, daba la cifra de 6000 barcos, mientras que la ITF daba en su web la de 11.500, más actualizada que el artículo de LILLIE. En esa misma web se contiene una lista de 35 países con bandera de conveniencia en donde figuran extrañamente el Registro Internacional de Barcos alemán, el Registro Internacional de Barcos francés, o Gibraltar.

⁶⁴ LILLIE, *op. cit.*, p. 52.

⁶⁵ La Unión Europea de Transportistas Fluviales (European Barge Union, EBU) representa a la mayoría de transportistas de navegación interior europea, tanto de mercancías como de pasajeros, y vino fundada en 2001 como asociación de nacionalidad belga con sede oficial en Bruselas. La Organización Europea de Patronos (European Skippers Organization, ESO) representa a empresarios privados de la navegación fluvial de Bélgica, Países Bajos, Francia, Alemania y Polonia, y vino fundada en 1975 en Bruselas con el decidido apoyo de la Comisión. La Federación Europea de Trabajadores del Transporte (European Transportworkers Federation, ETF), está afiliada a la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, ITF.

de Justicia de la Unión Europea trazando una línea intermedia entre el derecho de huelga y el derecho de libre establecimiento⁶⁶. Ahora, en un ejemplo más estricto de conflicto fluvial por la negociación colectiva, planteado en la hidrovía Paraguay-Paraná, el sindicato de marinos argentinos de la hidrovía, SOMU, organizó protestas contra las navieras paraguayas y sus condiciones salariales para con los marinos paraguayos, que alcanzó hasta el bloqueo del gran río mediante boicot en 2010 de remolcadores en el puerto de Buenos Aires a los barcos desde o hacia Paraguay, en apoyo de la firma de un convenio colectivo en la parte paraguaya y la creación de un sindicato paraguayo que había asumido el reto, el SOMUPA. La intervención del gobierno conservador argentino llevó a la intervención del sindicato de esa nacionalidad y al encarcelamiento de su líder, pero en la parte paraguaya otros sindicatos llegan a firmar convenios colectivos con sus contrapartes, si bien para entonces se había producido una migración de navieras argentinas a territorio paraguayo para establecer allí su sede⁶⁷. Finalmente hace acto de presencia la ITF, que por una parte apoya al SOMUPA, quien consigue firmar varios convenios colectivos, y por otra presenta una denuncia ante el Comité de Libertad Sindical de la OIT en 2016 contra el gobierno argentino⁶⁸, mientras que ese mismo año dirigentes sindicales de Alemania, Argentina, Bangladesh, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Croacia, Francia, Holanda, República Checa, Panamá, Reino Unido, Rusia, Suiza y Uruguay

⁶⁶ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 11 de diciembre de 2007, C-438/05, International Transport Workers' Federation y Finnish Seamen's Union contra Viking Line ABP y OÜ Viking Line Eesti. Como se recordará, el sindicato finlandés pidió ayuda a la ITF, que proclamó un boicot contractual internacional contra la empresa y su filial en Estonia. La empresa demandó a ITF y FSU en un tribunal de Londres, donde tiene su sede ITF, por lesión al derecho al libre establecimiento proclamado en el Derecho Originario de la Unión, y el tribunal planteó una cuestión prejudicial ante el TJUE. La sentencia europea proclamó una ambigua solución intermedia de reconocimiento del derecho sindical a medidas de conflicto colectivas “en la medida de lo necesario”, y devolvió el asunto al tribunal londinense para que resolviera.

⁶⁷ Paraguay había llevado a cabo un “desarme” de impuestos y de registro de embarcaciones para contrarrestar la fuerte presencia de armadores y de marineros argentinos en el cauce fluvial, lo que paradójicamente conduce a que los armadores del segundo país trasladen su sede a Paraguay.

⁶⁸ La ITF denuncia violación del convenio 87 OIT, pues “La intervención por parte del gobierno de la Argentina implica el grave peligro de una limitación del derecho del SOMU de elegir libremente a sus representantes y de organizar su gestión y sus actividades.” Y exige que el gobierno argentino devuelva inmediatamente el control del SOMU a su Directiva electa y a sus afiliados (ITF, “ITF lleva al Gobierno de la Argentina ante la OIT por interferencia en un Sindicato”, 17 de julio de 2016).

aprueban una Moción de Emergencia en apoyo al sindicato argentino de Obreros Marítimos Unidos, SOMU⁶⁹.

Como hemos podido ver, el panorama negocial entre navieras y marinos no resulta suficientemente claro como para llegar a alguna conclusión. Menos aún en cuanto al tema de la navegación interior o fluvial, con líneas muy difusas de separación con la navegación marítima. Pero al menos hemos detectado algunas peculiaridades interesantes que podrían extenderse hacia otras ramas de actividad, como es el convenio para las bolsas de exclusión del Derecho del Trabajo, que si aquí aparece para los barcos bajo banderas de conveniencia, muy bien podría extenderse o replicarse para por ejemplo las denominadas zonas francas.

El panorama cambia respecto a los estibadores y demás personal portuario de esos ríos. Trabajando en un centro de trabajo estable, el puerto, los cargadores de muelle han podido organizarse para luchar contra la precariedad de sus empleos, pero han sufrido un largo proceso en golpes de acordeón que en sus últimas fases contempla la aparición de los muelles semiautomatizados y automatizados, tanto en los puertos de mar como en los grandes ríos, y una intervención de los gobiernos por romper la fortaleza de los sindicatos y sus convenios con las empresas portuarias⁷⁰.

⁶⁹ Para detalles y bibliografía me permito remitir a mi libro *Mediación y Arbitraje en conflictos laborales. Una perspectiva internacional*, en curso de publicación por Thomson Reuters – Aranzadi 2021, capítulo 10, epígrafe 3, “Solidaridad transnacional y mediación: la Hidrovía Paraguay-Paraná”.

⁷⁰ Podríamos datar el comienzo de las intervenciones gubernamentales en la privatización de los puertos británicos en 1997, una secuela de la cual fue el largo conflicto en el puerto de Liverpool por el despido de 500 estibadores que a su vez condujo al boicot internacional del barco Neptune Jade, procedente de aquel puerto y afectado por la solidaridad de estibadores norteamericanos y canadienses en su singladura en los puertos de esos países, que contaron con el apoyo de estudiantes universitarios y ONGs: vid. www.labournet.net, “Neptune Jade sails again”; Industrial Workers of the World, “The Story of Neptune Jade”, s/f; *San Francisco Chronicle*, [Shipping Firms Sue To Halt Dock Strikes](#), 13 Septiembre de 1998; *San Francisco Bay Guardian*, [Labor Protests Neptune Jade Lawsuit](#), 4 Marzo 1998.

Bibliografía

- ALDERTON, T. (2004). *SIRC and ILO. The global seafarer: living and working conditions in a globalized industry*, OIT, Ginebra.
- ARCHILA NEIRA, M. (1984). “¿De la revolución social a la conciliación? Algunas hipótesis sobre la transformación de la clase obrera colombiana (1919-1935)”, *Anuario Colombiano de Historia Social y Cultura*, 12.
- ARTUSO, M. y McLARNEY, C. (2015). “A race to the top: should labour standards be included in trade agreements?”, *Vikalpa*, 40.
- BAUNACH, L. (2013). “Fishing Workers and Trade Unions”, *Waterfront Workers History Project*.
- BORREGO PLA, M. C. (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, CSIC, Madrid, parte III: “La reforma de Melchor Pérez de Arteaga”.
- BORREGO PLA, M. C. (2009). “Encomienda y población indígena en la provincia de Cartagena a fines del siglo XVI y comienzos del XVII”, en CALVO-STEVENSON, H. y MEISEL-ROCA, A. (Eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Banco de la República de Colombia, Bogotá.
- CAJAS SARRIA, M. A. (2018). “La justicia constitucional contra los bolcheviques: las Corte Suprema de Justicia conservadora y la represión al movimiento obrero, 1926-1930”, *Historia Constitucional*, 19.
- CLAVERO SALVADOR, B. (2002). *Genocidio y Justicia. La destrucción de las Indias, ayer y hoy*, Marcial Pons, Madrid.
- COLLINS, A. (2002). “River and Harbour pilotage in the UK”, *Mariners*, 21 de abril.
- DE LEEW, R., FERENCZ, J., CHIN, S. y VAN DER GEEST, W. (2013). *Living and Working Conditions in Inland Navigation in Europe*, OIT, Programa de Actividades Sectoriales, Working Paper 297, Ginebra.
- GUTIERREZ RIVAS, P. (2015). *José Antonio de Areche y la visita general a la Audiencia de Lima*, tesis inédita, Universidad de Murcia.
- LILLIE, N. (2004). “Global collective bargaining on flag of convenience shipping”, *British Journal of Industrial Relations*, 1.

- LILLIE, N. (2005). "Union Networks and Global Unionism in Maritime Shipping", *Relations Industrielles/Industrial Relations*, 1.
- LIPPLE, K. y WALTERS, D. (2019). "Regulating health and safety and workers' compensation in Canada for the mobile workers: now you see them, now you don't", *New Solutions. A Journal of Environmental and Occupational Health Policy*, 29.
- MALAGÓN PINZÓN, M. (2004). "Las visitas indianas, una forma de control de la Administración en el Estado absolutista", *Universitas* 108.
- MARTIN, N. (1977). *Sea and River pilots*, Terrence Dalton Ltd.
- MONTEJO, V. (1992). *Brevísima relación testimonial de la continua destrucción del Mayab*, Providence.
- OJEDA AVILÉS, A. (2019). *La reconversión del sector portuario. Los Reales Decretos Leyes 8/2017 y 9/2019*, La Ley-Wolters Kluwer, Madrid.
- OJEDA AVILÉS, A. *Mediación y Arbitraje en conflictos laborales. Una perspectiva internacional*, en curso de publicación por Thomson Reuters – Aranzadi, 2021.
- PIQUERAS CÉSPEDES (1997). *Entre el hambre y El Dorado*, Diputación de Sevilla, Sevilla.
- ROBERT, S., NIELSEN, D., KOTLOWSKI, A. et al. (2014). "Fatal accidents and injuries among merchant seafarers worldwide", *Occupational Medicine*, 64.
- SÁNCHEZ BELLA, I. (1975). *Visitas a Indias (siglos XVI-XVII)*, Caracas.
- SÁNCHEZ BELLA, I. (1976). *El Juicio de Visita en Indias*, México.
- SÁNCHEZ BELLA, I. (1980). "La eficacia de la visita de Indias", *Anuario de Historia del Derecho Español*.
- SHAN, D. y LIPPLE, K. (2019). "Occupational Health and Safety Challenges From Employment Related Geographical Mobility Among Canadian Seafarers on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway", *New Solutions* 3.
- SILVA ROMERO M. (2014). "De la negociación laboral de negros y zambos del río Magdalena", en GORELLI HERNÁNDEZ, J. (Dir.), *El derecho a la negociación colectiva*, Sevilla, CARL.
- SMITH, A., ALLEN, P. y WADSWORTH, E. (2006). *Seafarer fatigue: the Cardiff research programme*, Universidad de Cardiff, Cardiff.

- SOLANO, S. P. (2019). “Trabajo, formas de organización laboral y resistencia de los puertos del Caribe colombiano 1850-1930”, *Revista europea de estudios latinoamericanos y del Caribe*, 88.
- TORRES GIRALDO, I. (1974). *Los inconformes*, editorial UNINCCA, Bogotá, tomo V.
- TWAIN, M. (1883). *Life on the Mississippi*, James Osgood, Boston.
- WATERFRONT WORKERS HISTORY PROJECT (s/f). “Cannery workers and their unions”, *Civil Rights and Labor History Consortium*, Universidad de Washington.