

Imatges al moll

**Els oficis de les feines d'estiba
a la Barcelona dels segles XIX i XX**

Jordi Ibarz Gelabert

Imatges al moll

*Una anàlisi fotogràfica de les feines d'estiba
a la Barcelona dels segles XIX i XX*



Centre de Promoció de la Cultura Popular
i Tradicional Catalana

Imatges al moll

*Una anàlisi fotogràfica de les feines d'estiba
a la Barcelona dels segles XIX i XX*

Jordi Ibarz Gelabert



Generalitat de Catalunya
**Departament de Cultura
i Mitjans de Comunicació**

Barcelona, 2008

Biblioteca de Catalunya. Dades CIP

Ibarz Gelabert, Jordi

Imatges al moll : una anàlisi fotogràfica de les feines d'estiba a la Barcelona dels segles XIX i XX. (Temes d'etnologia de Catalunya ; 17)

A la part superior de la portada: Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana. Bibliografia

ISBN 978-84-393-7724-5

I. Catalunya. Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació

II. Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana

III. Títol IV. Col·lecció: Temes d'etnologia de Catalunya ; 17

1. Estibadors—Barcelona—Història 2. Barcelona, Port de Història

627.21(467.1 Ba Barcelona)"18/19"

© 2008: Jordi Ibarz Gelabert

© d'aquesta edició: Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació

Direcció de la col·lecció i de la coberta: Azúa/Ancochea

Fotografia de la coberta:

Primera edició: maig 2008

Impressió: Treballs Gràfics. Carrer de Santander, 74. Barcelona

Dipòsit legal: B-19306-2008

L'AIRE DE DANSA s'encomana
de banda a banda a tot el port,
i es fa el treball amb més ufana,
car de la gràcia n'esdevé més fort.

Dansen els homes de marina
i els dels oficis mariners,
dels molls del blat i la farina
i del moll ensutzat dels carboners.

Joc i combat, treball que frisa
per la palanca amunt i avall;
mes la palanca vincladissa,
fa que no es perdi el ball en el treball.

...

Fineix la dansa quan la nit s'atansa
i sense sol, el port es queda sol,
guardant en un racó, per l'enyorança
unes taronges, com caliu de sol.

Josep Maria López Picó,
Poemes del port. Barcelona: Altés, 1911

ELS MOLLS SÓN els braços del Port. Uns braços que no paren de moure's i d'accionar. Els homes, amb el sac a l'esquena, són els nervis d'aquests braços. Passen lentament davant nostre, amb el cargament a l'esquena. Semblen formigues humanes que portin al niu les provisions per a l'hivern. El capatàs, obès com una mala cosa, vigila amb el caliquenyo als llavis tot aquell vaivé esgotador i inacabable. Quan un camió és enllestit, n'arriba un altre que cal buidar o que cal emplenar. Els homes magres de carns i plens de suor polsosa, caminen lentament.

R. Font i Ferran, «Figures del nostre port».
L'Opinió, núm. 830, 31 de gener de 1934

SUMARI

1. INTRODUCCIÓ / 9

2. LA IMATGE I LA PARAULA. LA METODOLOGIA DE TREBALL / 15

3. LA CONSTRUCCIÓ SOCIAL DE LA QUALIFICACIÓ / 19

3.1. La fi del sistema gremial i la matrícula de mar / 23

3.1.1. *Una institució amenaçada durant tot el segle XIX* / 25

3.1.2. *L'abolició de la matrícula* / 30

3.2. El port de Barcelona en el context de 1868-1874 / 36

3.3. Les especialitats portuàries en un port en desenvolupament (1874-1931) / 41

3.3.1. *Els montepíos en la definició de les especialitats portuàries* / 46

3.3.2. *Les especialitats on els montepíos fracassaren* / 53

3.3.3. *Els petits nuclis especialitzats i les societats obreres* / 59

3.4. Qualificació i conflictes sindicals (1931-1939) / 65

3.5. El daltabaix del franquisme (1939-1975) / 73

4. ALLÒ QUE CALIA SABER PER TREBALLAR ALS MOLLS. ELS OFICIS PORTUARIS / 79

4.1. Les condicions per a l'aparició de les especialitats portuàries / 79

4.2. Les condicions generals de la càrrega i la descàrrega al port / 85

4.2.1. *Sacs, fardells, caixes, bales, pipes...: els nombrosos receptacles de la mercaderia general* / 86

- 4.3. Els treballs a bord dels vaixells / 91
 - 4.3.1. *Els barrils* / 91
 - 4.3.2. *La descàrrega de sacs* / 95
 - 4.3.3. *La descàrrega de gra* / 107
 - 4.3.4. *La descàrrega de fusta a bord dels vaixells* / 111
- 4.4. Els treballs a terra / 112
 - 4.4.1. *La descàrrega de fusta* / 117
 - 4.4.2. *La descàrrega de cotó* / 128
 - 4.4.3. *La manipulació de fruita* / 138
- 4.5. La descàrrega de carbó mineral / 140
 - 4.5.1. *La descàrrega de carbó vegetal* / 155
- 4.6. Les màquines per portar mercaderies / 158
 - 4.6.1. *La càrrega vertical* / 159
 - 4.6.2. *Les mercaderies sobre rodes* / 166
- 4.7. Els càrrecs de confiança / 171
 - 4.7.1. *Els capatassos. Els qui manaven als molls* / 172
 - 4.7.2. *Els controladors* / 175
 - 4.7.3. *Els guardians* / 179

5. LA PROFESSIONALITZACIÓ DEL TREBALL PORTUARI DES DE 1975 / 183

6. CONCLUSIONS /191

GLOSSARI / 195

ENTREVISTES / 199

FONTS BIBLIOGRÀFIQUES / 201

BIBLIOGRAFIA / 203

1. Introducció

Allí al darrere, a la popa, han deixat la muntanya de Montjuïc i el seu castell. La muntanya, nua d'arbres, i més avall la verdor de les hortes de Sant Bertran. Per fi, les drassanes es deixen veure, si bé una mica amagades al darrere de la muralla de mar. Ara sí que es troben a casa, ja han arribat al port de Barcelona.

El que es presenta al davant seu és una rada molt oberta atapeïda de vaixells. Un bosc format per l'arboradura i el cordam de tots aquests els barra la vista. La pudor que ja fa una estona que van flairant, provocada pel que aboquen a la rada el Rec Comtal i totes les clavegueres de la ciutat, els fa present que arriben a la ciutat.

Saben que al darrere d'aquell teló arbrat hi ha la Barceloneta, el seu barri mariner, format per carrers estrets i rectilinis de cases no gaire altes, construïdes sobre un sorral immens. Però això tan sols s'ho imaginin, car la densitat de veles, eixàrcies i pals impedeix la visió més enllà de l'horitzó més immediat.

Llancen l'àncora allí on poden i atraquen en un dels pocs buits que hi ha, el deixat per un vaixell francès que tot just ha salpat i amb el qual s'han encreuat mentre ells arribaven. En llançar l'àncora tots tenen el mateix pensament. Esperen no haver de sortir a corre-cuita, com s'ha de fer, quan es desferma el temporal de ponent, per tal d'evitar el risc que hi ha de naufragi tot i tenir la nau ancorada fortament. No seria la primera vegada que un vaixell se'n va al fons d'aquest port tan perillós segons on bufa el vent.

La ressaca, tot i que ara només hi ha una brisa suau, es fa sentir notòriament, i el vaixell no para de bellugar-se.

Fa anys que els comerciants més poderosos de la ciutat reclamen una ampliació del port que solucioni definitivament les limitacions que té i el perill que comporta. Sembla mentida que les institucions

estatals posin tantes traves al comerç de Barcelona. Els plans urbanístics i de millora i d'ampliació del port s'han anat discutint, però encara no s'han materialitzat en res consistent. La ciutat encara no té el port que li cal.

Arriben el delegat de la Comandància de Marina i el pràctic del port, però el *Teresa C.* porta la patent neta. En cap dels ports on van anar recalant des de Torrevella fins a Alacant no es van declarar malalties infeccioses; per tant, quan puguin organitzar-ho tot, començaran la descàrrega.

El capità baixa a un petit bot que el portarà fins a la riba a rem. El bot passa enmig d'un eixam de llanxes, les dedicades a la càrrega i descàrrega, al transbordament entre el moll i els vaixells de la rada. Mentre s'apropa, veu per babord la platja plena de les barques de pesca, que reposen fins al caient de la tarda, quan hauran de sortir a fer la seva feina com fan cada dia per tal de proveir de peix fresc la ciutat. A popa, enfront seu, hi ha el moll de la Riba, aixecat uns pocs metres per sobre de la superfície de l'aigua. Porta el seu vaixell carregat de sal i també duu una petita partida de garrofes i quatre pipes de vi. Ara ha d'organitzar la descàrrega.

La seva arribada no ha estat cap sorpresa; han pogut fer la travessia sense problemes, ja que els vents els han estat favorables, de manera que han arribat quan era previst. A més, el telègraf marítim del port, la torre de senyals que hi ha a dalt del castell, ja s'ha encarregat d'anunciar a tothom la seva arribada.

Ara cercarà la gent que pugui ajudar els seus mariners a fer la descàrrega. Si pot evitar-ho, no contractarà cap treballador agremiat. Aquests membres de la matrícula de mar^{*1} treballen a unes tarifes força elevades, amb la qual cosa al capità no li surten a compte. Per evitar-ho haurà de recórrer les pudes del moll (les

1. Per fer més entenedor el text, on abunden moltes paraules especialitzades i mots de l'argot portuari, he elaborat un glossari al final del llibre (vg. pàg. 193). Les paraules del text que tenen una entrada al glossari estan senyalades amb un asterisc la primera vegada que apareixen.

tavernes de mala mort situades als porxos de sota l'andana aixecada del port), on pot trobar alguns homes sense ofici ni benefici disposats a passar per sobre de les normes, a treballar al marge del que estableix la llei. Però cal anar amb compte: si els matriculats se n'adonen, el conflicte està assegurat. Aleshores començarà una descàrrega llarga i difícil.

L'hipotètic capità del *Teresa C.*, així com la resta de capitans de la flota mercant i els comerciants de la ciutat frissaven per posar fi a allò que consideraven una situació d'excepció. Volien eliminar els privilegis, liberalitzar el transport portuari, suprimir les traves que, segons el seu parer, afectaven el creixement econòmic. Aquests arguments es plantejaren al segle XIX fins a 1873, quan s'anul·laren les institucions que havien mantingut barrat l'accés als oficis portuaris, excepte per a alguns grups molt tancats.

La nostra anàlisi comença en el moment en què els sectors polítics més liberals, d'acord amb els interessos dels grans comerciants, començaren a reivindicar la liberalització del treball al port de Barcelona i als ports de la resta de l'Estat espanyol, i arriba fins ahir. Fa molt poc temps, al gener del 2006, bona part dels treballadors del port de Barcelona van viatjar a Estrasburg. No fou un viatge de plaer. Al Parlament europeu es discutia una directiva referent als ports que els afectava molt directament. Aquesta directiva era vista com una amenaça a la seva continuïtat com a col·lectiu. Bàsicament, el problema principal era que mitjançant la nova normativa es pretenia que les tripulacions dels vaixells poguessin fer la càrrega i descàrrega dels vaixells sota determinades condicions. Era una directiva presentada pel Grup Popular Europeu, és a dir, per la dreta parlamentària, que comprenia molt bé els interessos de les grans empreses navilieres internacionals. Aquestes empreses navilieres, que mitjançant subterfugis legals abanderaren els seus vaixells en algun dels països més depauperats del món com ara Libèria per tal d'evadir normatives de seguretat i impostos, recorren a tripulacions procedents dels països del Tercer Món que estan desprotegi-

des legalment, de manera que treballen en unes condicions draconianes. Aquestes tripulacions havien d'ocupar-se, amb la normativa que es pretenia aprovar, de la càrrega i descàrrega dels vaixells. Això, lògicament, implicava un augment dels beneficis d'aquestes empreses, que s'estalviaven bona part dels costos dels seus negocis en deixar de pagar el que fins llavors corresponia als treballadors portuaris, atès que els mariners contractats per elles havien de fer aquesta feina.

Els treballadors del port de Barcelona no estaven sols en aquest viatge. Al seu costat hi havia els dels altres ports de l'Estat espanyol i també els de la majoria d'Europa. Eren uns quants milers i feren molt de soroll. Com sovint s'esdevé en situacions com aquesta, la seva manifestació acabà amb violència i corredisses. Finalment, la nova directiva no va tirar endavant i ara esperen per veure per on sortirà la propera iniciativa liberalitzadora respecte als ports.

Totes aquestes circumstàncies són força significatives, ja que els problemes plantejats ara mateix al port de Barcelona i, de fet, a tots els ports europeus tenen unes similituds importants amb el que passava fa més d'un segle i mig. No creiem pas que la història es repeteixi. Òbviament, hi ha un munt de circumstàncies que diferencien la situació als ports, en concret al de Barcelona, en un moment i a l'altre. Però tot i fugir de presentismes, el procés històric a què ens referim en aquest treball sembla acabar al mateix lloc on va començar.

Els vents que ara bufen són favorables a allò que en diem *liberalització* o *liberalisme*, conceptes que tenen molt bona premsa. Qui s'atreveria a declarar contrari a la llibertat? Doncs bé, l'argumentació emprada per defensar la directiva europea del 2005 presenta moltes similituds amb els arguments dels liberals del segle XIX, que fins a 1873 no aconseguiren abolir l'organització del treball establerta als ports. Les seves finalitats eren molt similars.

Els processos que analitzem en aquest treball es van desenvolupar en mig d'aquests dos moments. Durant els dos segles que van

del 1800 al 2005 s'anaren definint unes noves relacions de treball al port entorn d'un concepte clau: el de la qualificació respecte a les tasques a fer. Com veurem, la liberalització aconseguida en el darrer quart del segle XIX va durar, realment, molt poc. De mica en mica s'establiren dependències, es manifestaren els interessos comuns entre els treballadors i els seus empresaris i, òbviament, també es manifestaren amb molta força les seves desavinences i els seus conflictes. S'establiren les condicions sota les quals els uns podien adquirir la condició de treballador del port i els altres els la respectaven. Es limità de nou l'accés als oficis portuaris. Això fou degut no tan sols a l'adquisició d'uns coneixements determinats que calia tenir, sinó també a la capacitat d'uns col·lectius o d'uns altres de fer valer els seus interessos i el valor dels seus coneixements. Es passà per diverses etapes, per diverses solucions al conflicte d'interessos i per diverses formes de col·laboració.

Els principals aspectes analitzats són dos. Per una banda, la construcció social de la qualificació i, per l'altra, la caracterització detallada de les habilitats i destreses requerides en les diverses operacions especialitzades de la càrrega i la descàrrega al port.

Tot plegat forma una història que, malgrat acabar aparentment allí on va començar, segueix endavant sense que puguem saber com continuarà.

2. La imatge i la paraula. La metodologia de treball

Les dues parts de què consta aquest treball han estat elaborades amb procediments i metodologies molt diferents.

En la primera part, referida a la construcció social de la qualificació, hem utilitzat els procediments més tradicionals de les investigacions històriques. Hem emprat documentació textual inèdita procedent d'arxius i hemeroteques, i també material bibliogràfic. Així mateix, hem reinterpretat treballs nostres anteriors atenent a allò que deien sobre qualificació.

Amb tot un conjunt de recursos habituals en les investigacions del passat hem reconstruït, fins on ens ha estat possible, les etapes històriques principals en la construcció social de la qualificació al port de Barcelona.

En la segona part, la qual constitueix el nucli central de les nostres investigacions, hem emprat un procediment força nou. En aquest cas, hem basat la investigació, sobretot, en fonts fotogràfiques i també, en certa manera, cinematogràfiques. Aquestes fotografies no han estat fetes per nosaltres, sinó que les hem localitzat, principalment, en arxius fotogràfics de Barcelona i en arxius històrics.² Hi ha fotografies des de finals del segle XIX fins als anys setanta del segle XX.

Però si considerem nou el nostre procediment no és tant per la font emprada (les fotografies), com per l'ús que hem fet d'aquest

2. Aquesta investigació ha estat una recerca de l'Inventari del Patrimoni Etnològic de Catalunya, modalitat «Anàlisi», del Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana, que es titulava «De bastaixos de capçana a estibadors. Els oficis en les tasques de càrrega i descàrrega del port de Barcelona» i que es va realitzar del 2003 al 2005.

material. En el nostre treball les fotografies no han estat unes meres il·lustracions dels textos, sinó que han esdevingut un element central en la producció de coneixement històric. En la nostra investigació ens hem dedicat a interpretar les fotografies en qualitat de «textos visuals»; per tant, ha estat necessari aplicar un mètode adequat d'anàlisi.³ El nostre procediment no es correspon amb el que habitualment es fa servir en investigacions basades en fotografies. Molts treballs fets amb el material fotogràfic com a font principal tenen en compte la relació de les fotografies amb la història de les persones que hi són representades. En aquestes anàlisis sovint es treballa intensament amb un nombre petit de fotos.⁴ Aquí el procediment ha estat molt diferent. Hem treballat amb un volum important de fotografies sense aprofundir en l'estudi de les persones que les van fer, en el d'aquelles que hi eren representades, ni tampoc en les circumstàncies en què es van fer. La qualitat artística de les fotografies no ha estat un aspecte a considerar, com tampoc la identitat de qui les va fer, malgrat que molts dels fotògrafs que les van fer eren fotoperiodistes reconeguts. En el fons que hem aplegat hi ha fotografies d'autors amb un prestigi reconegut al costat d'altres d'autors completament anònims.

Per mitjà d'una recerca extensiva hem elaborat sèries fotogràfiques referides a la descàrrega d'una matèria determinada o d'un procés determinat de treball. Hem establert diverses sèries ordenades de forma cronològica que formen una mena de seqüències gairebé cinematogràfiques que ens mostren l'evolució del treball en cadascuna de les especialitats portuàries. La descripció i l'anàlisi d'aquestes seqüències han estat la base principal de la segona part del treball.

Als arxius especialitzats hi havia moltes fotografies sobre el port

3. Riego (1996). A més de *textos visuals*, també se les ha anomenat *textos socials*, Braojos (1996).

4. Per conèixer algunes aportacions recents sobre aquesta qüestió, vegeu Bahia (2003), Lara (2003) i Da Orden (2004).

de Barcelona. Això no obstant, la majoria no han resultat útils per al treball. Hi ha una part important de les fotografies fetes al port o sobre el port que són panoràmiques i en què es mostra una vista molt general i n'hi ha d'altres de vaixells de guerra. En general aquestes vistes ens han resultat poc útils, de manera que no les hem tingut en compte, tret que il·lustressin algun aspecte prou característic. A nosaltres sobretot ens interessaven les fotografies en què es veiessin amb detall els processos de treball, per la qual cosa sobretot havíem de cercar primers plans i plans mitjans. En el treball de recerca hem examinat centenars de milers de fotografies per obtenir les gairebé mil nou-centes que han estat el material bàsic en l'elaboració d'aquest estudi.

En tot aquest fons hi ha tasques portuàries força ben representades; en canvi, d'altres no ho són tant. Així mateix, hi ha períodes, com ara els anys vint, amb sèries fotogràfiques rellevants, com les del fons Carlos de Angulo, que tenen un valor extraordinari tant per la qualitat i el detall de les fotografies com per la llunyania en el temps del període representat. Per a l'inici de la dècada del 1970 també tenim sèries importants, ja que aleshores la Junta d'Obres del Port va fer una tasca destacada de documentació dels diversos tipus de manipulació feta al port de Barcelona, així com de les eines i de la ferramenta que s'hi empraven. En canvi, també tenim períodes molt poc representats. En aquest sentit, cal destacar l'escassetat del material corresponent als anys quaranta i cinquanta, vinculada amb les dificultats econòmiques d'aquells anys.

És clar que, proporcionalment, van ser més fotografiats els casos extraordinaris que el que s'esdevenia quotidianament. El que era notícia, el que era excepcional, mereixia tenir constància gràfica. Un exemple molt clar de tot això és la descàrrega de cossos de gran volum, com són autobusos, camions, turbines o fins i tot màquines de ferrocarril. Aquests cossos no són ni eren habituals al port, i els tenim molt documentats, si més no en proporció a la seva importància. Malgrat això, les fotografies de la tasca diària consti-

tuïxen un conjunt més que suficient per poder emprar-les en una anàlisi aprofundida de les diferents especialitats portuàries.

No sempre ha estat possible situar amb precisió les fotografies en cada sèrie cronològica, però mitjançant la comparació amb d'altres de la mateixa sèrie, hem optat per situar-les totes en una data determinada, tot i no tenir informació concloent. Amb això hem volgut evitar que es perdés la informació que aportava al treball cadascuna de les fotografies localitzades.

Les diverses seqüències fotogràfiques elaborades han estat interpretades amb l'ajut d'altres fonts documentals. Així, hem emprat tarifes, reglaments, notícies de premsa i altra documentació textual d'arxiu molt diversa que ens ha servit per elaborar l'anàlisi corresponent a cada tasca. De totes maneres, han estat d'allò més útils les entrevistes fetes a diversos treballadors portuaris o les transcripcions d'altres materials orals també disponibles, procedents de treballs propis anteriors o d'altres investigadors. Amb aquestes fonts orals, les sèries de fotografies, que ja tenien un cert sentit per si mateixes, resultaven completament entenedores, prenen una llum que no tenien per si soles. A més, les fonts orals ens han servit per saber el que s'esdevenia en algunes especialitats de les quals la representació fotogràfica ens deia molt poc, com és el cas de les tasques de direcció i organització de la feina.

Sovint es diu que una imatge val més que mil paraules. En el nostre cas, les imatges i les paraules no s'han presentat com quelcom antitètic, sinó que les unes i les altres han actuat conjuntament, han col·laborat a transportar-nos al passat i ens han ajudat en la recuperació d'una cultura del treball que a hores d'ara, si no ha desaparegut, sí que s'ha transformat completament.

3. La construcció social de la qualificació

La idea principal que ha orientat el treball parteix de la consideració de la qualificació com un concepte relatiu. No l'hem definit d'una manera absoluta, aïlladament del seu context social i cultural, sinó que és, per a nosaltres, una construcció social. Per tant, segons aquestes consideracions, la qualificació no pot definir-se d'una manera objectiva. La nostra concepció és força dinàmica. La qualificació té una dimensió principal com a «*construcción social que resulta de una serie de luchas entre los diferentes sectores sociales implicados en la definición del trabajo*». ⁵ Així doncs, la qualificació en el treball no pot ser considerada tan sols com el coneixement d'unes determinades habilitats operatives i manipuladores en un procés de treball, en aquest cas el treball portuari. A més, s'ha de tenir en compte la forma com els diferents agents implicats en les tasques portuàries han reconegut aquestes habilitats al llarg de la història.

La construcció social de la qualificació ha estat un procés històric i, per tant, s'ha produït en etapes i períodes molt diferents. Per estudiar els grans períodes del treball portuari, recentment ha estat formulat un model que distingeix entre quatre configuracions ⁶ que estan ordenades en una successió cronològica. Això no obstant, com els seus mateixos autors plantegen, no totes les configuracions es donaren a tots els ports, sinó que, de fet, normalment les unes i les altres es donaren simultàniament. Així doncs, la cronologia d'aquestes configuracions no és ben bé igual a tots

5. Gómez Bueno (2000, p. 35). Sobre aquest aspecte sembla que hi ha un cert consens, si més no en la sociologia del treball. Podem veure una versió quasi idèntica d'aquesta definició a Sanchis (2001).

6. Van Voss i van der Linden (2003).

els ports europeus i de la resta del món, i a més, en un període concret del desenvolupament portuari poden localitzar-se elements d'etapes anteriors. També ens trobem amb el cas de ports que no han passat per alguna de les diferents configuracions, com ara la gremial, per la senzilla raó de ser ports nous. Per aquests motius no és correcte associar de forma molt estricta cada configuració amb un període. Dit això, també és veritat que cada configuració és característica de determinats períodes històrics. Les configuracions tenen a veure molt directament amb la construcció social de la qualificació, amb la manera com a cada moment es van reconèixer les habilitats i els coneixements dels treballadors portuaris en el desenvolupament de la seva feina.

Les quatre configuracions proposades són: preestibador; monopolística, eventual i posteventual.⁷

Per descriure amb molt poques paraules la configuració de preestibador, direm que és la situació en què no hi ha cap grup especialitzat dedicat a la càrrega i descàrrega de vaixells, amb la qual cosa els mariners de cada nau són els qui fan aquesta labor.

La configuració monopolística, altrament dita també *configuració gremial*, es caracteritzà per la reserva del treball portuari a un o més gremis de treballadors de cada port. En aquest cas, el gremi acostumava a establir un període d'aprenentatge del que eren les seves tasques específiques. Aquesta fou una configuració vinculada amb la navegació de vela, en la qual la major part de la manipulació portuària es feia sense recórrer a cap mitjà mecànic. La configuració monopolística estigué caracteritzada per l'existència d'un nivell de desenvolupament tecnològic molt baix, una oferta molt limitada de treball i uns nivells salarials relativament alts.

7. En l'article esmentat a la nota anterior el terme anglès *casual* ha estat traduït per *temporal*. Aquí hem optat per l'adjectiu *eventual*, més utilitzat en el medi portuari per descriure la condició d'aquests treballadors de qui es contractava diàriament la força de treball. Vegeu una versió original de l'article de Lex Heerma van Voss i de Marcel van der Linden a Davies (2000).

La configuració eventual es caracteritzà pel trencament del monopoli gremial i l'ús preferent de mà d'obra eventual. Aquest sistema es basava en la competència diària entre els diversos treballadors portuaris per l'obtenció de la feina disponible als molls. La major part de la investigació que hem fet en aquest treball es refereix a la configuració eventual. Per raons ja esmentades, fa de mal definir la datació d'aquesta configuració. En el cas del port de Barcelona durà prop de cent anys. En podem situar l'inici cap a 1874, en què es va produir la fi del control monopolístic de l'ofici, i el final cap als darrers anys de la dècada dels seixanta i els primers de la dècada dels setanta del segle XX. Quan aquesta etapa es va acabar, el capital va irrompre en les tasques de manipulació portuària i van aparèixer unes formes de treball molt diferents de les anteriors. La configuració eventual també es va caracteritzar per ser molt intensiva en treball. Les seves característiques principals foren una gran oferta de treball, un nivell de desenvolupament tecnològic relativament baix i uns baixos nivells salarials. És una configuració relacionada amb el desenvolupament de la màquina de vapor i la seva aplicació en la navegació marítima.

Com veurem, si més no en el cas de Barcelona, en aquesta configuració els interessos dels treballadors i els dels empresaris es van enfrontar, però també hi va haver interessos comuns entre aquests dos grups. Això tingué com a resultat la creació de diversos tipus d'organització mutual i sindical relacionats directament amb el reconeixement de la qualificació de diferents col·lectius de treballadors portuaris. L'evolució de la societat anà estructurant el mercat de treball i anà introduint limitacions de l'accés a aquestes feines per a treballadors de fora del port de Barcelona. No obstant això, a diferència del que havia passat en el context gremial, en la configuració eventual les limitacions de l'accés al treball al port i el reconeixement dels diferents oficis sovint s'anul·laren per situacions de conflicte o per les circumstàncies canviants del

comerç marítim. Bona part dels enfrontaments laborals d'aquest període estaven relacionats amb aquestes qüestions.

En la configuració eventual, les tasques es feien amb una força de treball molt abundant, és a dir, amb l'ocupació d'un gran nombre de treballadors. Això i uns salaris reals força reduïts, si més no a l'inici, expliquen que les inversions en tecnologia per estalviar mà d'obra fossin relativament poc importants. Amb tot, a partir de la dècada dels seixanta del segle XX la situació tornà a canviar. Aleshores es va iniciar una nova etapa de reducció del factor del treball i de la seva substitució per capital.⁸

Hem dit que la configuració central del nostre estudi, la configuració eventual, es caracteritzà per un nivell baix de desenvolupament tecnològic. Això és cert especialment si la comparem amb la fase posterior, però tampoc no s'han d'amagar l'existència d'algunes innovacions tecnològiques importants i, en conseqüència, la seva incidència en l'evolució de la qualificació del treball portuari. En definitiva, dir que aquesta va ser una fase de baix nivell tecnològic no significa que no existís innovació, sinó que aquesta no és allò que caracteritzà el període.

Durant prop d'un segle hi va haver un conflicte en el treball portuari respecte a les competències que es consideraven necessàries per fer aquestes tasques, la consideració que tenien entre els treballadors i entre la gent que els contractava, i en definitiva, la retribució de les feines al port. Aquest fou un conflicte entorn de la construcció social de la qualificació. El que volem resseguir en les pàgines següents és aquest llarg conflicte llarg i les seves etapes.

8. Couper (1988, p. 26)

3.1. LA FI DEL SISTEMA GREMIAL I LA MATRÍCULA DE MAR⁹

Si més no des del principi del segle XIX, l'organització del treball portuari estigué vinculada directament amb una institució que no era estrictament laboral, sinó militar. Aquesta fou la matrícula de mar, que tingué unes repercussions molt grans sobre les tasques portuàries, des de la selecció de la mà d'obra fins als salaris. Malgrat això, el seu origen era netament militar. Va néixer per resoldre les dificultats en el reclutament de mariners per als vaixells de guerra de l'armada. Les primeres mesures destinades a establir un sistema estable de reclutament de mariners van començar al segle XVII. Posteriorment, d'acord amb les necessitats de la flota, s'anaren introduint reformes i modificacions sempre destinades a augmentar la ingerència de l'Estat als ports i en els seus treballs.

La legislació de la matrícula afectava els ports, les ciutats i les viles de tot el regne i també els de les colònies, i també tot un conjunt d'oficis vinculats amb el mar, entre els quals destaquen els de fuster de ribera, calafat, boter i artiller. Amb la matrícula, la marina constituïa una reserva de mariners amb la gent de mar, suposadament la més habituada a les feines marítimes i que, per tant, requeria un període més curt d'instrucció. L'organització de les matrícules durant el segle XIX es va regir per la reial ordre del 2 de gener de 1802, vigent fins a la derogació de la matrícula, el 22 de març de 1873.¹⁰

9. El contingut d'aquest apartat ha estat elaborat a partir de la comunicació «*Ni el grito es nuevo ni tampoco los ataques...*». L'abolició de la matrícula de mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona. 1868-1874», presentada en col·laboració amb Juanjo Romero al IX Congrés d'Història de Barcelona. Aquesta comunicació fou elaborada expressament en el context de la investigació de l'IPEC i és un dels seus resultats.

10. Com veurem, les matrícules només s'aboliren durant el Trienni Liberal, però es restabliren en acabar aquest.

La norma de 1802 finalitzava un recorregut legal en què, mitjançant el model de privilegis, es reclamava als oficis relacionats amb el mar la prestació de serveis militars a la corona a canvi de la concessió d'avantatges diversos. Així, els matriculats, a través de les seves organitzacions d'oficis, monopolitzaven els treballs i recursos de les seves feines concretes, gaudien d'exempcions fiscals i fins i tot tenien dret a pensions i, en casos concrets, a la representació als governs locals.

La matrícula de mar quadrava perfectament amb el model corporatiu desplegat per la monarquia borbònica i imposava un control sobre la força de treball portuària similar al proposat pels gremis. Amb relació als altres gremis, els de mar estaven inserits dins d'una estructura més jeràrquica. Efectivament, la resta d'oficis organitzats en corporacions només havien de donar comptes a la Junta de Comerç o a la Reial Hisenda i resolien els seus litigis en la justícia ordinària, mentre que els gremis de mar estaven sota la tutela de les autoritats i la jurisdicció de l'armada. Això seria, més endavant, un aspecte importantíssim respecte al manteniment de la institució. Des de 1751, els caporals zeladors exercien el control directament sobre els gremis de mar (mariners, pescadors, fusters de ribera i calafats)¹¹ i vetllaven pel compliment de la matrícula, controlaven l'elaboració i el manteniment de les llistes de matriculats, feien tasques de policia i d'inspecció laboral, assistien a les reunions gremials i fiscalitzaven els comptes de les associacions d'oficis.¹² La matrícula de mar, gràcies a la seva naturalesa militar, va permetre que els oficis relacionats amb el mar no fossin afec-

11. Vázquez (2005).

12. Aquest fet ha portat alguns autors a considerar que la matrícula retallava la vella autonomia gremial (Alegret 1998, p. 9). Ara bé, cal recordar que la resta de gremis també havien de rendir comptes a les respectives Juntes de Comerç, així com demanar permís al Capità General per a les seves reunions, a les quals assistien representants del mateix Capità General. Els caporals de matrícula no eren una figura tan original com pot semblar, sinó que eren una còpia dels alcaldes de barri de la resta de gremis.

tats pel decret d'abolició dels gremis de 1834, amb la qual cosa van mantenir el model preliberal d'organització del treball fins al darrer terç del segle XIX. A més, la matrícula influí de manera important en la creació d'un model particular de relacions laborals entre els treballadors portuaris.

3.1.1. Una institució amenaçada durant tot el segle XIX

La matrícula de mar fou una institució discutida durant tot el segle XIX. Els sectors més favorables a la seva abolició foren els comerciants i, en el terreny de la política, els partits demòcrates i progressistes d'aleshores. Per altra banda, fou defensada pels militars de marina i també pels matriculats. El qüestionament de la matrícula tingué un àmbit local, propi de Barcelona, però també un d'estatal, que incloïa els altres ports peninsulars.

A Barcelona, durant el segle XIX hi va haver nombrosos episodis de les friccions entre els partidaris del procés de liberalització econòmica, impulsat pel règim liberal, i els defensors del sistema de la matrícula, que limitava l'accés al sector marítim, incloent-hi la gestió dels ports. En aquests conflictes, l'exèrcit, més concretament la marina, va afavorir les demandes laborals dels treballadors vinculats amb el mar i sovint es va enfrontar amb les altres institucions liberals. Les ingerències de la marina a favor dels matriculats interferien en la penetració dels capitalistes en el sector portuari i en el control que hi exercien. L'argument esgrimit pel comandant militar sovint era la insubstituïbilitat militar d'aquests treballadors. Aquesta condició també tenia una conseqüència en l'àmbit laboral: els qui eren competents per navegar en un vaixell també ho eren per descarregar-lo.

Durant el Trienni Liberal, s'aboliren les matrícules, tot i que en acabar aquest període es restituïren de nou. Com es valorava molt de temps després, «*el ensayo de su abolición en época no remota*» va

obtenir un «éxito desgraciado por los medios inadecuados con que se llevó a cabo». ¹³ Entre 1820 i 1823 l'abolició va produir «lamentables e inolvidables consecuencias». Les tripulacions dels vaixells estigueren «compuestas de gente de mar advenediza, incoherente, sin porvenir y sin relación alguna con los centros terrestres de que provenían». ¹⁴

Tot i això, al novembre de 1836 es plantejà al Parlament espanyol l'abolició de les matrícules amb el restabliment del decret de 1820, que les havia suprimit. Es partia de la idea, acceptada per tothom, de no coartar la «libertad de ejercer la industria en el mar». ¹⁵ Aquest intent de modificar la llei pretenia passar les responsabilitats del reclutament marítim del Ministeri de Marina al de Governació, que, en definitiva, en volia fer responsables les diputacions provincials i els ajuntaments.

Entre 1834 i 1842 sorgiren diversos conflictes al port del Grau de València entre els treballadors del port i els comerciants de la ciutat. Els estibadors aprofitaren la matrícula de mar* per defensar la limitació de l'accés a les seves tasques, mentre els comerciants de la ciutat pretenien emprar altres treballadors no agremiats per descarregar els vaixells. El darrer d'aquests conflictes fou una vaga al novembre de 1842 en què el Comandant de Marina va intercedir a favor dels interessos obrers. Finalment, es va permetre la contractació de personal aliè a la matrícula, però es fixà l'obertura d'un procés de matriculació deixant clar que el treball en el futur hauria de limitar-se als qui s'hi havien inscrit. ¹⁶

Tornant a Barcelona, una mica després, el 1845, quan formalment ja no hi havia gremis, les tensions entre els comerciants

13. *Diario de Sesiones de las Cortes*. Apéndice Primero al n° 88. 16 de gener de 1873.

14. *Crónica Naval de España*. Vol. VIII. 1858. p. 372.

15. *Informes de la junta del Almirantazgo y de la creada en Real orden de 4 de febrero último, relativas a las matrículas de mar. Impresas por acuerdo de las Cortes en la sesión de 17 de marzo de 1837*. Madrid: 1873.

16. Ortega (1990), Piqueras i Sebastià (1991).

noliejadors* i els treballadors portuaris encara persistien. El port continuava lluny del control dels comerciants que en depenien. Aquell any un comerciant poderós de Barcelona no va poder descarregar un dels vaixells que havia noliejat per manca de treballadors. Va intentar fer-ho amb treballadors aliens als matriculats, mà d'obra no vinculada amb aquesta institució, però la resposta violenta dels operaris del moll el féu desistir del seu intent. El comerciant tan sols va denunciar la situació.¹⁷ Aquí veiem que el decret d'abolició dels gremis, les corporacions i tots els monopolis laborals gairebé no havia afectat els treballs relacionats amb la mar. La matrícula mantenia el vell model de relacions laborals preliberals, basades principalment en les restriccions d'accés als mercats de treball.

Després d'aconseguir la derogació de la legislació gremial, la lluita dels liberals, i no solament els barcelonins, pel control dels sectors mariners es va centrar en l'abolició de la matrícula de mar, pretensió que trobà en la marina de guerra un dels seus obstacles més grans.

Durant la dècada de 1850 van repetir-se les demandes perquè el Congrés dels Diputats reformés –era la manera subtil de demanar-ne la derogació– la matrícula de mar. Al març de 1850 es suscità de nou el conflicte des de Barcelona. El batlle general del Reial Patrimoni de Catalunya havia demanant «*valerse indistintamente de cualquier individuo, aunque no fuese de los matriculados de mar, para las faenas de carga y descarga de los efectos de los buques, que se practican en la machina que tiene la real casa en el puerto de Barcelona*».¹⁸ Aquesta sol·licitud fou refusada i es van reconèixer els drets dels matriculats per ocupar-se d'aquestes tasques «*en justa y necesaria recompensa de*

17. Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. *Manual Notari Darde, J.*: 1845, fol. 6 i 9.

18. José Marcelino Travieso, *Nociones elementales de la ordenanza y legislación de las matrículas de mar, publicada en forma de diálogo*. Madrid: F. Serra de Madirolas, 1851. p. 35.

los deberes que pesan sobre tan benemérita clase».¹⁹ Però no s'anà més enllà i es va desestimar una iniciativa del Gremi de Navegants perquè només treballessin al port membres d'aquest Gremi. Es considerarà que la desaparició del monopoli dels gremis era convenient i que ocupant els matriculats, fossin de la pròpia ciutat o d'altres llocs, es garantien llibertats suficients per al comerç.

Cap a 1856, les necessitats creixents de personal per a la marina de guerra, degudes, entre altres motius, a les noves aventures colonials al nord de l'Àfrica, van fer augmentar l'interès de la marina i el seu ministeri en la matrícula. Així, van pretendre reforçar encara més aquesta institució de reclutament marítim. Existí el projecte de crear una «reserva de matrícula», que implicava la inclusió de més oficis dins del sistema de matrícula de mar. Si fins aquell moment només formaven el cos de matriculats les professions vinculades directament amb el mar i els ports –les que realment pujaven als vaixells–, la nova proposta de l'armada incloïa oficis relacionats amb els ports però no amb els vaixells, particularment els faquins, que eren els carreters i els altres operaris que portaven les mercaderies pels molls i del port a la ciutat. L'aprovació del projecte de la marina hauria comportat que un munt de treballadors fins aleshores «lliures» s'organitzessin i treballessin sota les normes dels matriculats, les quals –recordem-ho– determinaven qüestions tan delicades com els salaris per la via de les tarifes de treball i l'exclusió dels aliens.

El 1862, la Junta de Comerç, ara sota el nom de Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç de Barcelona, va adreçar al Congrés dels Diputats una exposició llarga contrària a les matrícules²⁰. La primera crítica era contra la dependència orgànica de les activitats portuàries del Ministeri de Marina:

19. *Ibid.*

20. *Exposición relativa al proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas de mar, elevada al Congreso de Diputados por la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona*. Barcelona, març de 1862.

Antes de descender al examen de los diferentes extremos [sic] que abraza el proyecto es útil que se haga notar que, en todo él se descubre cierta tendencia a considerar a la marina bajo el solo aspecto militar hasta el punto, de que no parece que se considere a la mercante más como reserva de la de guerra. Esto se explica [sic] al observar que la marina, de cualquier clase que sea, se hace depender en España de un ministerio que por su naturaleza y organización propende a verlo todo bajo aquel determinado prisma.²¹

L'essència del conflicte era entesa clarament pels comerciants: mentre els treballadors del mar estiguessin protegits per les normes de l'armada, les seves pretensions de controlar els ports eren impossibles. En la mateixa exposició es deia que, tot i reconèixer que en cas de necessitat s'admetien «*terrestres en estas faenas*», les autoritats de marina ho feien de forma molt restringida. Tot seguit es plantejava el problema de fons: a causa de l'escassetat de mà d'obra per les limitacions d'aquest mercat de treball restringit, els que hi treballaven tenien «*los jornales muy crecidos... en una palabra todas [les tasques] reservadas a los matriculados se pagan de una manera exorbitante*».²²

El 1866, la Junta de Comerç insistia en els mateixos arguments i demanava obertament la derogació de la matrícula: «*Debe así abolirse la matrícula de mar y con ella los tribunales privativos, el sistema de verificar el llamamiento de la gente de mar al servicio de armas, la reglamentación que otorga hoy las industrias marítimas y en una palabra todo lo que hoy vive como una consecuencia de la funesta institución de la matrícula*».²³ En definitiva, la Junta de Comerç, portaveu dels comerciants de la ciutat, reclamava la desregulació del sector por-

21. *Exposición relativa...*, *Ibid.*, p. 2.

22. *Ibid.*

23. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. Junta de Comercio de Barcelona: *Respuestas al cuestionario dirigido a los Constructores de Barcos de Madera, de Máquinas de Vapor, Armadores y Comerciantes en 1866*. Barcelona: s. e., 1866.

tuari, exactament com quaranta anys abans havia fet amb relació als gremis; la diferència era que ara, a mitjan dècada dels anys seixanta, es trobava amb un obstacle insospitat i singular: l'armada de guerra, organitzada poderosament dins del seu ministeri. Aquesta institució militar defensava les seves necessitats fins i tot per sobre d'alguns dels principals valedors del règim liberal, els comerciants. En vista d'aquesta situació, des del punt de vista dels liberals, la dissolució de la matrícula era l'única alternativa viable²⁴.

D'altra banda, aquesta divisió dins del bloc hegemònic entre els liberals del govern i els militars de l'Estat va ser ben aprofitada pels treballadors i artesans subjectes a la matrícula de mar. Conscients de la cobertura legal i política garantida per la marina, van mantenir pràcticament intactes el seu model d'organització laboral i la manera de treballar. Veiem que tots aquests anys ens situen en el que hem denominat *configuració del sistema gremial*. Ens trobem amb sous alts, la reserva dels llocs de treball i la limitació de les tasques portuàries per als membres dels gremis, fins i tot després de la desaparició legal d'aquests, en quedar els seus membres sota l'empara de la institució de la matrícula.

3.1.2. L'abolició de la matrícula

El discurs dels liberals més radicals situava l'abolició de la matrícula al costat de la de les quintes, com és el cas de Fernando Garrido el 1860 o de Valentí Almirall el 1868.²⁵ L'abolició d'ambdós sistemes formà part de la majoria dels programes de les juntes revolucionàries sorgides arreu d'Espanya al setembre de 1868, com la de Barcelona.²⁶ En les poques anàlisis històriques en què

24. Cal assenyalar que els comerciants no van fer servir mai arguments similars amb relació a les quintes, que nodrien l'exèrcit de terra.

25. Bonamusa i Serrallonga (1995, p. 24 i 41).

26. *Op. cit.*, p. 26 i 28.

s'ha considerat la matrícula d'una forma específica amb relació al sistema general de reclutament militar s'ha adoptat acríticament el discurs de la propaganda liberal, resumit per l'eslògan «*Fuera las quintas y la matrícula de mar*». Així, s'ha pensat que l'oposició dels matriculats a les matrícules era similar a la manifestada per la població en general contra les quintes. Això s'ha fet amb una base documental molt dèbil, pràcticament inexistent.²⁷

Després de la Revolució de Setembre de 1868, una de les qüestions que a partir del febrer de 1869 van acaparar més atenció a les reunions de les Corts Constituents, destinades a debatre el projecte de nova Constitució, fou l'abolició de les quintes i de la matrícula de mar. En coherència amb el que ja havien plantejat anteriorment, els polítics republicans van ser els qui es van encarregar de reclamar l'abolició dels dos sistemes de reclutament militar. Fins al juny de 1869 el debat i les intervencions foren constants. Republicans com Luis Blanch van defensar una proposició de llei per abolir les quintes i la matrícula.²⁸ En el debat parlamentari sobre tot això, el ministre de Marina, tot i reconèixer la conveniència d'abolir les quintes, es va negar a acceptar la desaparició de la matrícula. Els seus arguments es referien a les dificultats de constituir les tripulacions dels vaixells de guerra amb personal que no estigués prou format en els oficis mariners ni avesat a aquestes tasques.

El 1869 el contingent a reclutar es va formar amb les contribucions fetes principalment pels ajuntaments, però, com se sap,

27. Piqueras i Sebastià (1991, p. 130). En aquest treball s'ha interpretat encertadament el conflicte de 1842 al port de València assenyalant que els mateixos treballadors portuaris eren els qui defensaven la matrícula com a garantia dels seus drets laborals. En canvi, no s'hi fa una anàlisi equànime dels avantatges de la matrícula per als matriculats, perquè es presenten amb els arguments de les interpretacions liberals més oposades al dit sistema. Es troben plantejaments similars a Bonamusa i Serrallonga (1995).

28. Tot aquest debat es pot resseguir a Bonamusa i Serrallonga (1995, p. 56 i seg.).

quan a l'abril de 1870 es va organitzar la quinta d'aquell any, esclatà la insurrecció popular a diversos municipis de Barcelona. Val la pena remarcar que la insurrecció tingué els episodis més importants a les viles de Sants i de Gràcia, a la rodalia de Barcelona. En canvi, no s'han registrat esdeveniments importants a la Barceloneta, el barri mariner de la ciutat, allí on devia residir el nombre més important de matriculats de mar. Això resulta més destacable quan en altres moments aquest barri havia estat un dels més implicats en els avalots i les revoltes plantejats a Barcelona. Malgrat això, no disposem d'informacions que ens mostrin directament quina era l'opinió dels principals implicats, dels matriculats de mar, respecte al sistema que regulava la seva relació amb l'exèrcit i l'exercici dels seus oficis. Hem de conèixer la seva posició mitjançant procediments indirectes.

Com hem dit, el principal problema del manteniment de la matrícula eren les restriccions importants en el mercat de treball dels oficis marítims i portuaris. Això comportava l'existència d'uns sous força elevats per a aquests col·lectius, si més no pel que fa a les tasques de càrrega i descàrrega al port. A més, a causa d'aquestes retribucions, una bona part dels matriculats preferien treballar com a faquins als molls i no volien ser mariners. Com deia un dels crítics d'aquesta institució, *«por mas que sean inscritos en la matrícula, distan mucho de ser marinos, porque el marino no se hace trabajando de faquín en un puerto sino sirviendo en los buques y en alta mar»*.²⁹ Per altra banda, la matrícula contribuïa a limitar l'accés als coneixements propis dels oficis mariners. El col·lectiu dels matriculats va ser força estable durant molt de temps, de forma que les habilitats i les destreses necessàries per treballar als vaixells i als ports no es transferien fàcilment a altres grups d'obriers.

29. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. *Exposición relativa al proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas de mar, elevada al Congreso de Diputados por la Junat provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona*. Barcelona: 1862.

En els arguments dels qui consideraven els treballadors portuaris uns privilegiats, dels qui es negaven a reservar aquestes tasques als matriculats, hi havia dues crítiques principals. Es deia: «*El comerciante no puede buscar otro trabajador y tiene que sufrir la ley que el matriculado le impone [...], que lleva consigo [...] el carácter de todo trabajo privilegiado y falto de concurrencia: ser caro y malo*». L'altra crítica era «*que encontrando el marino abundante recompensa fácilmente ganada en este trabajo de los muelles, que nadie le disputa, tiende en cuanto le es posible, por un egoísmo natural, a evitar lo mas trabajoso, lo más expuesto, lo menos recompensado, que es la navegación*». Seguint la seva argumentació, això explicava que els ports s'haguessin convertit en «*centro de vagancia y de malos medios para vivir*».³⁰ En resum, els contraris al fet que els matriculats tinguessin una competència exclusiva en els treballs de càrrega i descàrrega als ports creien que això incrementava els costos de la manipulació portuària i feia que els mariners no es dediquessin a la navegació marítima, a més del corol·lari final segons el qual tot plegat portava a la depravació moral als molls.

Com hem dit, no hem trobat cap rastre de l'opinió dels matriculats mateixos respecte d'aquesta institució. No obstant això, hi ha constància d'un conflicte suscitat al juliol de 1870 al port de Barcelona referent a les tarifes que havien de cobrar els treballadors portuaris en la descàrrega dels vaixells. Aquest conflicte ens informa de la importància que tenia la matrícula per als treballadors dels ports, de les estretes relacions mantingudes entre els matriculats i les autoritats militars marítimes i de la relació que això tenia amb la seva situació laboral.

Aquests treballadors estaven organitzats en un sindicat anomenat Societat Marítima Restauració. Les bones relacions que mantenien amb el comandant de marina no són gens sorprenents. Tal

30. Canuto Corroza, *Estudios sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y para los puertos*. Madrid: Imp. de la Vda. de J. Cosme de la Peña, 1865, p. 64.

com s'havia esdevingut unes altres vegades en conflictes portuaris similars –ja ho hem vist en el cas de València de 1842–, l'autoritat militar es mostrà molt favorable a defensar els interessos obrers. Els motius d'aquesta posició tenien a veure amb la institució de la matrícula de mar. En el que sembla una acció acordada entre el comandant de marina i els treballadors, aquests decidiren presentar un projecte de tarifes *«y mientras tanto no ir a trabajar a ninguna parte que no accedieran las condiciones presentadas, así tuviésemos que morir de hambre y que tomase el comercio las determinaciones que quisiera»*.³¹ En aquest mateix escrit en què l'entitat dels treballadors portuaris informava de la seva decisió el comandant de marina, *«habiendo echo [sic] uso del buen consejo que ayer»* aquest els havia donat i *«después de mostrar el afecto que a todos los reunidos nos hacían, las consideraciones que V.S. nos había dirigido»*, anunciaven que deixaven de treballar. La vaga va afectar uns nou-cents treballadors. En aquesta reclamació el comandant de marina féu d'intermediari entre els treballadors del port i els comerciants. Així, va transmetre al governador civil, com a president de la Junta de Comerç, la proposta de les tarifes i li va indicar que *«creo deben tenerse en cuenta para el estudio»*. No tenim constància de la resolució d'aquest conflicte, però a l'expedient hi ha unes tarifes manuscrites i unes altres d'impreses i es palesen algunes diferències entre elles; per tant, suposem que finalment es va arribar a alguna mena d'acord.

La matrícula s'abolí durant la I República Espanyola. Aquesta vegada, però, no es generaren oposicions, punts de vista discordants ni conflictes similars als que s'havien donat fins aleshores quan s'havia plantejat la qüestió. A les Corts no es suscità un debat com el de 1869 ni tan sols en fer-se els tràmits parlamentaris per abolir-la. El projecte de llei fou signat el 22 de desembre de

31. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. Lligall CXXXIV. Caixes 178.1 i 178.2.

1872 pel ministre de Marina, José Maria de Beranguer.³² La discussió d'aquest projecte de llei va generar aquesta vegada, la més gran de les indiferències. El vicepresident de la cambra va manifestar que «*el proyecto que se discute exige por su importancia la atención de la Cámara, si la Cámara no la presta a este proyecto, me cubriré y levantaré la sesión*». Finalment, quan es discutí el dictamen del projecte de llei, ningú no es va manifestar en contra de tot el text; després de la «discusión por artículos, y sin debate alguno», es van aprovar tots.³³ Així doncs, el tràmit parlamentari per abolir la matrícula fou força ràpid i sobretot es va caracteritzar per la manca de discussió.

La llei de derogació de la matrícula, del 22 de març de 1873, n'establia a l'article primer l'abolició i decretava l'exercici lliure de les indústries marítimes per a tots els espanyols al segon. Es mantenia l'obligatorietat d'inscriure's en un registre per als qui es dediquessin a aquesta indústria, i s'havien de registrar els noms i les característiques de les embarcacions.³⁴ S'establí, doncs, que tots els qui es dediquessin a les indústries marítimes havien d'inscriure's en un *libro de inscripción marítima* i que aquesta era la base de l'allistament dels mariners per al servei a l'armada.³⁵ La substitució de la matrícula per la inscripció marítima va suposar que els mariners i els pescadors tenien l'obligació d'inscriure's, però això no generava drets de cap mena. Pel que fa al cas que ens ocupa, el de les tasques de càrrega i descàrrega als ports, implicà que aquestes en principi eren obertes a la concurrència de treballadors de tota mena.

La facilitat amb què la llei es va aprovar i la inexistència de queixes significatives dels matriculats, a diferència del que s'havia esde-

32. *Diario de Sesiones de las Cortes*. Apéndice Primero al nº 88. 16 de gener de 1873.

33. *Diario de Sesiones de las Cortes*. nº 31. 22 de març de 1873, p. 707.

34. *Diario de Sesiones de las Cortes*. Apéndice Primero al nº 31. 22 de març de 1873.

35. Agustín Vigier de Torres, Guillermo Pérez-Olivares Fuentes, *Compendio de derecho y legislación marítima*. Madrid: 1958, p. 124.

vingut en els cinquanta anys anteriors, ens indiquen que alguna cosa havia passat entre 1866 i 1873, la qual pot explicar tot això.

3.2. EL PORT DE BARCELONA EN EL CONTEXT DE 1868-1874

Fins a 1860 el port de Barcelona presentava moltes limitacions respecte a les necessitats industrials i comercials de la ciutat. Segons les paraules d'un coetani, el port tenia «*difícil su entrada, escaso su fondeadero, de abrigo inseguro, y careciendo de astilleros, baradero, docks y fáciles medios de descarga, etc. [...] no reúne ninguna condición de las que invitan a los buques a echar anclas en sus aguas*». ³⁶

El projecte d'eixample de Barcelona realitzat a partir de 1859 anava associat amb la construcció d'un port ajustat als requeriments de la navegació de vapor, que demanava més superfície d'atrancament, més rapidesa en la càrrega i descàrrega, i uns magatzems prou grans per permetre l'arribada d'un volum creixent de mercaderia en unes condicions adequades de conservació i seguretat. El projecte aprovat per construir un port fou el de l'enginyer José Rafo. Malgrat tot, diversos problemes de l'empresa responsable de dur a terme les obres així com algunes dificultats per finançar-les van suposar que les obres exteriors, aprovades el 1860, no es fessin fins al període 1870-1874. La creació de la Junta d'Obres del Port, el 1868, i l'adopció d'un sistema nou de finançament implicaren l'impuls definitiu de la construcció del moll de la Muralla i dels dos dics que havien de tancar el port nou. ³⁷

36. Manuel Durán y Bas, *La abertura del istmo de Suez y el puerto de Barcelona*. Barcelona: Imp. Joaquín Bosch, 1858, p. 67. Podem veure una descripció més acurada de la situació del port a Alemany (1998, p. 148 i seg.).

37. *Op. cit.*, p. 155.

L'organització i els recursos necessaris per fer aquestes obres importants d'infraestructura es van basar en les normes aprovades pel Govern provisional constituït després de la Revolució de Setembre de 1868. La creació de la Junta d'Obres del Port de Barcelona es feu per un decret de l'11 de desembre de 1868, i anà acompanyada d'un conjunt de canvis legislatius que en pocs mesos serviren per transformar la situació al port de Barcelona. Entre aquestes normes destaquen les relatives a la legislació general de les obres públiques, la supressió del dret diferencial de bandera, que eliminà diversos recàrrecs sobre productes transportats en vaixells estrangers, i el decret sobre navegació i impost portuari únic, que simplificà els costos portuaris i liberalitzà el negoci navilier.³⁸

La Junta d'Obres del Port es creà per la iniciativa d'un conjunt de comerciants, armadors, naviliers i homes de mar que pretenien acabar les infraestructures portuàries que estaven pendents des de feia anys. Una de les principals novetats respecte a la situació anterior era la gran autonomia de la Junta per aconseguir els recursos financers requerits per sufragar les obres, que podien provenir d'emprèstits, recàrrecs sobre els impostos portuaris, terrenys guanyats al mar i l'explotació dels magatzems portuaris. Entre 1868 i 1870 la diferència entre els ingressos i les despeses passà d'un dèficit de 384.000 pessetes a un superàvit de 201.000. Malgrat tot, aquests recursos no foren suficients per pagar les noves construccions i per això es va recórrer a un emprèstid de quatre milions de pessetes aprovat al gener de 1870. El cas és que entre 1870 i 1874 es van promoure i fer més obres que en els vint anys anteriors.³⁹

Els canvis en la legislació sobre la matrícula de mar no s'han de

38. *Op. cit.*, p. 161 i seg. Vegeu també, en el mateix sentit, Carreras i Yáñez (1992, p. 103) o una visió més general del cas espanyol a Valdaliso (2001).

39. Alemany (1998, p. 163).

considerar al marge d'altres canvis legislatius i polítics d'aquell moment. L'abolició es va decidir al costat d'altres resolucions importants pel que fa al desenvolupament de l'Estat liberal en el sector portuari, com ara la supressió del dret diferencial de bandera, la liberalització de la importació de vaixells i de la contractació de la mà d'obra i, parcialment, la inversió de capital estranger. També fou immediatament posterior a la construcció del port industrial de Barcelona.⁴⁰

Els anys del Sexenni van ser d'una transformació normativa, infraestructural i al final també de creixement comercial. Després d'una dècada de crisi del comerç marítim de Barcelona, el 1870 significà el principi de la construcció d'un port per a una economia industrial.⁴¹ Dues característiques mereixen ser destacades: per una banda, l'augment del tràfic de les mercaderies generals i, per l'altra, el creixement espectacular de la manipulació del carbó mineral. El 1862, el carbó ja s'havia convertit en la primera mercaderia pel que fa al volum del tràfic de béns al port de Barcelona; ell sol constituïa el 25% de totes les mercaderies manipulades en aquest port i també va ser el principal motiu d'ampliar-lo.⁴² Segons les dades disponibles, des de mitjan segle XIX fins a 1915 aquesta mercaderia constituí entre un 40 i un 50% del tràfic por-

40. La fi de la matrícula afectà no solament el sector portuari, sinó que també incidí en la pesca de forma similar, de manera que es van eliminar obstacles al desenvolupament capitalista. En concret, els canvis introduïts per l'abolició de la matrícula ajudaren a aplicar noves formes de producció i d'aprofitament dels recursos marítics, vegeu López (2002). En la navegació també va comportar posar fi als grans costos laborals de la marina civil respecte als d'altres països, no tant perquè els salaris dels mariners fossin molt més elevats com perquè fins a la seva abolició els vaixells espanyols estaven tripulats més densament que els dels seus competidors. Això ha estat assenyalat per Valdaliso (2001). Segons aquest autor, el 1866 la relació tripulant-tona era d'1 a 4 als vaixells espanyols, mentre que era d'1 a 17 als estrangers.

41. Vegeu una descripció del procés a Carreras i Yáñez (1992, p. 106 i seg.).

42. Carreras i Yáñez (1992, p. 89 i 91).

tuari total. «*El trafico carbonero protagonizó la vida portuaria de Barcelona. Por sus volúmenes y por sus altas tasas de crecimiento las exigencias derivadas de su comercio gobernaban desde el número de los buques hasta el número de metros de descarga, pasando por el número de estibadores y acarreadores.*»⁴³

Abans de la desaparició de la matrícula els matriculats ja no s'encarregaven de la manipulació del carbó. A l'«Arancel o tarifa de los precios que para el trabajo de carga y descarga deben regir en este puerto» de 1841 hi havia un epígraf destinat al carbó, mentre que aquest ja no el trobem als preus acordats el 1870.⁴⁴ En el conflicte plantejat al gener de 1872 entre un comerciant i un contractista per la descàrrega de carbó en què van intervenir els «*comisionados obreros*» tampoc no es va fer referència en cap moment a la seva condició de matriculats.⁴⁵ Així doncs, l'element més dinàmic en el tràfic portuari d'aquella època, el que generava més canvis, havia quedat al marge de la competència i del control dels matriculats. Això pot tenir diverses explicacions. Per una banda, aquesta mercaderia arribava en carregaments complets importada directament pels comerciants i no pels naviliers, que des de sempre havien estat de forma directa o per persones interposades els empresaris amb qui s'havien relacionat els matriculats. Era una feina poc especialitzada, molt bruta, considerada poc qualificada i que en un context d'abundància de feina podia ser poc cobejada pels matriculats. Això vol dir, per altra banda, que abans d'haver-hi els canvis legislatius que portarien la desaparició legal de la matrícula de mar, ja es donaven uns importants canvis econòmics que suposarien la supressió del sistema gremial als ports i en concret al port de Barcelona.

43. Carreras i Yáñez (1992, p. 111).

44. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. Lligall CXXXIV, 2, 383.

45. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. Lligall CXXXIV, 1, 9 i

L'increment general del tràfic portuari també pot explicar la poca mobilització dels matriculats al final d'aquell període per defensar el que fins aleshores havien estat les seves competències exclusives. Això anà acompanyat de les poques innovacions tecnològiques aplicades en la manipulació de la càrrega i descàrrega, de manera que tan sols es recorria a unes petites grues manuals, la major part de la descàrrega es feia mitjançant el transbordament a barcasses i bona part de les mercaderies es treien de les bodegues amb els mitjans dels vaixells mateixos (quadernals, pals, vergues i caps).⁴⁶ L'augment del tràfic sense innovacions tecnològiques notables implicà un increment important de la feina. Aquesta manipulació, la feta a bord dels vaixells i a les dàrsenes del port, així com les tasques de maniobra dels vaixells (l'atracament, la varada i d'altres) degueren quedar reservades als antics matriculats, que, al cap i a la fi, eren els qui hi tenien més competència. Les tasques fetes a terra degueren ser assumides completament per un nou col·lectiu de treballadors: els denominats *faquins del comerç*, que el 1873 probablement van constituir una germandat, la Societat de Faquins del Comerç de Barcelona, de la qual també formaven part els seus empresaris.⁴⁷ Aquests treballadors degueren sortir dels obrers de les dues societats d'origen gremial existents anteriorment: els Faquins de la Duana i La Comercial⁴⁸. Sembla que, malgrat perdre l'exclusiva de les tasques portuàries, els matriculats mantingueren el seu nivell d'ocupació. Això fou així, si més no, durant uns quants anys.

En tot aquest procés probablement van aparèixer les tres especialitats més importants del treball portuari: la del carbó mineral,

46. Alemany (1998, p. 158).

47. *Reglamento para el régimen de la Sociedad de Faquines del Comercio de Barcelona*. Barcelona: 1924.

48. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. Sección de Comercio. *Copiador de Oficios, desde el 18 de Enero de 1869 hasta el 27 de Octubre de 1871*. Sessió del 15 de febrer de 1871.

la de bordo (antics matriculats) i la de terra, de les quals tornarem a parlar en analitzar els diferents oficis del port. En les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona, les transformacions econòmiques es degueren donar abans que les jurídiques. Només després de 1868, quan els liberals més radicals arribaren al poder, fou possible, finalment, abolir la matrícula en un conjunt de mesures liberalitzadores. Aquesta supressió va coincidir amb la de les quintes. En les argumentacions en contra seu es va fer servir el mateix discurs polític utilitzat per rebutjar les quintes, malgrat que aquella i aquestes obeïen a situacions amb diferències notables. La diferència més important fou la posició d'aquells a qui corresponia servir en els cossos militars, fos a terra o a la marina. El 1873 s'eliminaren per sempre més els drets o privilegis que hi anaven associats. Més endavant ja es buscarien altres sistemes per disposar de treball especialitzat adaptat a les condicions irregulars del tràfic marítim.

Fins i tot els defensors més vehements de la matrícula compartien els arguments essencials aplicats en el desenvolupament de l'Estat liberal: «Un proyecto para hacer libres varias instituciones en un Estado cuya Constitución estriba en la libertad, no podría admitir réplica».⁴⁹ Quan el creixement econòmic va fer aparèixer les condicions adequades i quan l'augment del tràfic féu impossibles la càrrega i la descàrrega amb el sistema tradicional als ports, els arguments del liberalisme tingueren prou força per aconseguir l'abolició.

3.3. LES ESPECIALITATS PORTUÀRIES EN UN PORT EN DESENVOLUPAMENT (1874-1931)

La fi del sistema gremial al port de Barcelona va donar pas a una nova etapa caracteritzada per un mercat lliure de treball. En

49. Javier de Salas, *Marina española. Discurso histórico, reseña de mar y memoria en contestación a un proyecto sobre el ramo...* Madrid: Imprenta de T. Fortanet, 1865, p. VIII.

principi tothom podia anar al moll en cerca de feina. No obstant això, ben aviat es va començar a formar un sistema pel qual la situació no era tan senzilla.

Els treballadors del port, malgrat la pèrdua de la cobertura legal que havia suposat la desaparició de la matrícula de mar, tractaren de fer valdre els seus drets antics. D'ençà d'aquesta pèrdua, durant molts anys, les reivindicacions principals d'entre les que van plantejar foren el reconeixement de la condició de treballadors portuaris i la seva qualificació. El reconeixement s'aconseguia si els empresaris reconeixien les associacions de treballadors portuaris. De fet, els empresaris portuaris necessitaven contractar una mà d'obra especialitzada, destra en els seus oficis. Com hem vist en tractar del període anterior, el de la vigència de la matrícula de mar, existien dos inconvenients principals perquè es donés el dit reconeixement: la remuneració amb què s'havia de pagar aquesta mà d'obra especialitzada i el fet de contractar, en períodes de molta feina, treballadors aliens al port, diferents dels que es contractaven habitualment.

Un dels primers conflictes en què es manifestaren aquestes circumstàncies després de la fi de la matrícula fou el de l'estiu de 1884, quan els treballadors de la majoria de les societats d'obres del port (mariners, faquins, carboners, carreters i altres rams del transport) es van negar a treballar amb obrers no associats.⁵⁰ En aquella època, aquestes societats estaven agrupades en la Federació de Transports Marítims i Terrestres, vinculada a la Federació de Treballadors de la Regió Espanyola, la secció espanyola de la Internacional. Per posar fi a aquest conflicte, a aquesta lluita per la reserva del lloc de treball, els patrons van donar feina a esquirols. En aquest conflicte els empresaris portuaris foren auxiliats per les autoritats, que reprimiren la protesta i empresonaren els principals líders de les societats obreres. A més, van apli-

50. *La Tramontana*, 22 d'agost de 1884.

car unes altres mesures de coerció, com ara la creació de societats mixtes, cosa que va criticar la premsa obrera: «Explotadors se conta que va haverhi que anavan oferint feyna, diners y la llibertat dels presos si desfeyan las societats y ‘s ficavan ab una de gats y ratas, es á dir, de amos y treballadors, que ara n’han parit los que vihuen de la suor dels altres». ⁵¹

Aquest conflicte de 1884 ens assenyala alguns dels trets característics del moviment que durant gairebé el mig segle següent va reclamar el reconeixement dels oficis portuaris. Així ens mostra que la patronal va emprar simultàniament mesures coactives i integradores. També palesa l’existència de canvis significatius respecte al que havia estat l’etapa anterior. Mentre la matrícula era vigent, les autoritats havien donat suport a moltes accions dels treballadors del port per defensar els seus interessos laborals, però en aquell període nou, i des d’aleshores gairebé per sempre més, els empresaris obtingueren l’auxili governamental en la repressió dels obrers. El conflicte també evidencia els dos tipus d’entitats que a partir d’aquell moment fins a 1931 organitzaren l’accés al treball portuari i que van ser els instruments principals del reconeixement dels oficis al port de Barcelona. Per una banda, hi havia els *montepíos*, que eren unes entitats mixtes formades per patrons i treballadors i que tenien com a objectiu, entre altres, garantir la pau laboral. Per l’altra, hi havia les entitats obreres, a l’inici sota l’estructura de petites societats d’ofici i més endavant organitzades en agrupacions sindicals de més abast. Les entitats obreres s’organitzaren a partir de les tasques més especialitzades i van mantenir el seu paper encara més enllà de 1931, si més no fins a 1939. Els *montepíos* i les societats obreres representaven formes diferents de plantejar el reconeixement dels oficis al port i estigueren enfrontades durant tot el període següent.

Així doncs, des de mitjan 1884, tenim constància, tot i que

51. *La Tramontana*, 29 d’agost de 1884.

podia ser un fenomen anterior, de dues estratègies diferents en l'organització del treball: la dels *montepíos* i la dels sindicats. Durant tots aquests anys no va existir una legislació laboral específica de caràcter estatal per al sector portuari. Al port de Barcelona i a la resta de ports espanyols s'anaren introduint unes normes que regulaven el treball. Tenien un caràcter local i responien a dues pautes de realització. Per una banda, hi havia els acords i pactes establerts entre els patrons i les societats obreres, i per l'altra la regulació feta a partir de la creació dels *montepíos*. En la normativa dels *montepíos*, creats, en principi, per protegir els seus associats en cas d'accident o malaltia, hi havia moltes normes que regulaven l'organització del treball. Els *montepíos* constituïren un mitjà per explicitar i fixar per escrit les condicions sota les quals podien fer-se la càrrega i la descàrrega. En tots dos casos, els sindicats i els *montepíos* tenien la mateixa finalitat pel que fa a la qualificació: aconseguir que els seus associats o membres fossin reconeguts com els únics treballadors que els capatassos i empresaris podien contractar, la qual cosa era un reconeixement de la seva qualificació professional.

Com veurem, aquest reconeixement no es féu senzillament ni sense conflicte. Durant aquest llarg període la construcció social de la qualificació presentà alguna de les seves etapes més conflictives. Tots aquests conflictes demostren que no n'hi havia prou amb tenir uns coneixements determinats o unes habilitats determinades en la feina per tenir una qualificació i un reconeixement professionals. Aquest s'aconseguia, a més, amb la lluita en unes relacions conflictives de treball. Per altra banda, l'obtenció del reconeixement en un moment concret no implicava tenir-lo per sempre. Alguns canvis en la tecnologia emprada en les tasques de càrrega i descàrrega, fins i tot alguns canvis circumstancials motivats per variacions en el tràfic portuari o el desacord entre els treballadors i els empresaris podien suposar l'anul·lació de l'estatus i el reconeixement aconseguits en una fase anterior.

La inexistència de normes aplicades a tot l'Estat durà fins a 1939, quan, ja en el període franquista, es promulgà el primer reglament del treball als ports. Anteriorment, tan sols hi va haver alguns intents per adoptar les iniciatives que en l'àmbit internacional s'anaven aplicant respecte de limitar el pes màxim dels embalums, però no es va aplicar cap mesura efectiva sobre aquesta qüestió fins a 1922.⁵² Més endavant, ja en la dècada dels trenta, tal com s'anaren aprovant els convenis i les recomanacions internacionals sobre el treball portuari, l'Estat espanyol va introduir en la seva legislació general algunes normes sobre aquest camp. Tot i que, òbviament, es van donar situacions molt similars als diferents ports de l'Estat espanyol, la dimensió local caracteritzà el procés de construcció social de la qualificació en les tasques al port de Barcelona.

Com en altres ports europeus durant el segle XIX, al de Barcelona el costum, els «*usos y costumbres*», es va constituir com una de les principals fonts de la regulació laboral.⁵³ Les normes aplicades en les tasques de càrrega i descàrrega estaven legitimades si s'aplicaven de feia temps. Aquest criteri també havia de regir a l'hora de determinar com s'havien de fer les tasques portuàries. Com s'havia de fer una estiba?; doncs, com sempre s'havia fet. Com s'havia de fer una hissada?; doncs com sempre. Els treballadors i els empresaris acceptaven implícitament aquestes normes, aquests usos i costums. Com encara deia molt de temps després un treballador del port referint-se a mitjan segle XX, «*en el puerto, de usos y costumbres se hacían leyes*» (Isidro P.).⁵⁴ Aquesta forma de regulació laboral fou acceptada mentre no es donaren

52. Malgrat els esforços d'alguns reformadors socials d'inspiració catòlica, com ara Miguel Sastre, aquests no progressaren sinó amb una gran lentitud (*Archivo Social*, núm. 23-24, 5 de març de 1912, i *Butlletí del Museu Social*, núm. 18, 1913).

53. Vegeu Bean (1982) per saber com era la situació al port de Liverpool.

54. Aquesta afirmació es va fer en castellà en una entrevista feta en català. Suposem que la raó va ser refermar-ne el valor normatiu.

gaires canvis en les maneres de fer els treballs portuaris. Un exemple molt clar d'això és l'evolució de les tarifes de la càrrega i la descàrrega: les aprovades el 1885 es mantingueren amb molt poques modificacions fins a la dècada dels anys trenta del segle XX. Els canvis aplicats es limitaren, pràcticament, a diferents augmentos deguts a la pujada dels preus per la inflació, molt especialment arran de la situació generada durant la Primera Guerra Mundial.⁵⁵ Però quan es produïren grans canvis, els treballadors i els empresaris van haver d'arribar a acords per veure de quina manera calia fer les feines.

3.3.1. Els *montepíos* en la definició de les especialitats portuàries

Mentre la situació no experimentà gaires modificacions, els *montepíos* van ser un element principal de l'organització del treball portuari i del reconeixement de les especialitats més importants, aquells en què s'agrupaven la majoria de treballadors.

El cas més clar d'un *montepío* destinat a regular, entre altres qüestions, l'accés a la feina i a assegurar les condicions sota les quals un treballador podia ser treballador portuari fou el Montepío de Sant Pere Pescador. Es constituí el 1890 com a resposta dels patrons a una vaga de mariners descarregadors al port que reclamaven un torn en la contractació.⁵⁶ Aquesta entitat, com qualsevol altra germandat, tenia l'objectiu declarat de socórrer els seus membres en cas d'accident de treball. En realitat, a més de tot això, les disposicions establertes en els seus reglaments conte-

55. Arxiu de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Cambra de Comerç. 622-1. *Tarifes de Càrrega i Descàrrega*. 1932.

56. *Diario Mercantil*, núm. 1374, 12 d'octubre de 1890, i núm. 1381, 19 de novembre de 1890.

nien normes que afectaven l'ingrés dels treballadors al port. Encara que els usos i costums regulaven tot allò que la normativa del Montepío no explicitava, amb la fundació d'aquesta institució començaren a quedar relegats a un segon terme com a forma regular el treball. El 1890 es va establir un sistema concebut per mantenir la situació vigent. Les normes de treball adjuntades al reglament del Montepío no acceptaven canviar les condicions en què es feien les feines a bord, ni tampoc la seva retribució. Els seus límits es palesarien amb l'aparició d'innovacions tecnològiques, la generalització progressiva de procediments nous de descàrrega i les reclamacions obreres de millores salarials. De totes maneres, això trigaria a donar-se, ja que, tal com veurem en la segona part d'aquest treball, les condicions generals de la càrrega i la descàrrega es mantingueren amb pocs canvis significatius durant molts anys. Des de la seva fundació, el 1890, aquesta entitat fou la més important de les existents entre els estibadors de Barcelona. Fins a 1931 va agrupar la totalitat dels treballadors de l'especialitat més important del treball portuari, la de bord. Però més enllà de la seva importància numèrica, sobretot destacà per la seva existència ininterrompuda i per la seva naturalesa mixta, perquè estava formada per obrers i empresaris, aspecte que tampoc no va canviar en tots aquells anys.

Pel que fa a allò que ens interessa, hem de destacar el paper del Montepío en la reserva de llocs de treball per als seus components i en l'elaboració de diverses normes que feien que aquest es convertís en un grup tancat de treballadors. La pertinença al Montepío de Sant Pere Pescador era reservada a «*todos los individuos que hacen la faena a bordo de los barcos*»;⁵⁷ tots els seus membres treballaven en l'especialitat de bord.

La perícia que tenien en la seva tasca, que feien exclusivament a les cobertes i bodegues dels vaixells, era deguda al fet que amb

57. *Solidaridad Obrera*, 31 de maig de 1931.

anterioritat la major part d'aquests treballadors havien estat mariners o pescadors. Treballar en aquesta secció era un dels destins professionals habituals dels mariners quan acabaven la carrera de navegants.

En els estatuts de l'entitat hi havia diverses normes destinades a reservar aquestes tasques als integrants d'un grup tancat. Aquestes normes d'ingrés en l'entitat no necessàriament es referien a aspectes relacionats amb la seva qualificació, la qual cosa ens mostra que les condicions per exercir aquest ofici no eren objectives, sinó que estaven relacionades amb la definició social que se'n fes. Així, qualsevol proposta d'ingrés havia de tenir el suport de tres socis; i en cas de ser admesa, calia fer efectiva una quantitat important de diners en concepte de quota d'entrada.

Hem fet una anàlisi dels reglaments del Montepío dels anys 1894, 1915, 1922, 1925 i 1934, tot i que no hem inclòs els resultats d'aquest darrer en aquest apartat. En aquest estudi es veu que la quota d'ingrés era de 125 pessetes el 1915, 300 pessetes el 1922 i 500 pessetes el 1925. En això i en altres aspectes es constata que les condicions d'accés es van endurir progressivament. Els augments de les quotes foren superiors al cost de la vida; això indica que els criteris d'ingrés cada vegada foren més restrictius. A més, és una prova que aquestes condicions es modificaren artificialment, i no tant per als requeriments de la feina. Així, en l'articulat del 1892 no hi constava cap indicació respecte a les condicions d'admissió a la societat, mentre que el 1915 es fixava que, per poder-hi ingressar, una persona havia de demostrar «*honradez y probidad*» amb una certificació de l'alcalde de barri, a més de ser proposat per tres socis, com hem dit. El 1925, a part d'aquest certificat, s'havia d'aportar un certificat penal i un del metge del Montepío. També s'indicava que la quota d'entrada, que, com hem vist, s'havia doblat en tres anys, «*no será reintegrada por ningún concepto*». El mateix 1925 l'article primer del reglament deia que, a banda de salvaguardar els seus socis en cas de necessitat,

l'entitat també tenia «*por objeto ocuparse en todas las operaciones de las cargas y descargas de los buques del Puerto de Barcelona*». Aquest capítol també estava destinat a garantir la reserva d'aquestes tasques als membres de l'entitat. Entre 1892 i 1925, s'havia esdevingut la desaparició d'altres societats que tenien, entre altres objectius, integrar i defensar els interessos dels mariners descarregadors del port de Barcelona. Alguns membres seus s'integraren en el Montepío. En els estatuts de 1915 es feia referència als membres d'aquesta associació que fins al 30 de juliol de 1899 havien format part d'una altra societat. En aquest període, doncs, el Montepío de Sant Pere Pescador es convertí en una entitat que monopolitzà el mercat de treball de l'especialitat de bord.

Des de finals del segle XIX, existia alguna altra entitat en competència amb el Montepío pel que fa al control de les feines a bord dels vaixells. Aquestes societats, ja que n'hi havia més d'una, s'anaren succeint les unes a les altres. La seva vida més efímera tingué a veure amb les dificultats del seu reconeixement pels empresaris, perquè, a diferència del Montepío, eren entitats obreres de defensa dels seus interessos de classe. La primera fou Mariners Treballadors del Port de Barcelona, creada al juny de 1890, i va ser el sindicat que va promoure el conflicte arran del qual es va fundar el Montepío de Sant Pere Pescador. Al desembre de 1901, quan ja no constava l'existència d'aquesta entitat, es fundà l'Associació d'Obrers Mariners i Similars de Barcelona, que el 1904 es transformà en el Sindicat Marítim del Port de Barcelona, desaparegut el 1907, segons els informes policials. El 1903 s'havia creat un altre sindicat, la Societat de Mariners Treballadors del Port de Barcelona, que el 1910 es va dissoldre. Al juliol de 1914 encara es fundà el Sindicat de Sant Joan Nepomuceno de Bracers i Mariners del Port de Barcelona.⁵⁸

El 1915 es rebaixà la quota mensual que pagava cada soci i en

58. D'alguna d'aquestes entitats se'n conserva l'expedient a l'arxiu del Govern Civil de Barcelona.

canvi es van incrementar les prestacions. Això potser formava part de l'estratègia dels capatassos per mantenir el control de la major part dels treballadors de bord dins de l'àmbit del Montepío de Sant Pere Pescador.

Les draconianes condicions d'ingrés que expliquem quedaven una mica atenuades quan qui volia ingressar-hi era el fill d'un treballador membre de l'entitat. Així, de 1915 a 1925 s'estipulà que els fills dels socis, en entrar al Montepío, només havien de pagar una quarta part de les quotes que estiguessin fixades a cada moment. Molts anys després, en plena dictadura franquista, en els sindicats verticals encara es feia servir l'expressió *hijo de socio* per referir-se a un fill de treballador portuari en el moment en què aquest demanava l'ingrés. Ser fill de soci era un mèrit per treballar al port, tot i que aquest suposat «soci» no hagués estat mai del Montepío, ni tan sols hagués pertangut a l'especialitat de bord. *Soci*, en aquell context, volia dir «treballador portuari socialment reconegut».

Aquestes normes servien per afavorir la perpetuació de les famílies a l'ofici. Tenia la mateixa finalitat la norma que estipulava que un pare podia ser substituït pel seu fill si aquest tenia l'edat reglamentària per treballar al port; en aquest cas no calia que pagués res com a quota d'entrada.⁵⁹ Així doncs, s'aprofitaven els estatuts del Montepío per introduir normes que regulaven les relacions laborals. Això es justificava dient que les normes laborals s'introduïen perquè hi hagués entre els seus membres i els seus patrons la millor harmonia; en conseqüència, en aquest context hi hauria menys accidents. L'article 6 del reglament de 1892 deia: «*A fin de que entre los individuos del Monte exista la debida armonía y siendo mejor reglamentado el trabajo, sobrevengan menos accidentes y desgracias*». Les normes laborals que esmentem del Montepío,

59. Respecte a aquesta qüestió, vegeu l'article 33 del reglament de 1915 i també el mateix del de 1925.

en principi, no foren el resultat de la negociació entre parts; si més no al mateix article es deia que eren normes aprovades per la Junta Directiva de l'entitat, en la qual, malgrat ser una entitat mixta, no participaven els treballadors.

Ara no val la pena explicar amb detall les diverses normes establertes en aquests reglaments; només assenyalarem, per exemple, que el nombre de treballadors que calia col·locar a cada feina s'establia «*según costumbre*», tot i que seguidament se n'especificava el nombre en cada cas. Només explicarem les normes referides a l'exclusivitat en la feina i els elements que estiguin relacionats directament amb la definició social de la qualificació.

Així, continuant amb l'harmonia entre les parts, podem dir que cap capatàs, és a dir, cap empresari portuari d'aquella època, no podia contractar gent que no fos de l'entitat; en cas de fer-ho, s'estipulava una forta multa, de 25 pessetes el 1892. Aquestes condicions s'enduriren a partir de 1915, ja que un capatàs que no complís aquesta norma d'exclusivitat quedava exclòs de fet del sector, ja que el Montepío es negava a lliurar-li cap soci. No sabem el grau de compliment d'aquesta norma, però la duresa del càstig ens fa pensar que l'entitat tenia molt interès que fos respectada. En el mateix àmbit, els treballadors que no informessin de treballar amb una persona que no era sòcia s'arriscaven a ser suspesos de la feina durant un mes. Si un treballador era contractat per un capatàs que no era del Montepío, «*por este solo hecho se entenderá excluido el mismo* [del Montepío]». Hi havia, per altra banda, un vocal de l'entitat dedicat exclusivament a controlar que es respectés aquesta norma d'exclusivitat.

Entre aquestes normes n'hi havia una de disciplinària que deia que, si la Junta s'assabentava que un treballador havia participat en algun conflicte de forma directa o indirecta «*que remotamente pueda perjudicar al mismo*», seria expulsat de l'entitat. Durant la major part de la seva existència, els treballadors del Montepío renunciaren a fer activitats reivindicatives a canvi de la garantia

de control del mercat de treball per la seva institució. D'alguna manera s'oferí docilitat a canvi de seguretat. Fins al 1931 aquesta associació va estar sota la tutela dels capatassos. Aquesta dependència no es va manifestar solament en l'articulat del reglament, sinó també en l'actuació dels seus membres en el primer terç de segle. Respecte a l'actuació sindical dels treballadors del Montepío des de la seva fundació fins a 1931, és clara la seva intervenció repetida com a esquiroles en diverses vagues, i van ser desplaçats a altres ciutats litorals per substituir els estibadors vaguistes dels seus ports.⁶⁰ El 1923 aquesta dependència dels interessos patronals va evitar, tot i les fortes pressions, la seva incorporació a l'anarcosindicalisme en una actuació diferenciada de la de la resta de les societats obreres portuàries.⁶¹

Fins a 1925 es va permetre que els treballadors del Montepío es contractessin per a altres tasques en què no treballaven els capatassos de l'entitat. Però en el mateix article s'estipulava que en cas d'accident, si es treballava amb obrers que no eren del Montepío, no es cobraria cap subsidi ni es podria fer cap reclamació. Això és interessant perquè indica que la pertinença al Montepío era la garantia que les tasques es feien amb una competència suficient. Negar el contrari volia dir que en altres feines es podien trobar obrers amb una qualificació deficient, que pot explicar els accidents.

Aquest panorama tan estable va començar a canviar durant la dictadura de Primo de Rivera, quan els capatassos cada vegada confiaren més en el paper dels nous òrgans de representació paritària per portar les relacions laborals amb els seus treballadors. Els capatassos, cedint als interessos dels consignataris, amb qui mantenien unes relacions de dependència personal i

60. *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya*, 3 de maig de 1933.

61. Federació Patronal de Catalunya, *Breves consideraciones sobre la actual huelga de transportes*. Barcelona, 1923.

col·lectiva, es negaren a concedir algunes reivindicacions dels treballadors del Montepío i acceptaren diverses mesures contràries als seus interessos, com ara cedir a altres especialitats algunes tasques que fins aleshores els havien estat pròpies. Els treballadors intentaren mantenir la vigència de les relacions laborals basades en l'acatament mutu de les normes de l'entitat, tot i la contradicció que això generava amb el que s'aprojava als comitès paritaris. Però això no fou possible, de manera que els obrers del Montepío cada vegada estigueren més insatisfets de l'organització a la qual havien estat vinculats fins aleshores. Tot això desembocaria, més endavant, en la creació d'una entitat obrera específica, la Unió d'Obrers del Montepío de Sant Pere Pescador, fundada al setembre de 1930⁶² amb la finalitat de defensar els interessos dels seus membres en el terreny de la confrontació laboral clàssica. Amb aquest plantejament i en una situació de conflicte diferent de la que hi havia hagut fins llavors s'entrà en el període republicà.

3.3.2. Les especialitats on els montepíos fracassaren

Al port de Barcelona hi havia altres entitats semblants al Montepío de Sant Pere Pescador, com ara la Societat de Faquins del Comerç de Barcelona, que, tal com hem explicat, era una entitat constituïda el 1874 i, per tant, encara més antiga que el propi Montepío. També fou una de les que van tenir més continuïtat. Creada amb l'estructura de societat de socors mutus, va mantenir aquest caràcter en tota la seva existència.⁶³ A l'inici també era una

62. Arxiu del Govern Civil de Barcelona. *Libro de Registro de Entidades*, núm. 14469.

63. *Reglamento para el régimen de la Sociedad de Faquines del Comercio de Barcelona*. Barcelona, 1924.

organització mixta integrada pels treballadors portuaris i els capatassos, que feien la seva tasca a terra, a les esplanades i als magatzems manipulant la mercaderia general. La seva funció principal era l'auxili mutu dels treballadors en cas d'accident de treball i de mort, però també tenia altres objectius. El principal era la reserva del lloc de treball dins d'un grup tancat. Amb aquesta finalitat s'inclouïen tant treballadors com capatassos en l'entitat. Com el Montepío de Sant Pere Pescador, una de les funcions principals de l'entitat era la regulació de les relacions laborals. Una part significativa dels estatuts estava destinada a establir les condicions de treball bàsiques. S'establien la durada de la jornada de treball, la retribució, la composició mínima de les mans,* les condicions de contractació i altres normes laborals.⁶⁴ No obstant això, també presentava fortes diferències amb la societat amb la qual la comparem. La principal va ser el poc èxit que tingueren els capatassos per fer de l'entitat un instrument de disciplina entre els treballadors. Això va tenir diverses conseqüències, com la inexistència de normes estatutàries que restringien l'accés dels obrers als càrrecs directius o l'evolució de la societat vers el sindicalisme de classe.

Es pot considerar que la crisi més important d'aquesta societat s'originà el 1923, quan amb la resta de les societats d'obriers del port s'integrà en el Sindicat del Transport de la CNT, tal com ja havia succeït el 1919. Aquest Sindicat va organitzar una vaga important en el ram del transport de mercaderies i al port de Barcelona des de mitjan maig fins a mitjan juliol de 1923 que va acabar amb una gran derrota i la consegüent desfeta sindical.⁶⁵ La supervivència de la Societat de Faquins del Comerç de Barcelona no fou deguda a la seva capacitat per seguir mantenint l'exclusivitat del treball específic a terra, sinó al manteniment de la caixa

64. *Ibid.*

65. Balcells (1983).

mutualista entre els seus afiliats. Així, aquesta entitat va perdre el control mantingut fins aleshores de la contractació a les seves tasques específiques. Desaparegué la plaça de contractació única i a la pràctica se'n constituí una per a «*cada buque que llegaba al puerto, puesto que la gente acudía a contratación al pie del barco*». ⁶⁶

Aquesta situació s'agreujà encara més al principi de la dictadura de Primo de Rivera, quan aproximadament un terç dels seus treballadors s'escindí per formar un sindicat nou especialitzat en la descàrrega del cotó. Fins aleshores, aquesta era una de les principals mercaderies manipulades pels seus treballadors, però d'ençà d'aquell moment esdevingué una competència exclusiva dels de la nova entitat. Per això, quan es començà a plantejar l'organització dels comitès paritaris al port de Barcelona, aquesta iniciativa rebé el suport dels de terra. La Societat de Faquins del Comerç de Barcelona hagué de confiar en la protecció d'aquests òrgans per frenar la crisi en què estava immersa. Simultàniament amb la constitució dels òrgans de representació paritària, l'entitat començà a reclamar un augment salarial i altres retribucions destinades a la constitució d'una caixa d'invalidesa i de vellesa. ⁶⁷ A partir de 1931 aquesta entitat sovint va fer costat a la CNT

La situació en l'àmbit del carbó mineral ens mostra una situació encara diferent. En les relacions dels treballadors d'aquesta especialitat hi va haver un enfrontament entre els dos models d'organització existents al moll, entre els *montepíos* i les societats obreres. Aquest enfrontament també es va donar a bord, però el conflicte acabà de forma diferent, perquè en el ram del carbó els *montepíos* no tingueren èxit.

Gairebé simultàniament amb els patrons de l'especialitat de bord, els del sector de la descàrrega del carbó mineral també opta-

66. *La Señal*, 1 de juliol de 1930.

67. Arxiu de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Cambra de Comerç. 617-15. 1926-1928. *Modificació de l'horari de treball al Port*.

ren per la creació d'un montepío. Aquest fou el Montepío de Santa Eulàlia, que era el mitjà d'enquadrar i disciplinar els seus treballadors.⁶⁸ Constituït el 1891, presentava algunes diferències significatives amb el Montepío de Sant Pere Pescador. També era una entitat mixta on els promotors, els patrons, s'asseguraven el control vedant, mitjançant els estatuts, l'accés dels seus socis obrers a la direcció.⁶⁹ Unes altres normes establien l'expulsió dels obrers en cas de participació en vagues o per mala conducta. Però a diferència de l'altra entitat, no s'oferien unes contraprestacions mínimes als treballadors, de manera que no existien normes que fixessin l'exclusivitat en la contractació, sinó tan sols la preferència en aquesta dels obrers associats, ni hi havia disposicions que fixessin les condicions laborals que havien regir la descàrrega del carbó mineral.

En vista d'aquesta situació de no-reconeixement d'un mercat de treball limitat, els treballadors organitzaren una societat obrera que s'enfrontà al Montepío el 1900. Després d'un conflicte molt important i dur, aconseguiren la dissolució de l'entitat patronal. Així mateix, també aconseguiren el reconeixement de la societat obrera pels seus empresaris.⁷⁰ Veiem que en el ram del carbó mineral les societats obreres van aparèixer en contra dels intents de la patronal de controlar els obrers mitjançant els *montepíos* de treballadors. Això determinà durant molt de temps la conflictivitat en les relacions entre els treballadors i els patrons d'aquesta especialitat.

Com hem assenyalat, el carbó mineral era la mercaderia més important en el període que ara considerem respecte al tonatge

68. *El Diluvio*, 25 de juny de 1891. Arxiu del Govern Civil de Barcelona. *Libro de Registro de Montepíos*, núm. 930.

69. *Reglamento del Montepío de Santa Eulalia*, Barcelona, 1891, art. 22.

70. *Diario del Comercio*, 17 de març de 1900, 30 de març de 1900, 1 d'abril de 1900.

manipulat al moll.⁷¹ Sent una tasca molt poc mecanitzada, era l'especialitat en què s'ocupava un nombre relatiu més alt de treballadors portuaris. Però aquesta no era l'única raó per la qual era important el caràcter del sindicalisme en contraposició amb el mutualisme adoptat pels seus treballadors. La vitalitat de les seves societats i la participació d'aquestes en moviments sindicals més enllà de la seva especialitat i fins i tot fora de l'àmbit portuari són uns altres factors a tenir en compte.

Dues característiques específiques del transport marítim del carbó mineral incidiren en el tipus d'organització que va sorgir. En general, la tasca dels obrers del carbó mineral era molt menys especialitzada que la de bord o de terra, com veurem amb més detall en la segona part d'aquest treball. A l'inici consistia a palejar la mercaderia en grans coves que es treien del vaixell amb els seus mitjans. Aquesta poca especialització comportava la substitució fàcil en cas de conflicte, ja que era una tasca que podien fer els camperols que recentment havien emigrat a la ciutat. Per exemple, el 1943, la primera data de la qual disposem d'informació sobre l'origen professional dels treballadors de les diferents seccions, era l'especialitat amb un nombre relatiu més gran d'obriers la tasca anterior dels quals havia estat agrícola. A més, també era la secció amb un nombre relatiu més alt de treballadors no originaris de Barcelona.⁷² L'altra característica era la gran regularitat en les arribades dels carregaments de carbó mineral. Tot i existir

71. Carreras i Yáñez (1992).

72. En el conjunt d'obriers portuaris censats el 1943, només el 8,8% havia treballat anteriorment fent tasques agrícoles, mentre que en l'especialitat del carbó mineral el percentatge d'aquests treballadors arribava al 24%, i si a la resta de les especialitats el nombre de nascuts a Barcelona superava el 30%, en la del carbó mineral amb prou feines arribava al 17%. Aquesta informació és una elaboració pròpia a partir de les dades dels expedients dels estibadors. Arxiu Històric d'Estibarna. [Organización de Trabajos Portuarios] *Expedients personals dels estibadors censats el 1943*.

oscil·lacions d'un mes a un altre, aquestes no eren comparables a les d'altres especialitats. Per això, era una secció en què els ingressos dels treballadors eren més regulars.

Tornant a 1900, direm que els empresaris reaccionaren ràpidament i tan sols un més després de la vaga ja havien organitzat una nova entitat mixta, el Montepío de Sant Joan.⁷³ Aquest nou *montepío* presentava algunes diferències amb el format anteriorment. Ara no s'establia cap quota dels obrers, de manera que les despeses de l'entitat, incloent-hi l'assegurança per accident, eren assumides completament pels empresaris mitjançant una quota proporcional a les tones de carbó descarregat per cada empresa.⁷⁴ Aquesta vegada sí que es va elaborar una reglamentació de treball amb horaris, retribucions i altres normes. Tot i que es tenia la precaució de manifestar que aquests acords no eren estatutaris per deixar oberta la possibilitat d'alterar-los en cas de necessitat, si més no s'oferien unes normes de treball que havien de complir totes les parts. Després d'un nou conflicte el 1903, la patronal aconseguí suprimir la societat obrera que havia agrupat gairebé tots els descarregadors de carbó i al Montepío de Sant Joan, es van incorporar els treballadors que havien acceptat les condicions dels empresaris al costat dels esquiroles que havien entrat als molls per posar fi al conflicte.⁷⁵

Una nova societat obrera creada el 1910 i en què participaven gairebé tots els treballadors del carbó, després d'un nou conflicte, va aconseguir una altra vegada la dissolució del *montepío* dels empresaris. No obstant això, el 1911 la societat obrera va tornar a quedar desarticulada. Després de perdre la vaga iniciada per la limitació dels mitjans mecànics en la descàrrega del carbó, es van

73. Arxiu del Govern Civil de Barcelona. *Libro de Registro de Montepíos*, núm. 1478.

74. *Estatutos del Montepío de San Juan y Reglamento de Trabajo*, Barcelona, 1902.

75. Miguel Sastre, *Las huelgas de Barcelona y sus resultados durante el año 1903*. Barcelona, 1904.

anul·lar les bases signades l'any anterior i la feina es va tornar a fer amb treballadors no associats.⁷⁶

Tot aquest seguit de conflictes mostra, sobretot, la gran vulnerabilitat dels treballadors d'aquesta especialitat. Com hem vist, la seva tasca era molt semblant a la que podia fer-se en altres oficis força diferents, com el treball al camp o també en la construcció, de manera que els treballadors que la feien eren substituïbles fàcilment. Els esforços dels empresaris per constituir una institució amb la qual poguessin mantenir els treballadors sota la seva tutela no s'acompanyaren d'un compromís ferm de respectar unes normes laborals determinades i, cosa que és més important, en cap moment no es va garantir la reserva del lloc de treball.

3.3.3. Els petits nuclis especialitzats i les societats obreres

Hem vist les diverses modalitats de *montepíos* i el seu paper en la definició de les característiques del treball portuari. Els *montepíos* s'assajaren en les tres especialitats més importants, si més no, pel que fa al nombre de treballadors ocupats. Eren les tres especialitats sorgides a la fi del sistema gremial, cap a 1873. Perquè es donés un mínim d'especialització calia que hi hagués o bé una tasca molt específica o bé un volum important d'una mercaderia determinada. Amb el creixement del tràfic del port de Barcelona, anaren apareixent unes altres especialitats. Durant tot aquest període hi va haver un reguitzell de petites especialitats formades, com a màxim, per uns dos-cents o dos-cents cinquanta treballadors i en què es feien tasques molt específiques vinculades, principalment, a la manipulació d'una mercaderia determinada. Aquestes especialitats no van tenir mai el nombre de treballadors de les que s'agruparen sota el sistema de *montepíos* i que acabem

76. Miguel Sastre, *Las huelgas de Barcelona, 1910-1914*. Barcelona, 1915.

d'explicar. En tots els cassos ens trobem amb associacions que agruparen des d'algunes desenes de treballadors fins a molt pocs centenars. Aquests treballadors feien tasques més especialitzades que la resta i les agrupacions en què s'integraven estaven determinades per la gran especialització dels seus membres. Aquestes entitats van prendre l'estructura, en tots els casos, de les societats obreres i dels sindicats.

Fins a 1939, a part de la situació en l'especialitat de bord, que ja hem explicat a bastament, el sistema bàsic d'organització dels treballadors portuaris més especialitzats fou el del sindicat d'ofici. Entre 1885 i 1939 es constituïren més de setanta petites societats professionals en què es van agrupar els treballadors de cada especialitat.⁷⁷ Moltes d'aquestes societats van tenir una vida efímera a causa de les prohibicions governatives o com a resultat de l'enfrontament amb els empresaris. Amb tot, la majoria d'aquestes entitats també presentaven característiques de les societats de socors mutu. Aquest vessant doble (defensa sindical d'interessos i caràcter mutual) va ser el seu tret principal.

Aquestes societats sovint es van reunir en entitats sindicals d'àmbit superior, fossin federacions de treballadors portuaris o sindicats al costat de treballadors d'altres sectors productius. Aquestes federacions o agrupacions es constituïen, normalment, en el moment d'emprendre alguna acció reivindicativa de gran abast; la seva supervivència sovint estava subjecta a l'èxit de l'acció.

En diverses especialitats van sorgir societats d'aquesta mena de les què en formaven part els treballadors qualificats en la manipulació de determinades mercaderies. Tenim constància de l'existència de societats de descarregadors de peix fresc, carbó vegetal, cereals, cotó i fusta, i d'algunes altres. En aquest apartat, bàsi-

77. Informació obtinguda a partir de les dades contingudes a l'Arxiu del Govern Civil de Barcelona. *Libro de Registro de Entidades*.

cament tractarem del cas de la fusta per tal de no fer massa extens tot el relat, però en general, l'evolució experimentada en aquest subsector fou molt similar a la de les que acabem d'esmentar.

La descàrrega de fusta no ocupava un gran nombre de treballadors. La importància de les societats obreres que considerarem no va ser deguda tant al nombre dels seus associats com al fet que s'hi enquadraven gairebé tots els treballadors dedicats a aquesta tasca.

Les societats d'ofici, les d'aquestes especialitats, es caracteritzaren, al port de Barcelona, per tenir molta discontinuïtat en la seva llarga existència. Tot i aparèixer i desaparèixer diverses vegades en tot el període analitzat, a les societats dels descarregadors de fusta, com la resta, hi pertanyien, en els períodes d'existència legal, la majoria dels treballadors de les àrees que els eren pròpies. Els percentatges d'afiliació respecte dels obrers de cada especialitat oscil·laven entre el 70 i el 100 %; per exemple, el 1903 els del ram de la fusta eren el 77% de la seva especialitat; els de la branca dels cereals, el 87%, i els de l'especialitat del carbó mineral, el 100%.⁷⁸No obstant això, també s'ha de tenir en compte un índex molt alt d'intrusisme laboral en l'especialitat de la fusta. Aquestes dades d'afiliació fan referència als treballadors habituals de l'especialitat, però no inclouen els que treballaven en colles, les quals depenien directament dels comerciants de fusta. Els obrers dels magatzems de fusta de Barcelona i dels pobles de la rodalia sovint s'avenien a treballar en la descàrrega per la meitat del jornal estipulat.⁷⁹ Aquest sistema era emprat pels patrons com un dels seus principals mètodes disciplinaris, constituïa una amenaça contínua de les condicions de treball dels descarregadors de fusta i implicava permanentment el risc de substitució en cas de vaga.

78. Miguel Sastre, *Las huelgas de Barcelona y sus resultados durante el año 1903*. Barcelona, 1904. Les dades disponibles sobre altres dates ens donen uns resultats similars.

79. Arxiu del Govern Civil de Barcelona. *Societat de Descarregadors i Estibadors de Fustes de Barcelona*. Exp. 6245.

Els obrers de les societats d'ofici feren compatible la defensa dels seus interessos com a treballadors especialitzats amb els seus interessos de classe. En els seus estatuts es feia constar que els seus objectius eren «*mejorar la condición moral y material de los estibadores*». La seva vessant d'entitat de socors mutu es feia efectiva no solament en cas d'accident, sinó també en cas de «*despidos injustificados y cuanto tienda a lesionar la solidaridad obrera*». En els reglaments d'aquestes societats es prohibia l'esquirolatge i s'establia la necessitat que les societats s'adherissin a d'altres que es dedicaven a «*proclamar la unión y practicar la solidaridad entre los hijos del trabajo*». Aquesta solidaritat no va ser un desig teòric, sinó que s'aplicà realment. Així, en els estats de comptes d'alguna d'aquestes societats obreres del ram de la fusta es veu que es deixaven diners a altres societats, es feien donatius a obrers en vagues i es donava suport a l'organització d'actes reivindicatius, com els organitzats amb motiu del Primer de Maig.⁸⁰

La participació de les societats de descarregadors de fusta en federacions portuàries fou constant, de manera que aquests treballadors van estar presents en totes les agrupacions d'aquestes entitats d'ofici creades des de 1903 fins a 1931; per exemple, els trobem en la Federació de Transports Marítims i Terrestres de 1903, en l'organització, el 1910, de la Federació de Societats Obreres del Moll i encara en la fundació, el 1930, de la Federació d'Entitats Obreres del Port de Barcelona. També participaren en la majoria dels moviments sindicals de caràcter més ampli, en els quals s'incorporaren a altres entitats i societats obreres diferents de les d'àmbit portuari. Així, el 1904 tenien un representant a la Unió Local de Societats Obreres de Barcelona; el 1907 eren en el moviment sindical de la Solidaritat Obrera, que més endavant donaria

80. Arxiu del Govern Civil de Barcelona. *Sociedad de Obreros Cargadores, Descargadores y Estibadores de Maderas de Barcelona y sus contornos*. Exp. 1976. Tota aquesta informació ha estat extreta del reglament de l'entitat i dels estats de comptes de 1900 a 1903.

lloc a la CNT, en el congrés fundacional de la qual van participar el 1911; cap a 1918 van formar part de les entitats del Sindicat Únic del Ram del Transport de la CNT, del qual formaven part, a més de les altres especialitats portuàries, carreters, ferroviaris, mariners, tramviàries i la resta dels treballadors del transport de la ciutat.⁸¹

La regulació laboral en aquesta especialitat i més en concret el reconeixement de la condició de treballadors de la seva especialitat a tots els treballadors que hi treballaven es feien per l'assumpció per tots els seus associats d'un compromís mutu pel qual es negaven a treballar si no era sota unes condicions mínimes. En el reglament de les societats es fixaven el salari mínim i la jornada màxima. Així mateix, es limitava el pes màxim que havia de transportar cada descarregador. Tots els treballadors, en ingressar a la societat, es comprometien a respectar aquestes normes. En algun cas, com ara els descarregadors de cereals, els estatuts prohibien l'ús de sistemes mecànics en la descàrrega d'aquests productes.

Era habitual que la desorganització que hi havia després del fracàs d'algun conflicte provoqués la desaparició de la societat. Malgrat això, també era habitual que al cap de poc temps els treballadors la reorganitzessin amb el mateix nom o amb un altre de similar. En el ram de la descàrrega de la fusta, es poden resseguir molt clarament aquests fenòmens de continuïtat. El 1890 hi havia l'*Hermanidad de Cargadores, Descargadores y Estibadores de Madera del Puerto de Barcelona*, encara sota l'estructura d'un *montepío* per tal d'evitar les condicions de persecució aplicades a les societats obres. El 1895 es va transformar en la Societat d'Obrers Carregadors, Descarregadors i Estibadors de Fustes de Barcelona, que fou dissolta després del fracàs de la vaga de 1904, però el 1910 ja hi va tornar a haver una altra societat: la Societat de Descarregadors i

81. *Solidaridad Obrera*, 16 de novembre de 1935.

Estibadors de Fustes de Barcelona. Per mostrar la continuïtat entre una societat i l'altra direm que sis dels onze membres de la Junta Directiva de l'entitat de 1910 havien pertangut a l'organització anterior. Per altra banda, els estatuts de l'una i l'altra eren pràcticament una còpia literal.⁸²

Quan les societats obreres adquirien prou força, signaven amb els patrons unes bases de treball en què ambdues parts es comprometien a respectar determinades normes de treball. Una de les primeres bases de treball signades a la ciutat de Barcelona va ser en l'àmbit de la càrrega i descàrrega de cereals el 1899. Aquest procediment de regulació del treball era poc estable a causa de la vulnerabilitat de les societats d'ofici. Quan per qualsevol motiu desapareixia la societat amb qui els patrons havien signat les bases, cosa que s'esdevenia sovint, aquests consideraven extingida la seva responsabilitat. Aleshores, en tornar-se a organitzar la societat, els seus treballadors havien de començar novament un procés de negociació de les condicions de treball.

Ens trobem, en aquest cas, amb un subsector en què, si només consideréssim els aspectes tècnics referits a la manera de fer una tasca determinada, sens dubte el treball seria altament especialitzat. En l'especialitat de la descàrrega de fusta va aparèixer per primera vegada el mot *estibador*, el qual només després i molt progressivament va ser adoptat per la resta de treballadors portuaris a fi de designar la seva activitat. Som davant d'una activitat qualificada per excel·lència. Això no obstant, com hem vist, el reconeixement de la qualificació d'aquests treballadors fou episòdica. Les diverses correlacions de força existents a cada període històric van determinar que la tasca feta pels descarregadors de fusta meresqués o no el seu reconeixement.

82. Arxiu del Goven Civil de Barcelona. *Sociedad de Obreros Cargadores, Descargadores y Estivadores de Maderas de Barcelona y sus contornos* (exp. 1976) i *Societat de Descarregadors i Estibadors de Fustes de Barcelona* (exp. 6245).

3.4. QUALIFICACIÓ I CONFLICTES SINDICALS (1931-1939)

Durant molts anys, els empresaris i els treballadors van discutir entorn del reconeixement de les condicions necessàries per ser treballador portuari. Com hem vist, aquest reconeixement s'aconsegua per la integració dels treballadors en *montepíos* organitzats pels patrons, la qual cosa fou la forma més estable d'aquest reconeixement, o bé per la incorporació dels treballadors en algun organisme sindical, bàsicament societats d'ofici. En el darrer cas, el reconeixement era més episòdic i depenia de les circumstàncies canviants del transport portuari en aquells anys.

Aquesta discussió contínua s'aturà a partir dels anys vint. Es va establir, aleshores, un consens. En aquest sentit, es va entrar en una nova fase en què la incorporació a una organització sindical o a un *montepío* per garantir uns drets determinats o unes normes determinades de treball deixà pas a la integració en institucions oficials que s'ocuparen d'aquestes funcions. En el context polític de la dictadura de Primo de Rivera, es va crear una institució, el comitè paritari, que tenia com a objectius l'harmonització dels interessos dels obrers i els patrons i la solució dels conflictes col·lectius per la conciliació. En aquesta institució, formada per un nombre igual de treballadors i d'empresaris, hi podien actuar assessors d'ambdues parts i també hi intervenien un secretari i un president nomenats pel Ministeri del Treball en cas de desacord de les parts. Els comitès paritaris es constituïen en diversos àmbits d'actuació, però en principi n'hi havia un per a cada ofici.⁸³ Al port es constituïren comitès paritaris a cadascuna de les especialitats existents aleshores: bord, terra, carbó mineral, fusta i carbó vegetal, entre altres.

Al port de Barcelona, entre les primeres activitats després de la formació de cada comitè paritari a partir de 1927,⁸⁴ hi hagué la de

83. Soto (1989, p. 391 i seg.).

84. *Revista Social*, núm. 4, gener-març de 1927.

determinar el cens de treballadors de cada ofici, un cens sobre el qual s'havia d'aplicar la jurisdicció de cada comitè. En aquest aspecte, no existiren divergències entre els patrons i els treballadors, de manera que tots varen reconèixer la necessitat d'establir aquest cens i el fet que el treball a cadascun fos competència seva exclusiva.

En l'elaboració dels censos es feren servir les llistes d'afiliats als sindicats com a element bàsic per crear-los. En el context de repressió política de la dictadura s'aprofità aquesta circumstància per excloure alguns dels treballadors més conflictius, alguns dels més compromesos en la defensa dels interessos dels obrers. En aquell període, aquesta circumstància passà desapercibuda, però amb l'arribada de la Segona República tot aquest procés es va replantejar.

A partir de 1931, les competències dels comitès paritaris passaren als jurats mixtos, uns organismes nous que tenien, però, una estructura i unes funcions similars als òrgans als quals succeïen.

Al port de Barcelona, mentrestant, s'havien anat formant dues posicions sindicals força diferents respecte a les estratègies a adoptar en les relacions laborals. Els organismes vinculats a la CNT, el sindicat anarcosindicalista, es negaven a intervenir en cap mena d'organisme estatal amb vista a les seves relacions amb els patrons i rebutjaven els jurats mixtos. De fet, la seva oposició a la participació en organismes d'harmonització dels interessos socials era anterior, però en el període de la dictadura no s'havia pogut manifestar obertament a causa de la persecució sindical a la qual la dita organització fou sotmesa. En aquest bàndol hi havia, en primer lloc, els obrers del Montepío de Sant Pere Pescador, que durant la segona meitat de la dècada dels anys vint entraren en un procés d'allunyament de la tutela dels seus patrons que el 1931 els portà a dominar aquesta entitat després que els empresaris estibadors i els consignataris en van perdre el control. Malgrat tot, les relacions entre el Montepío i la CNT foren episòdiques, ja que en moments

de desfeta sindical els membres del Montepío abandonaven l'organització anarcosindicalista per refugiar-se en la seva antiga organització d'ofici.⁸⁵ L'altra posició sindical important fou la dels sindicats integrats en la Federació d'Entitats Obreres del Port de Barcelona. Aquest organisme havia estat creat en la fase final de la dictadura i incloïa les societats portuàries favorables a la participació en els comitès paritaris. El nucli principal de la Federació foren els petits sindicats d'ofici, com ara el de la fusta, el del cotó i el dels controladors, on hi havia els treballadors que feien les tasques més qualificades de tot el port. Durant el període republicà, aquestes entitats van fer costat a la UGT, el sindicat socialista.

El consens establert en l'etapa anterior, pel qual per treballar al port calia estar inclòs en algun dels censos creats a cada especialitat, es trencà. Les diferències sindicals existents provocaren aquest trencament.

El nou període inaugurat el 14 d'abril es va caracteritzar per la confrontació dels agents socials. La contractació de la força de treball va ser la qüestió en què es centrà aquesta conflictivitat. Hi havia dos aspectes de la contractació que eren el motiu de la discussió: la definició dels límits del grup de treballadors susceptibles de ser contractats –dit amb altres paraules, com es delimitava el cens de treball o com es decidia quins eren considerats els genuïns treballadors portuaris– i la determinació del lloc on es feia la contractació i de la manera de fer-se. De totes maneres, durant tot el període republicà, al conflicte bàsic entre els treballadors i els seus empresaris se n'hi superposaren d'altres de diferents. Així, podem distingir tres nivells en la conflictivitat d'aquest període. En primer lloc, hi havia la lluita dels treballadors contra els seus patrons per la millora de les condicions de treball. A això s'hi afegia una lluita entre les diferents opcions sindicals, és a dir, entre els treba-

85. Vegeu a Ibarz (2000) un relat ben detallat de les relacions laborals al port en l'etapa republicana.

lladors que donaven suport a les organitzacions existents. Aquesta lluita sindical es plantejà com una lluita per l'hegemonia sindical entre la CNT i la UGT. Finalment, hi havia l'enfrontament entre organismes de l'Estat, ja que en aquesta lluita per l'hegemonia, els contendents aconseguiren un suport institucional divers que portà un conflicte entre algunes institucions de l'Estat. Així, a l'inici l'ERC i la Generalitat van fer costat a la CNT i després als treballadors del Montepío de Sant Pere Pescador, mentre que el Govern republicà i especialment el Ministeri del Treball quan l'encapçalà Francisco Largo Caballero foren obertament favorables a la UGT.

Una de les principals disposicions anul·lades dels comitès paritaris fou la referida als censos de treballadors, que havia estat el primer aspecte regulat per aquests comitès. L'elaboració d'aquests censos ja havia estat molt discutida; al començament, alguns treballadors n'havien estat exclosos, però la qüestió més problemàtica havia estat l'exclusió d'altres treballadors al principi de 1931 per motius disciplinaris i de persecució sindical.⁸⁶ Els dirigents sindicals de la Federació, que també eren els representants dels obrers en l'organització paritària, havien privat de treballar al moll algun treballador dels qui pretenien reorganitzar la CNT entre els obrers portuaris. En la nova situació republicana es van donar les condicions per a la revenja, tot i que a l'inici els dirigents del Sindicat del Transport no sembla que estiguessin conformes amb aquestes actuacions. Això ho mostra l'acord a què arribaren amb els responsables de la Federació davant del Governador Civil, mitjançant el qual tots dos sectors convenien a anul·lar el carnet del cens amb vista a la contractació i acceptaven que només es contractés al moll qui tingués el carnet del Sindicat del Transport o de la Federació.⁸⁷ No obstant això, en contradicció amb aquests plantejaments, els

86. *Solidaridad Obrera*, 27 de maig de 1931.

87. *Solidaridad Obrera*, 16 de maig de 1931.

treballadors d'alguna especialitat reunits en assemblees decidiren fer determinades exclusions del treball. Això s'esdevingué en la del carbó mineral, en la qual es van expulsar per indesitjables alguns dirigents de la Federació i dels comitès paritaris.⁸⁸ Els expulsats intentaren convocar una assemblea pel seu compte per revocar l'acord, però no ho aconseguiren.⁸⁹ Al Govern Civil, Lluís Companys es manifestà contrari a les expulsions i, en vista de la possibilitat d'aldarulls i violència, destacà la força pública al lloc de contractació.⁹⁰ De totes maneres, la negativa dels treballadors a treballar amb aquests expulsats, al marge de cap altra acció violenta, va fer innecessària l'actuació de la força pública.

Cap de les dues opcions sindicals no discutia el manteniment del dret al treball al port d'un col·lectiu tancat de treballadors i els empresaris tampoc no s'oposaven a aquesta norma. Fins aleshores el cens s'havia elaborat per l'acord dels patrons i els treballadors dins dels comitès paritaris, que distribuïen els carnets entre els qui eren considerats treballadors habituals del moll. D'alguna manera, aquests carnets tenien el suport de l'Administració, ja que qui els expedia era un organisme públic. La novetat va ser que el 1931, amb la República, es tornà al vell sistema, pel qual els sindicats eren qui establien el cens de treballadors de cada especialitat. Això fou causa de conflicte, perquè a la qüestió no discutida del *closed shop* s'hi va afegir la lluita entre les dues opcions sindicals per aconseguir l'hegemonia al moll.

Amb tot, aquest canvi de sistema (dels censos oficials a les llistes dels sindicats per reconèixer la condició de treballador portuari) no fou l'element principal del conflicte al port durant la Segona República. El conflicte principal va ser la lluita per un torn rotatori en la contractació dels treballadors reconeguts que evités discriminacions de qualsevol mena.

88. *Solidaridad Obrera*, 14 de maig de 1931 i 17 de maig de 1931.

89. *Solidaridad Obrera*, 14 de maig de 1931.

90. *Solidaridad Obrera*, 20 de maig de 1931.

La contractació lliure era defensada pels empresaris, ja que amb aquest sistema només contractaven els qui consideraven més aptes. Amb la contractació lliure es podia marginar tots aquells que treballessin amb un rendiment més baix, com els treballadors més vells o més desgastats físicament, o els qui no complien les normes estipulades de treball. Tots aquests tenien poques possibilitats de treballar normalment i només ho feien en cas de sobreabundància de feina.

A part d'això, la discriminació també era possible per motius sindicals, amb la qual cosa es marginaven els treballadors més compromesos en la defensa dels seus drets. Fins i tot es cometien abusos, com ara el favoritisme o la cessió als capatassos d'una part del salari a canvi del «privilegi» de treballar.

A partir de 1931 els treballadors pogueren denunciar els abusos comesos amb la contractació lliure, com ara el cas *«de que obreros a quienes escogía el capataz con frecuencia, renunciaban al jornal íntegro que les correspondía, beneficiándose [aquest] con unas pesetas diarias y unas horas más de trabajo»*.⁹¹ La patronal va considerar que el torn implicava *«la no producción, así como el aumento del profesional de la lesión»*⁹² i es va negar a perdre la seva eina disciplinària principal.

Els conflictes plantejats foren molt durs, amb violència, morts, atemptats i un gran nombre de vagues, les quals van comportar la pèrdua de desenes de milers de jornals de treball. Entre 1931 i 1933, les vagues degudes al torn representaren el 88% del total de vagues i van fer perdre el 96% dels jornals.⁹³ Però malgrat tot això, malgrat la duresa i la intensitat del conflicte, els empresaris, a diferència del que havia passat al principi de segle, no es dedicaren a ocupar esquiroles per desfer la vaga o, si més no, no ho van fer de forma directa. La seva estratègia no fou, aquesta vegada, contractar esquiroles, sinó que es van posar d'acord amb un dels

91. *Solidaridad Obrera*, 21 d'abril de 1933.

92. Asociación de Consignatarios de Barcelona. *Memoria 1932*. Barcelona: 1933.

93. Ibarz (1993).

sectors del sindicalisme portuari, el de les societats vinculades a la UGT, amb les quals van constituir uns sindicats nous formats per treballadors aliens al port. Tot i això, es va reconèixer al nou sindicat, el Sindicat d'Obrers Estibadors i Desestibadors del Port de Barcelona, i, per tant, als seus afiliats el dret a treballar al port. Així doncs, la condició d'estar associat per poder treballar al port ja no fou qüestionada. Això significà que el 1931 el reconeixement de la condició de treballador portuari per la integració en una organització sindical o en un cens oficial ja no era discutit per ningú a dins de la comunitat portuària.

El context econòmic del port de Barcelona durant els anys trenta fou el d'una crisi econòmica. La gran depressió de 1929 va afectar molt menys l'economia espanyola que la de la resta del món. Aquí, a causa del relatiu aïllament internacional, els seus efectes varen ser molt menys espectaculars. Això no obstant, a causa de la poca capacitat de recuperació de l'economia espanyola, la crisi va ser molt més persistent. El comerç internacional es va ensorrar estrepitosament i es reduí en unes tres quartes parts. El tràfic d'algunes mercaderies va tenir un autèntic col·lapse. Així doncs, la contracció de l'economia internacional es va fer sentir significativament en el tràfic portuari de la ciutat de Barcelona. Una petita ullada al tràfic de mercaderies embarcades i desembarcades ens mostra que el comerç, després de la bonança de finals dels anys vint, va caure el 1931 i que no va començar a mostrar indicis de recuperació fins a 1935.⁹⁴ En definitiva, el context de crisi econòmica condicionà en gran manera les relacions laborals durant tot el període republicà. Per aquestes circumstàncies econòmiques, el conflicte pel torn, que era un conflicte per aconseguir un repartiment equitatiu de la feina, es manifestà amb una intensitat i una violència molt grans. Com hem indicat, la lluita pel reconeixement de la condició de treballador portuari es plan-

94. Carreras i Yáñez (1992).

tejà, sobretot, de forma subordinada a l'anterior i sense que entrés en discussió el seu aspecte central, sinó tan sols la forma com aquest reconeixement es donava; per exemple, es plantejava si un sindicat nou tenia dret a participar del treball portuari.

Durant alguna de les vagues per el torn, en la premsa obrera es van manifestar opinions respecte de la qualificació dels treballadors que havien entrat al moll per fer la tasca que fins aleshores havien fet els del Montepío de Sant Pere Pescador. Tractaven de desacreditar la tasca dels esquirols indicant la pena que feien les hissades quan pujaven a la coberta.⁹⁵ Una mica més endavant, el treball d'aquests obrers poc coneixedors de les feines portuàries es vinculà a l'augment dels accidents laborals, que s'havien començat produir a partir de la seva entrada al port. Concretament, afirmaven que en tan sols tres dies de feina d'aquests treballadors s'havien produït fins a vuitanta-cinc accidents.⁹⁶

Pel que fa a allò que ens interessa, una de les conseqüències de tots aquests conflictes va ser la fragmentació sindical en els anys trenta. En aquella època, en funció del tipus de càrrega i de les feines a fer, hi havia al moll deu especialitats reconegudes, que eren: bord, terra, cotó, fusta, carretons elèctrics, pesca salada, carbó mineral, potassa, carbó vegetal i controladors. En aquestes deu especialitats hi havia reconegudes fins a disset organitzacions sindicals o, més ben dit, societats obreres. Aquesta fragmentació, en general, no s'havia donat allí on les velles societats obreres de treballadors més especialitzats havien decidit col·laborar amb la UGT. És el cas de la fusta, el cotó, els controladors o la pesca salada. En altres especialitats, els partidaris d'una opció sindical o d'una altra havien format organitzacions sindicals diverses que es repartien la feina; això passava en els sectors del carbó vegetal, la potassa, els conductors de carretons elèctrics o a terra. Finalment, hi havia el cas de l'especia-

95. *Solidaridad Obrera*, 26 de juliol de 1931.

96. *Solidaridad Obrera*, 25 de desembre de 1931.

litat de bord, que tradicionalment havia estat en mans del Montepío de Sant Pere Pescador, però que aleshores estava completament fragmentada, ja que havia aparegut un nou sindicat socialista i el Montepío s'havia trencat en tres entitats diferents.

Les lluites sindicals i obreres havien afectat molt directament la definició social de la qualificació, que no es basava en el reconeixement dels participants en una sola entitat, fossin sindicats o censos, sinó que era el resultat de la lluita oberta entre diferents faccions, amb la qual cosa aconseguia el reconeixement la que hagués tingut una força més gran, la que hagués guanyat en tota aquella lluita d'interessos.

3.5. EL DALTABAIX DEL FRANQUISME (1939-1975)

Al principi de l'abril de 1939, els sindicats verticals feixistes s'encarregaren de la reorganització del treball al port de Barcelona. Així, crearen els Serveis Sindicals del Port de Barcelona seguint el model dels altres serveis similars que des de 1938 els diversos sindicats feixistes havien anat constituint a les zones que tenien sota el seu control. Els nous serveis sindicals del port de Barcelona s'apropriaren, immediatament, els locals que havien estat del Montepío de Sant Pere Pescador i el 13 d'abril de 1939 instal·laren les seves oficines de la Barceloneta. Una de les primeres tasques d'aquesta institució nova va ser la constitució definitiva del cens obrer, és a dir, de la llista dels treballadors que havien de dedicar-se a la càrrega i descàrrega al port. El 8 de maig quedà constituït el Servei Sindical de Càrrega i Descàrrega del Port, que fou l'òrgan d'enquadrament dels treballadors de totes les especialitats i seccions existents al moll abans de 1936.⁹⁷

97. Servicios Sindicales del Puerto de Barcelona. *Los Servicios Sindicales del Puerto de Barcelona. Una realidad Nacional Sindicalista. Diciembre, 1939.*

En les mateixes dates, el nou delegat de treball va dictar una ordre sobre el treball al port de Barcelona.⁹⁸ Aquesta norma es va presentar com una restitució de la legalitat vigent abans del 18 de juliol de 1936, tot i que presentava algunes novetats respecte a la situació anterior. De totes maneres, la dita disposició fixava l'exclusivitat en el treball dels obrers portuaris censats i també determinava que els empresaris havien de contractar només els treballadors de l'esmentat Servei Sindical. Pel que fa a les diverses especialitats, aquesta ordre distribuïa les deu que hi havia abans de la guerra en tres grans agrupacions: la de càrrega i descàrrega general, la de carbons i minerals, i la dels conductors de carretons elèctrics. Una altra mesura que va implantar fou la depuració del cens obrer. Pel que fa al nombre d'obrers, si tenim en compte el conjunt dels efectes de la Guerra Civil, de la depuració i de les altres repressions sobre els treballadors del port, ens trobem que el cens del juliol de 1936 es va reduir del 25 al 30%.

Al marge de l'agrupació feta de les diferents especialitats, sembla que aquestes continuaren mantenint la independència i l'existència autònoma. Algunes informacions ens indiquen que cap a finals de 1939 les especialitats que es mantenien eren nou: bord, terra, fusta, cotó, carretons elèctrics, carbó mineral, carbó vegetal, potasses i confrontes.⁹⁹

Més endavant aquestes especialitats s'agruparen. Entre 1940 i 1943 aquesta agrupació es va realitzar. Així, quedaren les especialitats de bord, terra, carbó mineral, carbó vegetal, controladors i conductors de carretons elèctrics. Dins de l'especialitat de terra també s'hi van incloure les de fusta i cotó, com havien estat originàriament, i a la del carbó mineral s'hi inclogué la dels carregadors de potasses. Aquestes agrupacions de les diverses especiali-

98. *Solidaridad Nacional*, núm. 76, 10 de maig de 1939.

99. Arxiu del Port de Barcelona. H 1629-8. *Còpia de l'informe de la Direcció dels Serveis Sindicals del Port al Reglament Nacional de Càrrega i Descàrrega* (30.10.1939).

tats tingueren conseqüències pel que fa a la qualitat de la feina feta. A causa del sistema de contractació per torn, qualsevol home es podia dedicar a la descàrrega a terra de mercaderies especialitzades, com la fusta o el cotó, malgrat que no hi tingués una capacitat especial. Quelcom similar esdevenia amb les feines de la potassa, que podia fer qualsevol treballador del sector del carbó mineral. Com a conseqüència d'aquest reagrupament, el rendiment en aquestes tasques específiques, òbviament, havia de ser inferior, com va ser. Per fer una comparació amb els anys trenta només disposem de dades parcials d'alguna especialitat i d'alguna mercaderia, però són suficients per mostrar la magnitud de la caiguda del rendiment dels obrers. L'especialitat més important quant al nombre de treballadors i la influència estratègica durant tots aquests anys fou la de bord. Les dades disponibles d'aquesta secció indiquen que entre 1929 i 1947 el rendiment dels obrers va caure entorn del 40%. Per tal de veure quan es recuperà el nivell de la data inicial, la comparació no es pot dur més enllà, perquè el 1947 és l'únic any del franquisme del qual tenim dades desagregades dels jornals treballats a cada especialitat. L'altra informació disponible, també parcial però no per això poc significativa, es refereix a la manipulació del cotó. En un estudi fet per la patronal portuària el 1948 es demostrava que, segons la varietat del cotó, entre el rendiment de 1936 i l'establert legalment el 1944 hi havia hagut una reducció, com a mínim, del 30 al 35%.¹⁰⁰ En aquest treball s'explicava que el 1936 la producció per bodega en una jornada normal era de 1.000 bales de cotó americà, 1.200 de cotó de l'Índia i 700 de cotó d'Alexandria, mentre que, segons els rendiments mínims fixats el 1944, aquests eren, respectivament, de 650, 800 i 500 bales. Disposem de poca informació sobre la producció dels obrers en la descàrrega de bales de cotó en els anys

100. Arxiu de l'Associació de Consignataris de Barcelona. C.6. *Copia de la carta de M. Fontbona, President de la ponència de consignataris al Secretari de la Secció de Treballs Portuaris* (23.12.1948).

trenta. No obstant això, amb les dades obtingudes per la Cambra de Comerç en un estudi fet per aconseguir l'abaratiment de tarifes, es pot afirmar que les indicacions dels patrons respecte als anys trenta eren prou veraces i que no eren dades inflades.¹⁰¹ Segons la informació de la Cambra, en una descàrrega de cotó americà feta a l'abril de 1932 es treballà durant tres dies i es manipulà una mitjana de 984 bales per mà* de treball. Això no és gaire lluny de les 1.000 tones que, segons les fonts patronals, es descarregava habitualment. El conjunt d'informacions disponibles ens confirma la caiguda del rendiment dels obrers denunciada per la patronal i pels usuaris del transport marítim. És prou clar que durant els primers anys del franquisme la productivitat del treball va minvar entre el 30 i el 40% respecte als nivells de la dècada anterior i que es va arribar a uns mínims històrics. La disminució del rendiment al port no va ser deguda solament a la reagrupació d'activitats, sinó que hi intervingueren altres factors. No obstant això, aquí tan sols pretenem mostrar que la reorganització feta al port de Barcelona no es basà en criteris relacionats amb la qualificació portuària i que va implicar un desastre en el terreny econòmic.

Així doncs, per fer el mateix volum en la manipulació portuària calia tenir ocupat un nombre més gran de gent que en l'etapa anterior. Això no obstant, aquest no va ser un problema que preocupés el franquisme o, si més no, no va ser un problema que el preocupés durant els seus primers anys. La poca habilitat d'alguns treballadors en fer determinades tasques, a més, podia generar problemes amb la seguretat de les mercaderies, perquè una manipulació incorrecta podia fer-les malbé.

Paradoxalment, aquests canvis van implicar alguns avantatges per a la majoria dels treballadors. S'unificà el repartiment de

101. Arxiu de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Cambra de Comerç 621/16. «Informació sobre les tarifes de càrrega i descàrrega del Port de Barcelona. 1932».

feina. L'existència d'especialitats amb un nombre més gran de treballadors va portar que es rebaixaren les diferències entre els qui coneixien a fons alguns oficis i els qui no. Els principals perjudicats d'aquesta nova situació van ser els treballadors més coneixedors de la feina, que per aquest motiu havien estat contractats de forma més assídua.

En vista d'aquests contratemps en l'organització de la feina, als empresaris només els quedaren dos recursos. Per una banda, optaren per augmentar el nombre de treballadors fixos, els que no es contractaven cada dia. Com que moltes empreses estaven especialitzades en unes mercaderies determinades, els treballadors fixos que tenien coneixien molt bé aquestes mercaderies. Tot i que els empresaris encara havien de contractar una part important de la força de treball que necessitaven, mantenien un nucli de treballadors especialitzats que eren els qui organitzaven i feien la feina de les mercaderies que els eren pròpies. Per altra banda, l'altre recurs, previst a la normativa vigent, era contractar treballadors especialistes en el moment en què arribés una mercaderia determinada. La reglamentació nacional dels estibadors portuaris permetia els denominats *especialistes*, que eren treballadors amb un coneixement més gran de la manipulació de certes mercaderies. La contractació d'aquests obrers al marge del torn era autoritzada, encara que tenien una retribució similar a la resta.¹⁰² Quan va ser possible, el conjunt dels treballadors portuaris va demanar la limitació d'especialistes en tasques de càrrega i descarrega.

Durant el franquisme, les circumstàncies anaren canviant substancialment. Cada vegada es van introduir més mitjans mecànics en la manipulació de mercaderies. El canvis més importants van tenir lloc a partir de la segona meitat de la dècada dels seixanta.

102. *Reglamentación Nacional de Trabajos Portuarios*. 1947. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 124 (4.5.1947), art. 12, 24 i 37.

La mecanització d'aleshores va ser simultània de la construcció d'unes grans sitges per a la manipulació pneumàtica del gra i la farina. En aquell període també es van fer els primers passos en l'estandardització de la manipulació portuària. L'aparició dels palets,* unes plataformes normalment fetes de fusta on anaven disposades caixes i sacs, va implicar una transformació profunda de la manera de treballar als molls. D'un recurs important en l'ús de la força de treball directa dels obrers portuaris es passà a sistemes en què el paper de les màquines era cada vegada més gran. L'ús de contenidors, grans caixes metàl·liques de 20 i de 40 peus, no féu més que multiplicar els efectes d'aquest procés iniciat aleshores. En definitiva, aquest període no va ser més que la transició a una etapa nova, a una configuració nova de què ja hem parlat en els capítols inicials d'aquest treball. Es passà a la configuració posteventual, caracteritzada pel recurs freqüent a mitjans tecnològics, la gran inversió de capitals, la substitució del factor treball per capitals, la concentració empresarial i la reducció del nombre de treballadors ocupats al port.

Com hem dit, en aquest treball tractem d'unes formes de treball en bona part ja desaparegudes als ports, i més en concret al port de Barcelona. Són les formes de treball pròpies de la configuració eventual. De tot això en parlarem a l'apartat següent del treball. Deixem per a l'epíleg final el que s'ha esdevingut en la fase més propera a nosaltres. La construcció social de la qualificació entrà en la seva darrera fase... fins ara.

4. Allò que calia saber per treballar als molls. Els oficis portuaris

4.1. LES CONDICIONS PER A L'APARICIÓ DE LES ESPECIALITATS PORTUÀRIES

Com hem vist, fins a 1873 les tasques portuàries les van fer en règim de monopoli les organitzacions hereves del sistema gremial, que, en relació amb la institució de la matrícula de mar, aconseguiren mantenir la reserva d'aquestes tasques restringides a un col·lectiu obrer determinat i sota una estructura patronal també limitada.

En relació amb el desenvolupament industrial de Barcelona i de Catalunya, el port anà creixent i el tràfic de mercaderies augmentà significativament en volum. Una de les mercaderies que van créixer més va ser el carbó mineral, que va esdevenir la mercaderia principal al darrer terç del segle XIX. És sabuda la gran deficiència de combustible existent a Catalunya fins al punt que s'ha considerat com una de les limitacions importants al seu desenvolupament industrial.¹⁰³ De totes maneres, el port de Barcelona es va convertir en la principal via d'entrada de carbó, que era necessari per a la indústria al nostre país i també com a matèria primera per a molts processos industrials.

Abans de 1874, l'arribada de forma massiva de carbó ja havia estat un primer element en l'especialització del treball portuari. Hi va haver una segregació en diferents molls i els treballadors del port es dividiren entre els dedicats a la càrrega blanca* i els que s'ocupaven de la càrrega negra.* Així doncs, veiem que una de les prime-

103. Maluquer (1998, p. 62).

res condicions per a l'especialització de les tasques portuàries va ser l'existència d'un tràfic important de determinades mercaderies, que van haver d'arribar amb una certa regularitat i en un volum prou gran com per ocupar els treballadors que s'hi dedicaren.

Si bé el creixement industrial també va comportar una diversificació del tràfic de mercaderies, en el d'algunes es va arribar a un volum suficient per reservar zones dels molls dedicades a aquests productes i perquè els obrers s'especialitzessin a manipular-les.

A les dècades dels anys setanta i vuitanta del segle XIX hi havia, bàsicament, tres tipus de treballadors: de bord, faquins, que eren els que treballaven a terra, i carboners. Però també hi havia altres col·lectius importants: els carreters, que portaven les mercaderies d'un lloc a un altre del moll o fora del port, i els llanxers, de les entitats mutuels o sindicals dels quals, però, no hem trobat gaires referències.

A la fi del segle XIX, els descarregadors de fusta i els de cereals es van afegir als grups existents. Durant la primera dècada del segle XX sorgí l'especialitat dels descarregadors de carbó vegetal. En els anys vint, una escissió del grup dels faquins va donar lloc a l'especialitat del cotó i l'aparició de nous mitjans tècnics va provocar la creació de la dels conductors de carretons elèctrics. En diversos moments encara hi va haver altres especialitats que van tenir o menys activitat o menys èxit en la seva perpetuació; aquest va ser el cas d'alguna especialitat de descàrrega de fruita i productes alimentaris o la dels descarregadors de pesca salada (descarregadors de bacallà) i també els carregadors de potassa en els anys trenta.

En l'apartat anterior ja hem resseguit tot el procés de la construcció social d'aquestes qualificacions específiques. Ara tan sols ens interessa assenyalar com aquestes especialitzacions s'articulen entorn de dos aspectes principals: per una banda, la manipulació d'una mercaderia determinada i, per l'altra, el lloc on es feia la tasca, com ara a bord dels vaixells i a terra.

El reconeixement social de les diverses especialitzacions va estar relacionat amb la irregularitat de l'ocupació, que, al costat de l'especialització, fou l'altra característica principal de les tasques portuàries. Aquesta irregularitat era el resultat directe de la discontinuïtat del tràfic marítim. Els períodes d'inactivitat s'alternaven amb d'altres amb una gran demanda de mà d'obra quan arribaven els vaixells. Cap a finals del segle XX, la discontinuïtat de la demanda de mà d'obra es va atenuar per diverses innovacions tecnològiques, però durant la major part del període considerat i molt en especial a finals del segle XIX i el primer terç del segle XX el mercat de treball estigué determinat per la dita discontinuïtat. En ser tasques molt poc mecanitzades, s'hi requeria molta mà d'obra. Per aconseguir un nombre abundant de treballadors es recorria a la contractació diària de força de treball. Tot això es donà, com hem assenyalat, en la denominada *configuració eventual* del procés de treball.

Existien diversos col·lectius obrers que eren contractats amb regularitat. Els treballadors més habituals eren els qui, malgrat el caràcter eventual de la contractació, eren ocupats amb una certa regularitat la major part del temps. Com hem vist, això podia ser degut tant a la seva perícia professional com a la seva submissió als interessos dels patrons. N'hi havia d'altres, més ocasionals, als quals només es recorria quan la demanda de mà d'obra era molt elevada. La frontera entre un grup i l'altre no era gaire ben definida, tot i haver-hi una rivalitat extrema entre tots dos.

Els treballadors habituals necessitaven limitar al màxim l'accés d'altres treballadors a les tasques portuàries, ja que, com que no hi havia sistemes gaire desenvolupats de previsió social, la reserva del lloc de treball era el mitjà principal per garantir uns ingressos mínims. Fins i tot en alguna de les especialitats més reconegudes, com ara la de bord, molts treballadors havien de compatibilitzar aquesta feia amb d'altres, com la pesca ocasional. Segons les afirmacions d'un treballador portuari sobre un rebesavi seu que

treballà al moll cap a finals del segle XIX:

Entonces anaven acompanyats d'una barqueta o algo, que es guanyaven la vida, un suplement per guanyar-se la vida quan no hi havia feina [...] El meu avi ja no tenia barca, ja hi havia regularitat a la feina (Cristóbal L.).

Aquest testimoni no és aïllat, perquè en tenim algun altre:

Els meus avis havien sigut pescadors; el meu avi, per cert, era pescador i treballava al port, però ocasionalment! [...] És que la gent es pensava que al port havia feina a punta pala, i no (Francisco C.).

Això indica una concepció del treball al port com una opció poc regular, ocasional.

Es donaren diverses conjuntures econòmiques o politico-sindicals que afavoriren la incorporació de moltíssims treballadors eventuais a la condició d'habituals. Si analitzem la data d'entrada al port dels treballadors que eren al cens obrer de 1943, veiem que el 1919 i el 1931, anys de regnes importants, foren dues dates significatives pel que fa a la incorporació de treballadors portuaris en aquestes tasques. Per altra banda, l'estructura patronal, molt heterogènia però caracteritzada durant molts anys per una gran atomització, comportava que molt pocs empresaris portuaris poguessin garantir una feina mínima constant que permetés mantenir ocupats de forma permanent un nombre considerable de treballadors. També per aquest motiu els patrons estaven interessats en l'existència d'associacions en els quals s'enquadrassin els obrers que tenien l'aptitud física suficient, perícia i l'hàbit de fer la seva tasca i als quals poguessin acudir per contractar aquesta mà d'obra més especialitzada. Aquests interessos complementaris de patrons i treballadors portaren la creació de les diverses especialitats portuàries i l'aparició d'unes organitzacions dedicades a

reservar l'accés al treball portuari a un nombre limitat d'obriers especialitzats en les diverses tasques i mercaderies. Com hem vist, l'estructura adoptada per aquestes entitats fou molt diferent, com també fou diferent el nivell d'intervenció oficial en la reserva de la força de treball. Això no obstant, l'estructura i l'organització del mercat de treball en el sector portuari de Barcelona van estar determinades no solament pels conflictes entre els treballadors i els empresaris, sinó també per uns interessos complementaris.

Fins ara hem parlat de les condicions de la construcció social del reconeixement de la qualificació en les tasques portuàries. Ara volem considerar el vessant tècnic i professional sobre el qual es construï. Per això ens aturarem a analitzar les característiques del procés de treball en les principals tasques portuàries que van donar lloc a especialitats. Centrarem la nostra anàlisi en aquestes tasques portuàries més importants. Tindrem en compte, sobretot, el treball a bord dels vaixells, el treball a terra i el de l'àmbit del carbó mineral, però també considerarem alguna de les especialitats o subespecialitats sorgides d'aquestes tasques principals.

Durant el franquisme, les diverses reglamentacions nacionals i ordenances de treball van especificar cada vegada d'una forma més prolixa els diferents grups professionals en què podien classificar-se els treballadors portuaris. Aquests grups professionals van experimentar diversos canvis amb el temps. No obstant això, el que ara ens interessa remarcar és que aquesta classificació segons la funció feta no tingué uns efectes pràctics al port de Barcelona, sinó que va ser una classificació que no s'aplicà o que, si més no, no s'aplicà d'una forma tan detallada com especificaven les normatives laborals. Ja hem dit quines foren les principals especialitats del port de Barcelona: els treballadors de bord, els de terra, els del carbó mineral, alguna de les especialitats sorgides d'entre les inicials, els de la fusta, els del cotó, els conductors de mitjans mecànics, els de les tasques de direcció i algunes altres que analitzarem tot seguit. Aquest fou el sistema en el qual quedaren

realment classificats els treballadors del port de Barcelona. De totes maneres, amb relació a la funció inclosa en les normatives laborals franquistes, la classificació sí que servia per distingir moltes tasques que en aquestes especialitats podien fer els treballadors portuaris. Però cal insistir que el domini de la major part d'aquestes funcions o tasques, tot i recaure en treballadors portuaris, no tenia un reconeixement retributiu. Només una part dels treballadors portuaris podien fer amb competència alguna o moltes d'aquestes funcions, però en contractar –quan es deixà de contractar a dit–, l'empresari no tenia cap garantia que algun dels homes contractats o tots podien fer les tasques. Parlem de feines com les dels *maquinillers*,* *amanter*,* *arrancadors de bodega*,* *arrumbadors*,* *cosidors*,* *osters*,* *trincadors** i d'altres. D'aquestes tasques i de la seva importància ja en parlarem en tractar de les diverses especialitats portuàries. Ara tan sols val la pena destacar que aquests coneixements, tot i no tenir un reconeixement formal al port de Barcelona, van ser els determinants del valor de les feines, els elements característics d'algunes especialitats. Es van constituir en l'element central a la hora de determinar la importància del treball portuari.

Altrament, a Barcelona algunes de les funcions reconegudes en les dites normatives laborals franquistes no eren acomplertes, normalment, per personal portuari, sinó que depenien de les empreses estibadores; era el cas de pagadors, pesadors o basculers, fusters, mecànics, electricistes o panyolers.* Tots aquests treballaven al mateix espai del port de Barcelona, com els altres estibadors, però durant la major part del període considerat en l'estudi, aquestes tasques quedaren al marge del que en la comunitat del port tothom considerava treball portuari. Per això totes també han quedat al marge del nostre estudi.

4.2. LES CONDICIONS GENERALS DE LA CÀRREGA I LA DESCÀRREGA AL PORT

La manipulació al port depenia estretament dels receptacles molt variables en què les diferents mercaderies eren presentades per manipular-les. Aspectes com aquest no interessaven en disciplines com ara l'economia o la història econòmica i, per tant, no acostumen a reflectir-se en les estadístiques ni en les anàlisis que es fan de l'evolució del tràfic portuari, però sí que ens interessaven a nosaltres i ens interessaven molt. El receptacle en què arribava o sortia una mercaderia del port de Barcelona afectava directament la manera de manipular-la. Com veurem, les condicions de la càrrega i la descàrrega no variaren gaire en la major part del període considerat. Això va ser la causa i l'efecte dels pocs canvis en els receptacles en què les mercaderies arribaven als molls. Malgrat això, també és cert que hi va haver alguns canvis. Van ser molt significatius en la manera de manipular els productes que arribaven a dojo. Aquest fou el cas dels combustibles líquids, en concret el petroli i els seus derivats, com també una mica després el gra i la farina. Per als darrers es construïren sitges especialitzades i sistemes de descàrrega pneumàtica. En la manipulació de la mercaderia general, la que requeria un nombre més gran de treballadors, no es donaren transformacions significatives fins a la introducció dels palets i sobretot dels contenidors. Amb aquestes innovacions en el transport marítim, que eren, en definitiva, unes innovacions en la forma en què arribava la mercaderia general, la mecànica de la manipulació portuària es transformà completament i els sistemes i les maneres tradicionals de treballar, que analitzem tot seguit, van desaparèixer.

4.2.1. Sacs, fardells, caixes, bales, pipes...: els nombrosos receptacles de la mercaderia general

La mercaderia general podia arribar en receptacles molt variats. Habitualment, alguns productes de gran consum, com ara els cereals o la farina, arribaven a granel. Aquestes mercaderies es podien ensacar per manipular-les i emmagatzemar-les, tot i que hi havia moltes altres matèries que ja venien directament en sacs. També hi havia les caixes de mides diferents, els barrils i més endavant els bidons. Les matèries tèxtils arribaven en bales; en un apartat específic parlarem del seu procediment de descàrrega i manipulació. El carbó mineral i vegetal i la potassa s'embarcaven i desembarcaven a dojo. Aquestes, però, normalment no les considerem mercaderia general. A més, hi havia la fusta, que també tenia unes característiques especials.

Centrant-nos en la mercaderia general, estudiarem les característiques principals i l'evolució dels receptacles en què arribava, és a dir, els receptacles en què arribaven embalades al port les principals mercaderies. Un procediment per fer tot això és l'anàlisi dels epígrafs de diverses tarifes de càrrega i descàrrega.

Cap a 1841, tal com veiem en les tarifes vigents aleshores de càrrega i descàrrega, els productes que entraven i sortien del moll de Barcelona hi arribaven en receptacles molt diversos.¹⁰⁴ Podem fer una relació dels principals. Els sacs eren per a l'arròs, el bacallà, les panses, les figues, les ametlles, la llana, l'avellana, la cansalada i la farina. Alguns d'aquests productes també podien venir en barrils o caixes. També hi havia fardells, que solien pesar entre 4 i 6 arroves, és a dir, entre 50 i 70 quilos. Les matèries primeres tèxtils, com ara la llana o el cotó, venien en bales o paques.

104. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. Lligall CXXXIV. Caixa 383. *Arancel o tarifa de los precios que para el trabajo de carga y descarga deben regir en este puerto.* 1841.

Les dimensions i el pes de les bales de cotó podien ser molt diferents. Les que venien de Nova Orleans eren molt més grans que les procedents del Brasil o de les Antilles i s'hi pagava aproximadament el triple. També hi havia bótes i bocois* per al tabac, el cafè o el sucre. El quitrà arribava en barrils. Les pipes eren adequades per a la sardina salada, la tonyina, el gra i el vi. Els productes vinícoles podien venir envasats en damajoanes. Alguns productes molt específics arribaven en receptacles especials, com les *redomas*, uns recipients de vidre on anava l'aigua forta, o els sarrons, que contenien rajoles pintades. Uns altres productes arribaven lligats; en enfilalls, com els alls; en feixos, com els cèrcols per fer bótes, o, senzillament, anaven solts, com ara les pedres de molí, a causa de les dimensions i del pes que presentaven. Aquestes pedres eren una de les mercaderies que havien de ser hissades per l'única grua de grans dimensions que hi havia al port, a part de les càbries, i que, a més de servir per manipular grans pesos com aquestes rodes o també cotxes, carros, calesses, barques i objectes similars, es feia servir per arborar els vaixells de vela. Una part important d'altres productes, especialment la fruita, venia a dojo. Aquest era el cas de les taronges i les llimones, les cebes i els melons. Cada any es renovava la imatge oferta pel port a causa del mercat al detall de la fruita fresca i de les hortalisses primerenques d'Andalusia, Múrcia i València, que es presentaven en grans esteses sobre el moll. Aquesta fruita venia en velers petits i era ordenada al mateix moll on es descarregava. Els compradors que circulaven per allí n'adquirien per al seu consum o per a la revenda i tractaven directament amb els patrons dels vaixells que l'havien portat fins a Barcelona (fotos 1 i 2).

A mitjan segle XIX la descàrrega de totes aquestes mercaderies, que venien en els receptacles esmentats, es podia fer, bàsicament, amb tres procediments. El més habitual era des de les embarcacions de dins del port fins a la platja. L'altre sistema s'aplicava quan el vaixell estava atracat per la banda de proa o de popa al

moll anomenat *de la Riba* i que era l'única infraestructura de totes les existents al port de Barcelona que realment es podia denominar *moll*. Les tarifes de descàrrega amb aquest sistema eren més barates per la comoditat que implicava la descàrrega directa, però els vaixells i la càrrega havien de pagar unes taxes i uns impostos superiors. En aquest cas, la mercaderia es passava per sobre de planxes des de la riba fins al vaixell o a l'inrevés a l'esquena dels treballadors. Finalment, la tercera possibilitat era passar la mercaderia des de vaixells que eren a la rada del port fins a barcasses o llanxes i des d'aquestes fins a la riba. Hi havia algun cas especial, com ara el de les pipes, el procediment de descàrrega de les quals podia ser molt diferent: o bé s'embarcaven a les barcasses i d'allí es passaven a la riba o bé es llançaven a l'aigua, on eren remolcades fins a terra amb llanxes.

Foto 1. Un mercat de taronges als molls de Barcelona, s. d. MUM.

El 1874, atesos els pocs canvis esdevinguts en la infraestructu-





ra portuària, les condicions de la descàrrega no havien variat gaire respecte a les condicions de 1841. En les propostes de tarifes que es discutien en aquella època es distingien, entre les tasques de descàrrega, les que es feien amb els vaixells atracats a la Riba, que eren més econòmiques que quan es feien amb els vaixells a la rada amb «*los buques atracados sin amarra*». ¹⁰⁵ En aquest darrer cas, pel que sembla, les embarcacions que feien aquesta descàrrega eren velers, prioritàriament.

Una altra de les tasques assumides pels treballadors portuaris de 1874 van ser els treballs d'aparells i amarres, que incloïen atracar els vaixells, moure'ls, llastrar-los i tasques similars. Aquestes

Foto 2. Un veler carregat de taronges al moll de la Fusta, 1929. Arxiu Mas. Foto: Mas, Adolf

105. Biblioteca de Catalunya. Fons de la Junta de Comerç. Lligall CXXXIV. Caixa 277. *Tarifa de precios de los trabajadores matriculados para las descargas de los géneros procedentes de Inglaterra y demás puntos puestos en el Anden del Rebajo del Puerto y demás sitios que convenga*. 1874.

funcions eren compartides amb les de càrrega i descàrrega, cosa que ens indica que els treballadors dedicats a aquesta especialitat havien d'estar avesats a les tasques marítimes, és a dir, havien de ser mariners o pescadors, per poder-les fer.

Un dels canvis importants respecte a 1841 va ser l'existència d'objectes amb volums i pesos més grans. Les bales de fibres tèxtils podien pesar més de 600 quilos, les de cotó podien ser de 70 a 300 quilos i els sacs d'arròs o farina podien arribar a 130 quilos; van aparèixer articles encara molt més pesants, com ara les caixes de vidre pla, que podien fer de 100 a 240 quilos, o la maquinària, que arribava en peces o en caixes de més de 4.000 quilos. L'augment del pes responia a l'aparició de productes nous que anteriorment no es transportaven, com la maquinària, i també a les necessitats de fer més rendible el transport amb receptacles de més pes que es podien descarregar, en principi, més ràpidament. Això va suposar un augment de la dificultat i el caràcter penós de les tasques portuàries, atès que no s'introduïren nous sistemes mecànics que ajudessin a manipular aquests cossos. La necessitat dels treballadors portuaris de tenir una força física especial també va ser, per tant, el resultat d'un procés històric que va tenir l'origen al darrer terç del segle XIX. Si el límit anterior del pes que podia ser transportat per un home era d'uns 70 quilos, el 1874 els sacs d'arròs o farina com a mínim pesaven 70 quilos i podien arribar a 130.

Es continuaven emprant els receptacles tradicionals d'embalar i transportar productes, que ja hem esmentat (bales, caixes, sacs...), però també *lligats*, sarrons, caixes de llauna, pipes, bótes, etc.

Una altra novetat en les tarifes fou la inexistència d'una entrada referida a la manipulació del carbó. Això és un indicador que aleshores ja hi havia hagut la segregació dels treballadors portuaris, com a mínim, en dos grups diferents. En una distinció que es va donar a tots els ports europeus d'una certa importància, es

separaren els treballadors de la càrrega blanca (els qui manipulaven la mercaderia general) dels de la càrrega negra (els descarregadors de carbó mineral). El carbó era una mercaderia que tenia una importància vital i que ja constituïa la meitat del pes del conjunt de productes manipulats al port. A més, era una de les vies d'entrada del nou capitalisme en aquestes tasques. Es va convertir en una especialitat molt diferent de la resta. D'això ja n'hem parlat en explicar la construcció social de la qualificació i en tornarem a parlar més endavant en tractar de la forma de manipular aquesta mercaderia.

Havent considerat el darrer terç del segle XIX com a punt de sortida, a causa de la fi definitiva del sistema gremial el 1874 amb l'abolició de la matrícula de mar, hem considerat les característiques de la manipulació en les diferents especialitats portuàries. A les pàgines següents ens ocuparem d'això..

4.3. ELS TREBALLS A BORD DELS VAIXELLS

A partir del criteri determinant dels diferents receptacles en què es podia manipular una mercaderia al moll, considerarem, en primer lloc, les característiques de la manipulació a bord dels vaixells, que es feia, principalment, a les bodegues i que acabava en deixar les mercaderies al costat del vaixell a la riba del moll.

4.3.1. Els barrils

Els barrils eren un tipus de contenidor molt ben adaptats als productes que havien de transportar. D'una gran resistència, permetien el transport de líquids i es feia servir especialment per al vi i per a altres líquids similars. A més d'aquests, hi havia altres productes que també arribaven dins d'aquests receptacles.

Les dimensions dels barrils podien ser molt variades. Una de les seves característiques principals era la facilitat del desplaçament en trajectes curts amb el sistema de fer-los rodolar; d'alguna manera eren un recipient autotransportable. En ser de fusta suportaven bastant bé els canvis tèrmics provocats per l'estiba al ras. Falcant-los degudament s'impedia que es moguessin; en cas necessari, es podien posar drets, de manera que eren molt més estables. La seva forma els feia bastant adaptables a les superfícies còncaues de les bodegues dels vaixells.

La major part de les fotografies que tenim d'aquestes contenidor van des de finals del segle XIX fins als primers anys del segle XX. Segons les dates disponibles, entre 1880 i 1910, i potser fins a 1920, el tràfic de vi arribà als valors absoluts i relatius més alts de tota la història del port de Barcelona. Fora del carbó mineral, les diferents varietats del vi ocuparen, alguns anys, el primer lloc del tonatge de mercaderies manipulades i en aquell període van ser entre els tres o quatre primers productes pel que fa al pes. Per això els testimonis fotogràfics d'aquells anys ens mostren unes grans extensions de molls ocupades per fileres i fileres de barrils (foto 3). L'estiba d'aquests contenidors es feia, normalment, en extensió, no en altura, i, per tant, solien ocupar molt d'espai. Alguns, pel pes i la forma que tenien, donaven dificultats importants a la hora d'estibar-los en altura. Com a màxim, a sobre d'una extensió de barrils situats dempeus se n'hi col·locava una altra de tombats. Només hem trobat un cas en què l'estiba de barrils es va fer en altura; es tracta d'una estructura de quatre pisos que es va fer, però, dins d'un magatzem, on el preu que s'havia de pagar per l'ocupació del sòl feien secundària la dificultat d'aixecar una estructura com aquesta. A més, res no ens diu que aquests barrils estiguessin plens; de fet, suposem que les construccions tan altes com aquesta havien de respondre a unes circumstàncies especials. Les estibes en altura es feien amb barrils de dimensions més reduïdes, els quals podien ser aixecats a pes de braços més fàcilment.



Aquesta mena de mercaderies podien anar estibades a les cobertes dels vaixells durant el seu transport per mar, ja que, com hem dit, anar descobertes no les afectava. Quan els barrils eren a dins de les bodegues, normalment es podien hissar amb l'ajut del joc de gafes, que consistia en un aparell metàl·lic en forma de ganxo que anava lligat a una cadena i que es penjava de la grua o del puntal* del vaixell (fotos 4 i 5). Les gafes subjectaven el barril una per cada banda mentre estigués suspès de la grua i es deixaven anar automàticament en posar-lo a terra.

La diferència principal entre el barril i la resta de contenidors era que s'utilitzava per a mercaderies sobretot d'exportació, que sortien del moll. Cal recordar que una de les característiques del port de Barcelona era que es tractava d'un port bàsicament importador on les entrades de mercaderies superaven de molt les

Foto 3. Barrils al moll d'Espanya, 1920. APB.

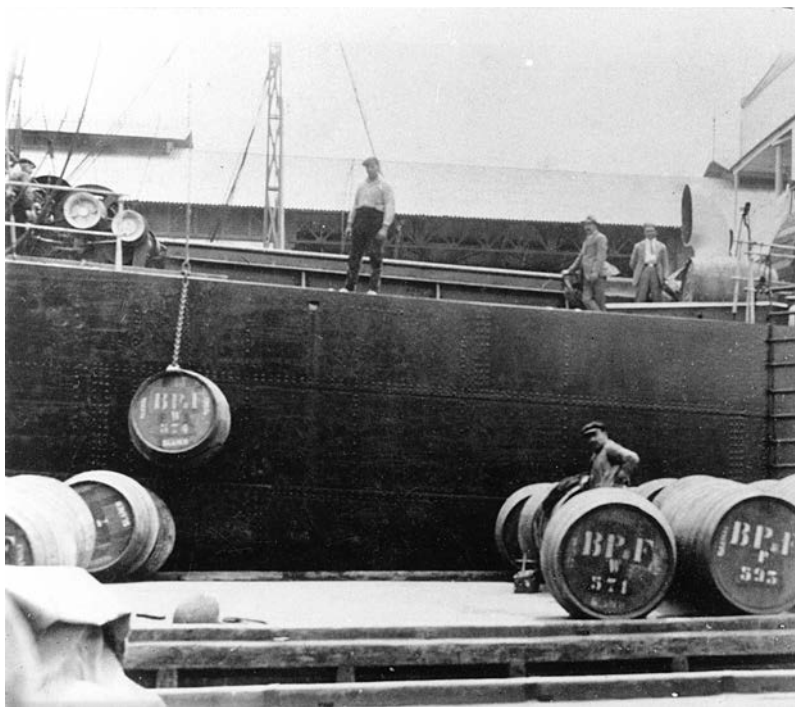


Foto 4.
Descàrrega de
les botes d'un
vaixell, c. 1930?
MUM.

sortides. Així doncs, a diferència de molts altres casos, el vi en barrils eren una mercaderia que es carregava als vaixells. Amb tot, els procediments de càrrega i descàrrega eren similars als de la resta de la mercaderia general: de bord directament a terra per planxes o amb hissades o mitjançant l'ús de barcasses. A més, hi havia un procediment específic que consistia a llançar els barrils a mar i remolcar-los amb llanxes, procediment que ja hem explicat.

Amb el transcurs del temps, els importants carregaments de finals del segle XIX deixaren d'arribar als molls principalment a causa de la reducció del tràfic de vi.¹⁰⁶ Si bé encara trobem fotografies de barrils del principi dels anys setanta del segle XX, aquest receptacle ja ha perdut totalment la seva utilitat específica per al

106. Carreras i Yáñez (1992, p. 106).

transport. Són petites partides que ocupen una part de la bodega on es troben al costat d'altres mercaderies i que es descarreguen i manipulen amb procediments no específics. Així, ens trobem amb barrils que són hissats de la bodega amb palets, que són transportats per dins del moll amb els *fork-lifts** i que s'estiben drets a sobre de palets en unes estructures on n'hi pot haver fins a quatre o cinc segons les dimensions dels barrils. Només quan el nombre de barrils era prou gran, semblava justificat canviar d'utilitatge de les grues de forma que es fes servir el joc de gafes, que suportava el pes de diversos barrils i servia per descarregar fins a tres barrils alhora.

4.3.2. La descàrrega de sacs

Com hem indicat, els sacs eren un dels recipients principals en què s'embalaven mercaderies. Al començament, normalment eren fets d'arpillera i més endavant també n'hi va haver de paper o de plàstic. Els sacs d'arpillera permetien l'ús de ganxos, l'eina principal amb què s'han identificat les tasques portuàries. Si s'em-



Foto 5. Un joc de gafes per a barrils, 1971. APB.

prava correctament, el ganxo servia per bellugar i agafar els sacs, de forma que el forat que hi deixava es tancava en treure'l.

Cap a finals del segle XIX, període del qual tenim les primeres fotografies de la manipulació d'aquest embalatge, la càrrega i la descàrrega es feien seguint el model general d'aquella època i que hem explicat anteriorment. També era habitual que, malgrat estar atracats de costat alguns vapors, es descarreguessin els sacs en barcasses per la banda del vaixell que no tocava a terra. En aquestes tasques els treballadors eren ajudats pels mitjans del vaixell, els puntals. Es van utilitzar barcasses amb sacs fins a la construcció del nou port, en especial el moll d'Espanya, cap a 1915. El nou moll va comportar la fi d'aquest sistema de descàrrega. És probable que fos un sistema motivat per la congestió del port i per la necessitat d'accelerar la descàrrega d'un vaixell determinat.

Aquest sistema de descàrrega va conviure amb un altre de també tradicional que es basava en l'ús de passarel·les o planxes sobre les quals els treballadors duïen els sacs a l'esquena. Hem vist l'ús d'aquest sistema en vaixells atracats de punta i de costat. Les passarel·les podien tenir fins a 10 metres de longitud. Aquesta llargària era necessària tant per reduir el pendent com per fer arribar la rampa a llocs més allunyats. Els taulons gruixuts que formaven la passarel·la recolzaven en uns cavallets sòlids que podien tenir una alçada variable i que s'adaptaven a les circumstàncies i necessitats de cada descàrrega (fotos 6 i 7).

A finals de 1919, una vegada construït el port modern, aparegué un sistema nou de descàrrega que consistia en atracar de costat els vaixells de grans dimensions. Amb aquest sistema els sacs es treïen de la bodega mitjançant els puntals del vaixell. La càrrega hissada sortia embragada* i es dipositava sobre vehicles que al començament eren carros, però a mitjan dècada dels anys vint aparegueren els carretons elèctrics, que havien de servir per rebre la mercaderia i fer desplaçaments una mica més llargs. Per treballar amb aquest sistema calia construir entre el vaixell i la riba del

moll una bastida senzilla de fusta que estava constituïda per dues bigues que en una banda recolzaven al moll i a l'altra es lligaven a la borda del vaixell; sobre aquestes bigues s'hi posaven tres o quatre taulons, amb la qual cosa la recepció de la càrrega era més fàcil (foto 8). Aquest sistema permetia treballar a diverses bodegues alhora, la qual cosa facilitava enormement la descàrrega o, més ben dit, augmentava la rapidesa amb què aquesta es feia. Treballar alhora a diverses bodegues també era possible quan es treballava amb barcases, però òbviament, com hem vist, amb el sistema nou s'evitava el pas intermedi de transbordar el que hi havia a les barcases a terra.

Una de les principals dificultats del treball a bord dels vaixells venia de la configuració d'aquests. Les escotilles, les obertures per

Foto 6.
Palanques per a
la descàrrega al
moll de la
Muralla,
c. 1910. APB.





Foto 7.
Descàrrega de
sacs a l'esquena
d'uns estibadors
al moll de la
Muralla, c. 1910.
APB.

accedir a les bodegues, no eren gaire grans. Per aquest motiu ni les grues del port, ni els puntals del vaixell no permetien un accés vertical a la càrrega de la bodega. Així doncs, tot allò que era fora de la vertical de les grues, tot allò que no «venia a pico» (Cristóbal L.), havia de treure's de la bodega o entrar-s'hi amb l'*arrastre* o arrosseigament. Les hissades es feien després d'embragar* els sacs a fora de la vertical i en començar a estirar la braga* amb el puntal; aquestes s'arrosseigaven des del lloc de la bodega on eren fins a la vertical.

Una altra feina difícil era el que s'anomenava *trencar la bodega*, una operació necessària quan la bodega d'un vaixell arribava plena fins dalt de tot i que consistia a treure sacs de peu pla fins a fer un espai des d'on es podien agafar millor.



Foto 8.
Descàrrega de
sacs des del
vapor *Western
Star*, atracat al
moll de
Barcelona, 1919.
APB.

Trencar la bodega és que tu tens que trencar, tens que anar arrancant els sacs ... Tens que obrir ... perquè una vegada fas un forat, allavones ja et fiques al forat, fiques la braga ... i ja et ve de cara ... tu trenques a 5 o 6 d'altura i ja tens per tota la jornada, si vas amb braga ... (Cristóbal L.).

Com explicava un altre estibador amb referència a la descàrrega de sacs d'amiant, l'inici de la descàrrega era molt penós:

L'amianto venia amb sacs igual; tenies que fotre't a baix de la bodega, mig agatxat per poder treure els sacs aquells i fer la hissada. Ja s'ha patit, ja ... (Antonio J.)

La tapioca era una altra mercaderia que arribava en sacs i que comportava un esforç penós especial:

La tapioca són uns sacs deformes, són uns sacs fets pels negres, són uns sacs que poden pesar..., emm..., 70 quilos els mínim sortia 70 quilos, 60 quilos, a 120 a 150 quilos. O sigui, perquè són sacs fets a mà, i allà està tot entatxonat, allà, i aquella descàrrega és horrible perquè porten uns bitxos que mosseguen, uns bitxos com una carcoma ... (Francisco C.).

Una altra feina molt penible era l'operació inversa, és a dir, omplir de sacs una bodega. «Jo no he vist feina més penosa que les maletes al coll.» (Cristóbal L.) Rebia aquest nom la càrrega de sacs de farina de 100 quilos que s'enviaven a Egipte i Síria. La configuració del vaixell contribuïa a aquest caràcter penible de la tasca.

I venia en barco com l'Aldecoa, que tenia un arrastre, tenia una posa al mig i havíem de posar motorampes a baix a la bodega ... Allò era criminal ... Allò eren sacs de 100 quilos. Un sac de 100 quilos de farina d'arpillera d'aquella època tenia tela marinera. Era una pedra. (Cristóbal L.)

Les dificultats creixien quan la bodega s'anava omplint. «Quan ja tancaves tota la bodega, tenies que fer 4 o 5 d'altura més i cap a fora ... Allavòrens ja caminaves a sobre de sac.» (Cristóbal L.)

En les tasques de càrrega, hi havia algunes pràctiques irregulars que permetien augmentar la productivitat, però implicaven no fer correctament l'estiba i feien augmentar el risc d'accident en la navegació. Una d'aquestes pràctiques era el denominat *engreix del rap*:*

L'engreix del rap era: tu feies un peu molt ben fet, que deixaves un peu molt ben fet, que deixaves un hueco al darrere, no ho feies molt alt, que tingués una mica de descuello, i després tiraves la mercancia al darrere, tirada, i és clar, després tancaves i després un altre peu bé, eh?, a l'hora de carregar feies un peu bé i dos abocat, això era l'engreix del rap (Cristóbal L.).

Si comparem unes imatges de 1923 amb unes altres de quaranta anys després, constatarem que hi ha molt poques diferències entre les unes i les altres en la manipulació de sacs (fotos 9 i 10). S'hi veuen uns homes amb els caps i l'esquena coberts amb una mena de caputxa llarga feta de roba de sac rebent els sacs des de la *motorrampa** per carregar-los en estibes, vagons de tren, carros o camions. Aquestes caputxes estaven destinades a evitar la pols que s'anava escorrent dels sacs d'arpillera. Tot i els canvis que hem esmentat, es poden apreciar poques diferències en el sistema principal de descàrrega. Hi ha un reportatge gràfic força extens de la descàrrega del *Santa Maria*, un vaixell carregat de gra, feta el 1963. Realment, en aquestes fotografies veiem poques diferències respecte a descàrregues anteriors d'aquesta mercaderia.

Una de les diferències existents entre aquells dos moments rau en el sistema de despatxar els sacs al port. Al principi i durant molt de temps els sacs eren carregats en carros, de manera que l'ús de camions es va endarrerir bastant; amb relació a això, podem dir que les primeres imatges que hem trobat de sortida de mercaderies amb camions són de després de la Guerra Civil. Sembla que tampoc no hi va haver diferències notables en tot



Foto 9. Alguns estibadors carregant sacs al moll de la Barceloneta, 1923. APB.

aquest llarg període que considerem respecte al ferrocarril, perquè els vagons carregats en els anys vint són molt similars als dels anys seixanta.

De vegades els vaixells es descarregaven amb plataformes, en lloc de fer hissades amb la braga. Determinats productes, com ara les cebes o les patates –que sovint també arribaven en sacs–, podien deteriorar-se en cas de no fer aquesta operació. Les plataformes eren uns quadrats fets normalment de fusta que tenien un cap a cada vèrtex i a sobre dels quals es feia la hissada a dins de la bodega.

Bona part dels sacs que es manipulaven eren de gra o de farina, productes que, arribats a dojo, eren ensacats en el moment de la descàrrega; d'això, però, en parlarem una mica més endavant. Ara tan sols val la pena assenyalar que amb la construcció d'unes

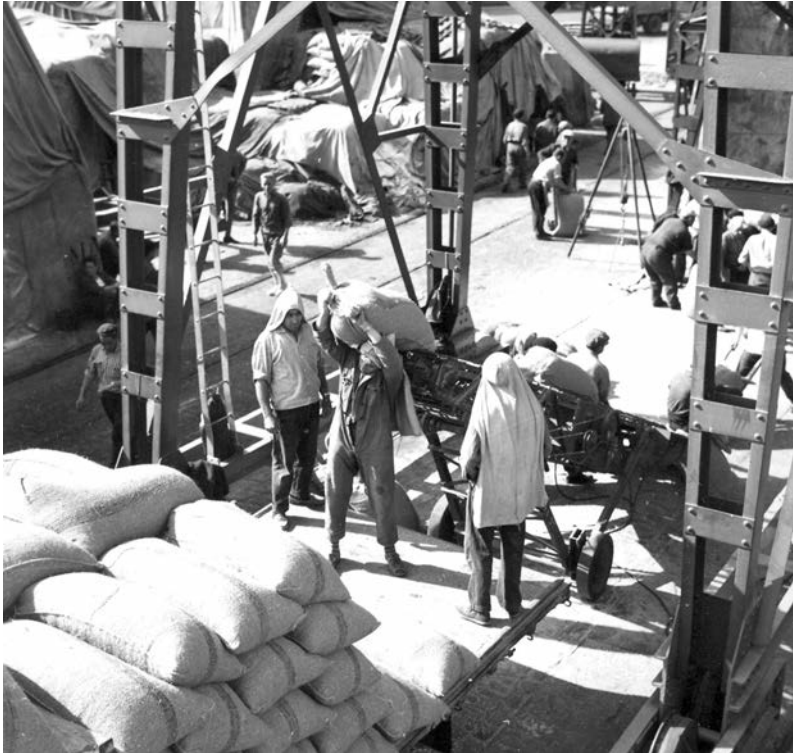


Foto 10.
Descàrrega de
blat des del
Santa Maria,
1963. APB.

sitges que feien servir sistemes pneumàtics de succió, s'acabà una part important de la manipulació de sacs als molts. D'ençà d'aleshores, només es féu servir aquesta manipulació per a mercaderies que ja venien ensacades a les bodegues.

En condicions normals, la descàrrega de sacs tenia dificultats, però es convertia en una tasca molt més penosa quan es trencava algun sac i deixava anar la mercaderia que duia:

El pitjor que havia, que no et tocava casi mai, però quan et tocava estaves llest, era el negre fum. El negre fum venia en 4 o 5 sacs, però eren de paper, eh? Eren forts, però si havia un foradet, només un foradet, al tirar, allò era per riure, et sortia una d'això del fum aquest que si et tocava la cara o això, els ulls, et quedava tot negre, no podies fer aixi-

na perquè estaves llest, i havia, com que tampoc hi havia dutxes ni hi havia res, venies negre cap a casa i això costava ... si et tocava cada dia, estaves llest, la roba la tenies que canviar o tirar-la (Antonio Ll.).

A partir dels anys seixanta, l'aparició dels palets suposà una innovació important. Alguns treballadors situen l'inici dels canvis en l'arribada dels vaixells nord-americans que servien a les bases militars instal·lades a Espanya a partir de 1953.

Els canvis van començar quan els americans van fer Barcelona de reposta. Vol dir que aquí es rebia tot lo que menjaven, perquè els americans es portaven aquí hasta el paper del cul ... Es rebia tot, aquí a Barcelona, i entonces es carregava per Morón, Torrejón i Saragossa ... (Cristóbal L.).

Als treballadors de bord els sorprenia com algunes mercaderies estaven situades a les bodegues. Alguns vaixells americans «portaven palets d'alumini de 1.000 quilos, de coure eh?, i a 5 o 6 d'altura remuntats, i nosaltres ens dèiem: "Però això, com ho fan?"...» (Cristóbal L.). Quan els americans van començar a col·laborar en la descàrrega del material que anava a les seves bases militars, van fer servir unes màquines que encara no s'havien vist al port de Barcelona:

Vam començar a veure els forlits [carretons elevadors de forquilla], els forlits que li dèiem. Vam dir: "Collons, mira el paio aquest!, aquest és el paio que remonta a la bodega. Deuen fotre un bitxo d'aquests a la bodega (Cristóbal L.).

La paletització* fou el primer sistema introduït als ports per tal d'unificar la manipulació de la càrrega general. No obstant això, manifestacions com l'anterior ens mostren les dificultats en la implantació d'aparells nous, ja que, si bé als ports d'origen hi

podia haver mitjans per manipular-los, la seva difusió no fou immediata. La introducció del palet en la descàrrega de les bodegues tingué complicacions. La feina d'arrossegament era molt més difícil que abans, quan es feia amb els sacs i la braga; «es tenia que passejar els sacs de dintre a fora» (Cristóbal L.). Al començament, la introducció del palet va augmentar la feina als treballadors de bord:

Nosaltres, si no es ficava un toro a la bodega, treballàvem el doble amb el palet perquè no hi havia ocasió de ficar el palet a l'arrastre, amb la braga si ... Tenies que deixar-lo a la boca d'escotilla, màxim un parell de pams endintre, i treure la mercancia a fora ... Els rendiments van baixar (Cristóbal L.).

Per tal que el sistema funcionés correctament, calia col·locar a la bodega els *fork-lifts*, cosa que no era possible, ja que pesaven massa perquè una grua o els puntals del vaixell els hi poguessin posar. Això s'aconseguí amb uns toros* més petits que funcionaven amb bateries.

Les empreses van agafar l'invent; van sortir uns toros que anaven amb bateries, que no pesaven tant, perquè aixecaven una tonelada ... Els primers eren petits i aquell toro sí que el podies tirar amb una màquina (Cristóbal L.).

Tot i això, eren uns mitjans mecànics que presentaven unes limitacions importants.

Van començar a ficar els toros petits a la bodega i fèiem palets d'una tonelada; ficaves dos o tres peus més i tenies que ficar dos o tres tios a la popa del toro per poder aixecar la hissada (Cristóbal L.).

La descàrrega en palets era útil més enllà del que es feia a les

bodegues. Es va convertir en un bon mitjà per a la construcció d'estibes. D'aquesta forma, en funció de la consistència i del contingut dels sacs, es podien apilar entre tres i quatre palets sense la necessitat de la participació humana per a la construcció de l'estiba, a part del conductor de la màquina elevadora. Aquest sistema també facilitava el lliurament de la mercaderia als seus destinataris.

Per treure més fàcilment els palets de les bodegues es va començar a utilitzar un aparell que s'adaptava a les grues i que era una forquilla portapalets (foto 11). Era un aparell molt similar al que actualment es fa servir en la construcció d'edificis per hissar material. Tenia la limitació, però, de no poder penetrar a les bodegues més enllà de la vertical.

Això no obstant, la paletització no durà gaire temps, ja que ben aviat es va introduir un sistema nou: el contenidor.

Foto 11.
Descàrrega de
sacs amb un
aparell especial,
c. 1970. APB.



4.3.3. La descàrrega de gra

Tant el gra com la farina foren de les mercaderies més determinades per la irregularitat, degut a les circumstàncies de la política econòmica del país. Així, va passar que d'un dia a l'altre, una de les principals mercaderies amb què es traficava al port de Barcelona, com era el gra, deixés d'arribar per imperatiu legal, ja que se'n va negar la importació a causa de mesures proteccionistes i d'uns aranzels extraordinàriament restrictius. Això deixava en una situació difícil els treballadors especialitzats en aquestes mercaderies i era un obstacle insuperable en la mecanització de la seva descàrrega. Ningú no estava disposat a invertir capitals importants en la construcció d'aparells mecànics de descàrrega si les circumstàncies de l'arribada de la mercaderia eren tan erràtiques. Aquesta fou una de les principals raons que en la seva manipulació tampoc no hi hagués modificacions substancials.

El 1896, s'atorgà una concessió per instal·lar un aparell mecànic que descarregués mercaderies «granulars i pulverulentes». No coneixem amb detall el caràcter d'aquest «*tren mecànic de descarga de mercancías*», però sí que sabem que tenia una part surant i l'altra a terra. Suposem que era un sistema similar al que es va instal·lar en la descàrrega mecànica del carbó mineral al principi del segle XX. La dita màquina de descàrrega, però, no s'arribà a muntar. En ser-ne inviable la instal·lació, els seus promotors van ser els que van adoptar el sistema de descàrrega mecànica del carbó mineral, del qual parlarem en l'apartat corresponent.

La descàrrega de gra es feia, doncs, a dojo, palejant-lo fins al mig de la bodega, on es situaven els coves o els *calderos*. Es feia d'una forma molt similar a la del carbó mineral. Una vegada a terra, el gra s'ensacava. Durant els anys trenta, aquesta feina era considerada perillosíssima i extenuant. Hi treballaven 21 homes per a cada bodega; el rendiment era de 370 a 400 tones de descàrrega de blat. S'utilitzaven *calderos* de ferro que acostumaven a fer

100 quilos i 1.600 quilos quan anaven plens de cereals. En una hora, el *caldero* s'omplia i es buidava unes 48 vegades, de manera que els obrers acabaven esgotats.¹⁰⁷ El procediment de la descàrrega anà variant. La principal innovació que es va introduir va ser emprar culleres mecàniques en lloc de *calderos*. Aleshores la feina principal dels estibadors a dins del vaixell era situar la quantitat màxima de gra a la boca de la bodega perquè la cullera la pogués agafar. «Lo que era interessant era que la cullera, cada vegada que baixés, agafés, agafés gra.» (Francisco C.) Per fer això calia situar el gra que era a les bandes cap al mig:

Allavonses es feien unes culleres que anaven amb pasteques per les bandes i uns cables i allavonses els homes, a mans, arrossegaven aquella pasteca, o sigui aquella cullera ... Era una pala d'arrastre; arras-traven la pala d'arrastre a mans al fondo de la bodega, perquè la bodega és quadrada, però les bandes estaven plenes de grans; entonces la cullera no arriba (Francisco C.).

El sistema de la pala d'arrossegament (foto 12) servia per portar grans quantitats de gra cap al mig de la bodega, però de forma semimecànica, ja que la pala es duia als costats del vaixell a força de braços –a mans, com es diu en l'argot portuari–. Aquesta última era una de les tasques dificultoses en la descàrrega pel pes de l'aparell i per les condicions en què es feia l'arrossegament:

El que feien era, la pala d'arrastre, arrossegar-la; l'arriava la grua i ells la tiraven endintre, que era de ferro massís i pesava un colló [...] Ells portaven la pala d'arrastre al lloc adequat, dins de la bodega als fondos de la bodega (Francisco C.).

L'esforç físic dels treballadors no s'acabava aquí, perquè quan

107. *La Humanitat*, 21 de juliol de 1935.



Foto 12.
Abocament de
blat des de
l'entrepont fins
al mig de la
bodega amb
una pala
d'arrossegament,
1963. APB.

es feia l'arrossegament la pala s'havia d'enfonsar en el gra perquè l'acció d'aquesta fos efectiva.

Però clar, això es diu molt fàcilment, però cada vegada que la pala d'arrastre arribava al centre, a mans els homes la tenien que carregar i anar pacadintre i tal, però a més a més, què passa? Quan la pala d'arrastre estira el gra, els homes tenien que anar a sobre clavant-la pa que s'enfonsés ... així anaven apilant i tal ... (Francisco C.).

Finalment, quan aquest estri ja no es podia emprar al vaixell perquè quedava poc gra a les bodegues, es recorria al procediment de sempre: palejar el gra cap al mig: «I quan ja la pala d'arrastre ja no podia, pues a pala» (Francisco C.).

Amb independència de les millores tècniques, les condicions de la descàrrega de gra a dins de les bodegues no s'havien modificat gaire. És significativa la similitud de les descripcions fetes amb trenta anys de diferència per persones diferents i en què es relaten les condicions de la descàrrega d'aquesta mercaderia. En un article a la premsa de l'any 1935, un periodista explicava que en la descàrrega de blat s'aixecava una gran polseguera, que, juntament amb la substància posada al cereal per conservar-lo, provocava l'ofec del treballador: «És un dels treballs més feixucs, més aclaparadors. Baixar en una bodega en el moment en què els obrers palegen el blat i sentir la sensació que hom penetra en un lloc on manca l'aire per a respirar és tot u».¹⁰⁸ Referint-se al que passava a mitjan dècada dels seixanta, un treballador ens diu en un relat que fem per documentar aquesta feina:

Que tenia de dolent el gra? Era horrible. Horrible perquè pensa que cada vegada que la cullera aixecava, la cullera no tancava hermèticament, i per sobre de la cullera, per les bandes sortia el gra i sortia la pols i allò era un..., bueno, un mar de pols que era impossible de veure la gent treballant, no? [...] Sempre que entrava la cullera es tenia que fer: "Cuidado, que baixa la cullera, cuidado!!! A fora los del mig"... (Francisco C.).

Després de la construcció de les grans sitges situades al moll del Contradic, el 1961, es modificà substancialment el procediment de descàrrega de cereals. A partir de la instal·lació de les sitges, la descàrrega es començà a fer per procediments completament automatitzats, bàsicament mitjançant la succió a través de mànegues pneumàtiques (foto 13). Això suposà la fi de la participació dels treballadors portuaris en la descàrrega d'aquestes mercaderies.

108. *La Humanitat*, 21 de juliol de 1935.



Foto 13.
Descàrrega
pneumàtica de
blat, 1968. APB.

4.3.4. La descàrrega de fusta a bord dels vaixells

Per a la descàrrega de fusta es feia servir l'escanyagats (foto 14). Era un utilatge adaptat a la grua que tenia un dispositiu molt senzill que consistia en una corda als dos caps de la qual es feia una gassa. Un cap es feia passar per la gassa de l'altre. En estirar el cap lliure, la corda s'escanyava i així agafava amb força els taulons de fusta. Com que era una corda de material vegetal, no deteriorava la fusta tot i pressionar-la amb força. En funció de les dimensions de la fusta, es feia servir un escanyagats o dos, un a cada punta de la hissada.

La hissada sortia dels vaixells molt inclinada, ja que l'escanyagats s'havia de desplaçar una mica del centre de la hissada perquè treballés correctament.

Cap als anys setanta, va començar a arribar cada vegada més fusta preeslingada,* és a dir, peces fusta de dimensions similars

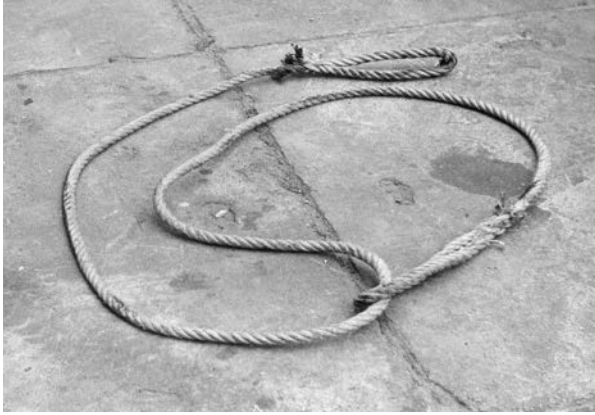


Foto 14. Un escanyagats, 1971. APB.

que anaven totes lligades i que s'havia de treure de la bodega de cop. De vegades a les bodegues aquestes eslingues* ja venien amb les bragues col·locades, amb la qual cosa es facilitava la descàrrega, però en cas contrari, aquesta era força difícil. Més endavant veurem amb molt més

detall el procés de descàrrega de fusta en un altre apartat en què també tractarem de la descàrrega de troncs i de la manipulació de la fusta a terra.

Hi havia moltes altres mercaderies i molts altres receptacles que arribaven a dins de les bodegues dels vaixells i la descàrrega dels quals l'havien de fer els treballadors de l'especialitat de bord. De totes maneres, aquí hem explicat quins foren els principals receptacles i els sistemes de la seva manipulació, així com els aspectes més rellevants de la seva evolució.

4.4 ELS TREBALLS A TERRA

Com hem vist, els treballs a bord dels vaixells eren els dels treballadors d'aquesta especialitat, la de bord. Comprenia totes les tasques fetes a dins de les bodegues fins al moment en què les hissades o tot el que s'havia descarregat es deixaven al costat del vaixell –a la posa,* tal com es deia en l'argot portuari–. Els treballadors de bord de vegades també feien alguna de les seves tasques a terra, al costat del vaixell, en la recepció de la mercaderia que venia des de dins de les embarcacions. La resta de la feina, que

comprenia, principalment, la classificació i el lliurament de la mercaderia als seus propietaris, era exclusiva dels treballadors de l'especialitat de terra.

Aquests treballadors complien moltes funcions que tenien assignades als magatzems portuaris estibant la mercaderia per tal que ocupés l'espai més petit possible fins que fos retirada pels seus destinataris. L'estiba als magatzems i a les esplanades tenia característiques diferents en funció del receptacle en què arribava cada mercaderia.

Els sacs permetien fer estibes d'una gran alçada i, per tant, eren un contenidor molt adequat per a l'emmagatzematge de determinats productes. Les alçades de les estibes eren molt variables. Hi ha un munt de fotografies d'estibes d'uns 2 metres d'alçada formades per lingades* d'uns sis sacs d'altura. Aquestes estaven situades, normalment, a la intempèrie i estaven destinades a productes que havien de sortir del moll al cap d'un temps breu, és a dir, productes que tenien un despatx més o menys immediat. Per altra banda, hi havia unes altres estibes que arribaven a 5 o 6 metres d'alçada, les quals es construïen als magatzems tancats; quan eren a l'exterior, estaven cobertes per grans lones i encerats. Aquestes estibes implicaven un emmagatzematge més llarg. En el relat d'algun treballador, van associades a una mena d'orgull per la feina ben feta i a la necessitat de mantenir la seguretat en les feines caracteritzades per un cert perill:

Avui sembla que es treballi de fàstic; abans estiraves el sac i aquell home te'l posava bé. I feies unes estibes, escolta, d'un segon pis, maques!; miraves aixís i semblava la punta d'un barco, perquè hi havia gust per treballar. És que si no treballaves a gust aquí al moll, val més que no estiguessis perquè era un perill en tot (Antonio Ll.).

Una estiba de sacs ben feta era l'expressió màxima d'una feina manual ben acabada:

Però que es feia tot a mà, ¿eh? Abans no hi havia maquinària ni punyetes d'això. Aquelles muntanyes de sucre...! Sacs de sucre que es feia hissades de hasta 50 sacs d'hissada ... Era maco ... (Antonio J.).

Per construir aquestes estibes de sacs més altes, al començament també es feia servir un sistema de passarel·les per on els treballadors anaven pujant a dalt els sacs carregats a l'esquena. Més endavant, cap a l'inici de la dècada de 1920, s'introduí una innovació important que consistí en la utilització de les anomenades *motorampes*. Aquests aparells funcionaven amb electricitat i eren unes cintes contínues muntades sobre un bastidor amb dues rodes que servia per transportar-les i situar-les als llocs adequats, de manera que els sacs s'anaven pujant a dalt de les estibes (foto 15). Amb aquesta innovació fou possible reduir el nombre de treballa-

Foto 15. Estiba de sacs amb motorrampa, c. 1920. APB. Foto: Merletti, A.



dors necessaris per construir una estiba. Malgrat això, les dificultats per a la construcció de les grans estibes queden paleses en la narració d'un capatàs:

I entonces la feina era molt dura ... en un tinglado jo tenia els homes que carregaven tot el dia els sacs a l'espatlla de 80 quilos i feien unes estibes grandioses, eh? Hi havia vegades que posàvem la rampa junta amb dos enjaretaos per poder arribar molt més allà i feiem hasta quaranta, quaranta, que vull dir que..., que ja eren unes estibes de que t'arribaven allà amb quaranta peus per..., quaranta peus per catorze metros; t'arribaven allà unes 700 o 800 tonelades ... (Isidro P.).

Per aixecar estibes d'aquesta alçada es feia servir un sistema que s'anomenava *capa i martell*, i que implicava anar creuant la posició dels sacs; es començava situant els sacs per les puntes i després s'omplia el que quedava al mig.

Capa i martell vol dir com una serreta per poder dir de que no es trenqui, perquè si no fas tot allò, pues fa una patinada i cau el sac, o sigui que fan uns 5 a unes puntes, uns cinc a una altra i després feiem un barany de barra que feia, uno, uno, uno, uno, uno, i a sobre d'aquell u, començàvem un altre perquè ja havíem matat el peu del seient ... (Isidro P.).

En la construcció d'aquestes estibes podem distingir, si més no, dos treballadors diferents: el *traginador* i l'*estibador*. La penetració entre els uns i els altres era important.

O sigui que a les estibes hi havia molta gent bona i bons estibadors, això sí, i bons traginadors, perquè si no sigues el traginador, pues no hi ha estibadors, perquè si un traginador, que és el que traginava el sac, ho llença malament, l'estibador no té vida ... (Isidro P.).

Així doncs, el traginador era el que rebia el sac de la *motorrampa* i s'encarregava d'acostar-lo a l'estibador, que era el qui havia de situar-lo correctament a l'estiba. Per evitar desplaçar-se pel terreny inestable que podia formar una estiba de més de 2 metres d'alçada, el traginador podia llençar el sac a l'estibador, però havia de deixar-lo a prop del lloc on el sac havia de situar-se de forma definitiva a l'estiba.

Aquesta era una feina que veies vindre el sac i te l'agafava i era tot el cos, eh?, cama, espatlla, braços..., perquè jo carregava amb el cap, vaig agafar una tàctica que agafava amb el cap el sac i el llençava..., que deu ser, quatre metres? (Isidro P.).

De vegades, les estibes de sacs als magatzems s'organitzaven de forma que constituïen parets gruixudes i a dins, en l'espai que deixaven buit, s'hi podien guardar altres productes que anaven a dojo.

El sistema de càrrega i descàrrega de sacs es va mantenir invariable durant molt de temps, fins a mitjan dècada dels seixanta. Si bé s'introduïren algunes innovacions, aquestes consistiren en la mecanització de petites parts del procés. És el cas esmentat de les motorampes o també el de la substitució progressiva i lenta dels carros per carretons elèctrics, utilitzats a partir de 1925, tot i que després de la Guerra Civil, els carros encara continuaren tenint un protagonisme important en el transport a dins del port i en la sortida i entrada de mercaderies d'aquest a la ciutat.

En les tasques de terra sorgiren la majoria d'especialitzacions determinades per les mercaderies. Dues de les especialitats més importants eren la de la fusta i la del cotó, que van durar molt, en especial la de la fusta.

4.4.1. La descàrrega de fusta

La fusta, pel que fa al volum, fou una de les principals mercaderies descarregades al port de Barcelona des de 1880 fins a 1930. Durant aquest temps sempre ocupà el tercer lloc quant al volum.¹⁰⁹ En les estadístiques, la fusta no hi apareix en nombre de tones, sinó en metres cúbics. Normalment un metre cúbic s'identifica amb una tona mètrica per comparar la fusta amb les altres mercaderies, però això tan sols és una aproximació, ja que les fustes poden ser de densitats molt diferents i, per tant, aquesta relació és molt variable; per exemple, les disposicions duaneres estableixen que la fusta de pi i l'abet s'havien de computar 550 i 530 quilos, respectivament, per metre cúbic amb vista a la tributació.

Com hem vist, després del sorgiment de les tres grans especialitats de bord, terra i carbó, el ram de la fusta va ser un dels primers en què es va organitzar un sindicat obrer i en què la construcció social de la qualificació donà pas a una nova especialitat portuària. El ram de la fusta fou un dels àmbits en què la qualificació dels seus treballadors va ser un element principal a l'hora de constituir l'organització obrera.

Pel seu volum, la fusta ocupava molta extensió dins del recinte portuari. A finals del segle XIX es dipositava al moll que hi havia davant del passeig de Colom, el que avui es coneix amb el nom de *moll de la Fusta* i que anteriorment es denominava *moll de la Muralla*. El nom actual arrenca d'aquell període, quan l'ús que es feia del port per a aquesta mercaderia va suposar que es posés aquest nom a l'àrea esmentada. L'antiga denominació de *moll de la Muralla* era degut al fet que en el darrer terç del segle XIX havia estat construït on havia estat la muralla de mar de la ciutat de Barcelona per guanyar terreny al mar. Més endavant, cap als anys vint, la fusta es dipositava al moll de Sant Bertran. No obstant

109. Carreras i Yáñez (1992).

això, de fusta se'n podia trobar en més o menys quantitat en qual-sevol moll del port de Barcelona.

La fusta podia arribar al port en carregaments complets, és a dir, en vaixells carregats completament de fusta, o al costat d'una altra mercaderia quan les partides eren més petites. Tot i això, acostumava a arribar al port era en carregaments complets. Alguns grans magatzemistes de fusta de la ciutat fins i tot eren propietaris dels vaixells destinats a aquest tràfic (foto 16).

Entre el material fotogràfic obtingut per a la recerca hi hem trobat moltes fotografies d'aspectes relacionats amb aquesta mercaderia, si bé la majoria són d'estibes de fusta als molls, de manera que no n'hi ha tantes del treball de l'especialitat.

Les estibes de fusta podien tenir dues configuracions característiques bàsiques: per una banda, una agrupació simple en forma de paral·lelepípede de taulons i, per l'altra, n'hi havia una altra de més característica en què la fusta es disposava per permetre la conservació i la protecció màximes de la mercaderia amb els recursos mínims.

Foto 16. Un anunci d'un comerç de fusta, c. 1910. MUM.

Comercio de Maderas
— DE —
Europa y América
Trävaraffär med handel på Europa och Amerika

José Minguell
Paseo Isabel II, 2 BARCELONA





Vista de una de los almacenes de la casa.
Wy från en af firmans brädgårdar.

Vapor propiedad de la casa para el transporte de sus maderas.
Firmans egen ångare fört råvaru transport.

Les estibes de fusta, tant en un sistema com en l'altre, no es dipositaven directament al moll, sinó que es situaven sobre uns tres taulons per separar-les del terra. La finalitat d'aquest procediment era evitar el deteriorament de la fusta per contacte amb el terra o, pitjor, amb l'aigua o la humitat en cas de pluja.

Les estibes es feien amb taulons de la mateixa mida. En arribar a l'altura volguda, en general una altura en què els taulons de dalt fossin accessibles als treballadors sense haver d'utilitzar cap mitjà auxiliar, les estibes s'aturaven. En arribar a la dita altura, d'un metre i mig aproximadament, en una banda de l'estiba s'hi situava una pila de vuit o nou taulons entravessats, i sobre aquesta pila hi reposava una coberta de fusta que quedava en una posició inclinada. La coberta podia ser simple, feta d'una sola filada de taulons, o doble, amb els taulons encavalcats per minimitzar l'entrada d'aigua. Així, el material mateix servia per evitar que la part de sota de l'estiba es mullés. Amb aquesta configuració de l'estiba era possible anar retirant la fusta de la banda de dins d'aquesta construcció efímera abans de desmuntar completament tota la instal·lació. Aquesta disposició de l'estiba permetia veure fàcilment les marques que cada peça de fusta portava a les extremitats per identificar-ne el destinatari o la remesa.

Normalment, totes les peces de fusta tenien les mateixes dimensions o si més no tenien el mateix destinatari. En alguns casos, aquesta elevació necessària per situar el pla inclinat s'aconsegua mitjançant uns cavallets de fusta col·locats directament sobre l'estiba de fusta o sobre uns travessers situats a sobre d'aquesta.

En algunes fotografies s'aprecia una construcció una mica diferent. En alguns casos es feia una coberta de fusta, al damunt s'hi posaven tres taulons entravessats i es situava una altra cobertada. Això donava una estabilitat més gran.

La coberta superior de les estibes podia tenir dos travessers clavats o no –això no es pot apreciar en el material fotogràfic dispo-



Foto 17. Estibes de fusta al moll del Dipòsit, 1920. APB.

nible— que també donaven més estabilitat al sostre i evitaven que aquest es desmuntés fàcilment. Aquesta forma d'estibar la fusta era més adequada per a taulons i no tant per a bigues gruixudes de fusta. Pel que fa a les bigues i a les peces similars, normalment l'estiba es feia apilant les unes sobre les altres; si calia protegir la fusta de la intempèrie, s'hi col·locaven per sobre encerats o lones. Les lones podien lligar-se per tal d'evitar que volessin amb el vent. No hem trobat fotografies posteriors als anys seixanta d'estibes fetes amb el procediment tradicional, el de la coberta de fusta inclinada, i totes ens mostren estibes amb cobertes de lona.

Les feines principals dels treballadors d'aquesta especialitat eren la classificació i el lliurament de la fusta. Normalment, la fusta estava barrejada, fins i tot quan n'arribaven carregaments com-



plets. La fusta es descarregava de la forma més ràpida possible; una vegada a terra, es classificava segons el tipus de fusta i segons el destinatari. Per a aquesta tasca es requerien grans extensions de terreny, com testimonien diverses fotografies (fotos 17 i 18). La fusta acostumava a sortir del moll en carros i carretades, segons indiquen els convenis laborals de l'especialitat. Si les peces de fusta eren massa llargues per la longitud del carro, es col·locaven de forma inclinada i sobresortien pel davant i pel darrere; es posaven més aixecades al davant per tal de no molestar l'animal de tir.

Per manipular la fusta més pesant i més llarga es recorria al procediment de «fer colls», expressió que, pel que sembla, es referia al fet que dos o més obrers es col·loquessin els taulons entre la part de dalt de l'espatlla i el coll per transportar-los. Hi ha fotogra-

Foto 18. Estibes de fusta al moll del Dipòsit, 1920. APB.

fies on es veuen alguns treballadors d'aquesta especialitat duent sobre una espatlla una peça gruixuda de roba, cosida o lligada, destinada a preservar-los dels danys que els podien ocasionar els cantells vius dels taulons i de les bigues (foto 19).

A finals de la dècada dels anys vint, la introducció dels carretons elèctrics facilità el desplaçament de la fusta pel moll i suposà una reducció de la feina. A sobre de les plataformes planes dels carretons s'hi col·locava una estructura també de fusta que permetia que el carregament anés de forma inclinada; el carregament, a més, sobresortia per dalt del cap del conductor del carretó sense que el molestés. Aquesta estructura tenia una mena de pivot a cada cantonada que també evitava que la fusta caigués per les bandes. Tot plegat anava unit per unes peces metàl·liques.

Per descarregar fusta des del vaixell, el carretó elèctric es situava a la vora del moll, al costat del vaixell. Aleshores era possible situar la hissada de fusta a sobre del carretó, de forma que, una vegada feta aquesta operació, es podia portar la fusta al lloc del moll on li correspongués per tal de ser classificada sense haver-la de collir de terra (foto 20). Òbviament, això estalviava un gran nombre de treballadors en el procés de treball. Quan la fusta era



Foto 19.
Descarregadors
de fustes, 1920.
(Detall de la
foto 17). APB.



on s'havia de dipositar, aprofitant el pla inclinat sobre el qual estava situada es feia relliscar avall i allí podia ser agafada fàcilment pels treballadors que l'havien d'estibar.

En els anys seixanta, amb l'entrada dels *fork-lifts* al moll es va abandonar aquest sistema de manipular la fusta. A aquestes màquines, els carretons elevadors, s'hi podia adaptar un estri que consistia en dues banyes que podien no solament aixecar-se, sinó també inclinar-se, de manera que s'evitava la caiguda de les peces de fusta entravessades (foto 21). Aquest estri, a més, permetia bolcar la càrrega, amb la qual cosa, tot i que la fusta era tractada amb menys delicadesa que amb el sistema tradicional –i això comportava el risc de quedar una mica més malmesa–, el seu desplaçament pel moll era molt més ràpid.

En els anys trenta, la normativa laboral vigent considerava que calien 2 obrers per moure les peces de fusta d'avet o de flandes de

Foto 20.
Descàrrega de fusta des d'un vaixell sobre un carretó elèctric, 1927. APB.



Foto 21.
Manipulació de
fustes amb toro
al moll de la
Fusta, 1966.
APB.

15 o més peus si eren de 4 per 9 polzades, o de 17 o més peus si eren de 3 per 9 polzades. Per a la fusta de melis de 3 per 9 polzades, de més de 13 peus, també calien 2 obrers i 3 si excedia de 20 peus. Malgrat aquestes disposicions, a diferència dels anys vint, no hem localitzat fotografies ni d'aquest període ni de cap altre on es vegi més d'un treballador portant bigues de fusta.

Tota aquesta fusta, que rebia el nom de *ordinària*, era molt porosa i, per tant, difícil de polir; era l'emprada en la fusteria per fer les armadures de les cases i en general en tot tipus de construcció civil o naval. També hi havia fusta fina destinada a la construcció de mobles i objectes similars, i que requeria una manipulació més acurada, tot i que arribava a Barcelona en quantitats molt inferiors a les de la fusta ordinària.

Però en la descàrrega de fusta no solament hi havia taulons i bigues. Les formes en què la fusta es podia presentar eren molt diverses. Entre les més abundants fins als anys vint hi havia les dogues, les peces normalment de roure tallades per a la construc-

ció de barrils. Les estibes de dogues podien tenir una gran alçada i es feien situant les peces paral·lelament, les unes al costat de les altres; a les extremitats de les estibes, a cada metre d'altura, aproximadament, se n'hi posaven algunes d'encreuades per donar estabilitat a tota la construcció. També hi havia els pals de fusta, tractats per a la seva conservació i que estaven destinats, principalment, al traçat de les línies elèctriques, telefòniques i telegràfiques. Un altre producte important eren les travesses per al ferrocarril. Eren d'una fusta molt basta que no requeria un tractament tan acurat com el material més fi destinat a la fusteria i la construcció. Les estibes de travesses es construïen situant les unes al costat de les altres de forma paral·lela i formant llargues fileres d'unes vuit o nou travesses d'alçada. Finalment, també hem de destacar l'arribada de grans troncs, que procedien de la Guinea Espanyola i, pel que sembla, el comerç dels quals va ser important després de la Guerra Civil. Aquesta mena de fusta requeria una manipulació per mitjà de grues i era extremament feixuga i peri-



Foto 22. Una bodega amb troncs de Guinea a mig descarregar, 1966. APB

llosa (foto 22). Una vegada dipositats a terra, els troncs, que podien tenir més d'1 metre de diàmetre i uns 6 o 7 de llargària, o fins i tot més, s'havien de traslladar amb grua; per al seu desplaçament es feien servir uns carros –*carromatos*, en deien– on els troncs eren falcats lateralment per evitar que es moguessin. Els *carromatos* eren tirats pels carretons elèctrics o per altres mitjans (foto 23). Més endavant, en els anys seixanta, els troncs es traslladaven pel moll amb dos procediments: mitjançant els *fork-lifts* o toro amb les seves pales ordinàries o també mitjançant el *transcavator*, una màquina específica per a aquesta tasca que tenia unes grans pinces que permetien agafar els troncs de grans dimensions fàcilment i amb força més seguretat que les pales dels toros. Aquest aparell servia no solament per agafar troncs de grans dimensions, sinó també, per exemple, per portar un bon nombre de pals de telèfon. De vegades els troncs es descarregaven directament sobre vagons de tren que sortien immediatament del port, amb la qual cosa no calia portar-los pels molls.



Foto 23. Un tronc de Guínea en un carro situat sobre una bàscula al moll de Ponent, c. 1950. APB.

La descàrrega de troncs de la Guinea Espanyola ha estat descrita com una de les feines més perilloses que es podien fer al moll. Els troncs s'agafaven per les dues puntes amb bragues i uns ganxos especials. Però abans de decidir quin tronc s'hissava primer, s'havia de comprovar que a sobre seu no n'hi hagués cap de repenjat i si es podia moure en bellugar-se el de sota.

Era molt, era una carga que verdaderament era molt dolenta en el sentit de que era perillosa pel seu pes; era perillosa perquè a l'hora d'embragar..., allí i virar, l'estiba a lo millor estava agafada d'una manera que feia pressió, a lo millor el mateix tronc que s'embragava en aquell moment, que estava mal embragat perquè estava amb una pressió d'un altre damunt ... (Josep V.).

Aquesta perillositat ha estat remarcada per més d'un treballador. «Troncs de la Guinea [...] quan et tocava els troncs de la Guinea que et cagaves de por ... » (Antonio Ll.).

Com hem dit, cap als anys setanta la fusta va començar arribar preeslingada, és a dir, els taulons, sovint de llargàries diferents, arribaven lligats en forma de paral·lelepípede; per tant, no calia fer la hissada tauló a tauló (foto 24). Això també augmentava la rapidesa de la manipulació i comportava que les estibes es fessin molt més fàcilment. Aquestes podien ser de dues o tres eslingades d'alçada. Tan sols calia tenir la precaució de posar travessers entre cadascuna per tal de deixar espai per agafar-les de nou en el moment de ser retirades. D'alguna manera, l'eslingada de la fusta era homòloga a la paletització de la mercaderia general. En els anys setanta les dogues també arribaven eslingades.

Una de les característiques dels treballadors de l'especialitat de la fusta és que treballaven no solament al port de Barcelona, sinó també als magatzems de fusta que hi havia repartits per la ciutat de Barcelona. En aquest cas, la contractació es feia en funció de les carretades de fusta, és a dir, del nombre de carros que compo-



Foto 24. Bodega plena de fusta preeslingada, 1971. APB.

nien cada partida original de fusta. El procediment de carregar els carros, fos al moll o als magatzems, podia ser dempeus o en rampa.

Les tasques més enllà del recinte portuari ens indiquen una qualificació important en el treball, així com un gran control de la feina en el context de la definició social de la qualificació.

4.4.2. La descàrrega de cotó

La càrrega de vaixells de cotó havia estat, tradicionalment, una feina difícil de fer, ja que en l'estiba dels vaixells calia combinar les bales de cotó amb altres mercaderies, la qual era considerada una tasca d'alta qualificació. El cotó era una mercaderia de poc pes i molt volum. Però aquesta característica va variar molt a partir de la invenció i l'aplicació de la premsa de cotó, que permetia fer unes bales molt més compactes i pesants. Des d'aleshores l'es-

tiba de vaixells va ser diferent, perquè les bales s'havien de repartir d'una manera més o menys uniforme a dins de les bodegues. El cotó deixà de fer la funció de farciment en mig de les bodegues amb la mercaderia general. De totes maneres, el cotó a Barcelona no es carregava als vaixells, sinó que es descarregava. Aquest producte constituí un dels béns més importants de la industrialització a Catalunya, atès que era la principal matèria primera de la indústria tèxtil i, després del carbó, la fusta, el vi, la farina i els cereals, va ser, durant dècades, un dels elements rellevants del comerç marítim de Barcelona pel que fa al pes i un producte encara més important que algun dels esmentats si atenem el seu valor. La tasca de descàrrega era, en general, menys difícil que la de càrrega. Això no obstant, el fet que aquesta mercaderia aconseguís un volum important respecte a altres productes donà lloc a un conjunt de tasques qualificades i a la creació de l'especialitat dels treballadors que s'hi dedicaven.

En cap de les fotografies que tenim on apareixen bales de cotó no s'hi veuen canvis significatius pel que fa a les seves dimensions. La informació proporcionada per les tarifes de càrrega i descàrrega ja situen en l'any 1874 l'existència d'unes bales que podien anar de 70 a 300 quilos. Aquesta mena de bales són les que tenim fotografiades.

No disposem de cap fotografia anterior a la dècada de 1920 on es vegi un vaixell amarrat de costat al moll en què es faci la descàrrega de cotó. En canvi, en tenim diverses on es veuen barcases carregades amb aquesta mercaderia (foto 25). Òbviament, això no és cap mostra conclouent de res, tan sols del fet que la descàrrega, si més no, es feia pel procediment de passar el cotó a les barcases, des d'on s'hissava al moll amb les grues manuals o amb les petites grues hidràuliques. No hi havia impediments perquè la descàrrega es fes directament de bord a terra amb el vaixell atracat de costat, però el preu de les tarifes d'aquest sistema segur que feia menys habitual aquest sistema.

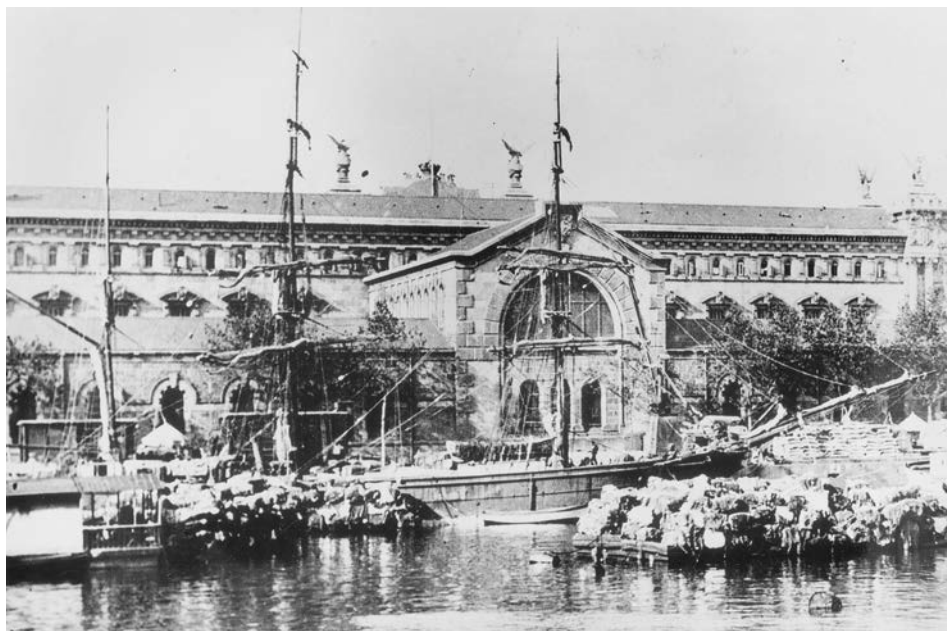


Foto 25. Cotó en unes llanxes davant de la duana, c. 1910. MUM.

Els problemes de congestió al port de Barcelona, deguts a la manca de línies suficients d'atracament al principi del segle XX, suposaven que molts vaixells haguessin de descarregar-se amb el procediment de les barcasses o llanxes. En aquest cas, podien situar-se a les bodegues fins a dotze mans o grups de treball i la descàrrega podia fer-se simultàniament per les dues bandes del vaixell. El cotó, normalment, es descarregava al moll de la Muralla i, cap a 1909, al de les Drassanes. Algunes fotografies ens mostren diverses barcasses lligades entre si i amb algun encerat cobrint part de la mercaderia. És possible que les barcasses es fessin servir com un mitjà segur i provisional d'emmagatzematge on es deixaven les bales temporalment si ningú no les podia prendre al seu càrrec o si s'havia fet de nit mentre es duia a terme la descàrrega. La dificultat i les limitacions a les línies d'atracament disponibles fins a 1914 afectaren molt el procediment d'aquesta descàrrega.

Les fotografies de 1920 o de dates posteriors mostren diversos

canvis. Hi ha modificacions pel que fa als molls on es descarregava –sembla que en aquella època es feia al nou moll de Ponent– i també en el procediment amb els vaixells atracats de costat. Tant abans com després d'aquell any, les bales eren hissades de la bodega amb els puntals del vaixell i arriades a una barca o a terra, segons cada cas. El cotó es treia de les bodegues amb un joc de ganxets que es clavaven a les bales i permetien treure més o menys bales alhora, segons el pes que podia suportar el puntal o més endavant la grua.

En aquestes tasques s'hi ocupava un bon nombre de treballadors. Aquests treballadors són els que formaren part de l'especialitat del cotó. La Societat d'Obrers Carregadors i Descarregadors de Cotó i Gèneres Varis del Port fou creada el 1923 arran de la derrota i desaparició del Sindicat Únic del Transport de la CNT.¹¹⁰ Fins aleshores aquesta tasca havia estat responsabilitat de la resta dels treballadors de terra, els anomenats *faquins del comerç*.

A terra, el cotó s'havia de pesar abans d'abandonar el moll. Així doncs, el cotó era pesat en unes grans balances romanes que penjaven d'un gran trípod. Per desplaçar les bales d'una banda a l'altra, acostar-les als carros i dur-les a pesar, es feien servir carretons de mà, però qualsevol altre moviment vertical, com ara penjar les bales a la balança o posar-les a sobre d'un carro, es feia de forma estrictament manual. Podem veure alguna fotografia on hi ha un carro acabat de carregar amb sis bales i quatre homes al darrere que tot just han fet la càrrega (foto 26). El nombre de bales que es situava a cada carro depenia, òbviament, de la capacitat del vehicle; en altres carros podien anar-hi fins a unes deu bales.

El carretó de mà que es feia servir era més aviat petit i apte per transportar una sola bala. Aquesta tasca devia ser un xic dificultosa, atès que el terra dels molls estava construït amb llambordes i, per tant, era bastant irregular.

110. *La Señal*. 1 de juliol de 1930. *Boletín de la Asociación Obrera de la Prensa Diaria de Barcelona*, agost de 1930.

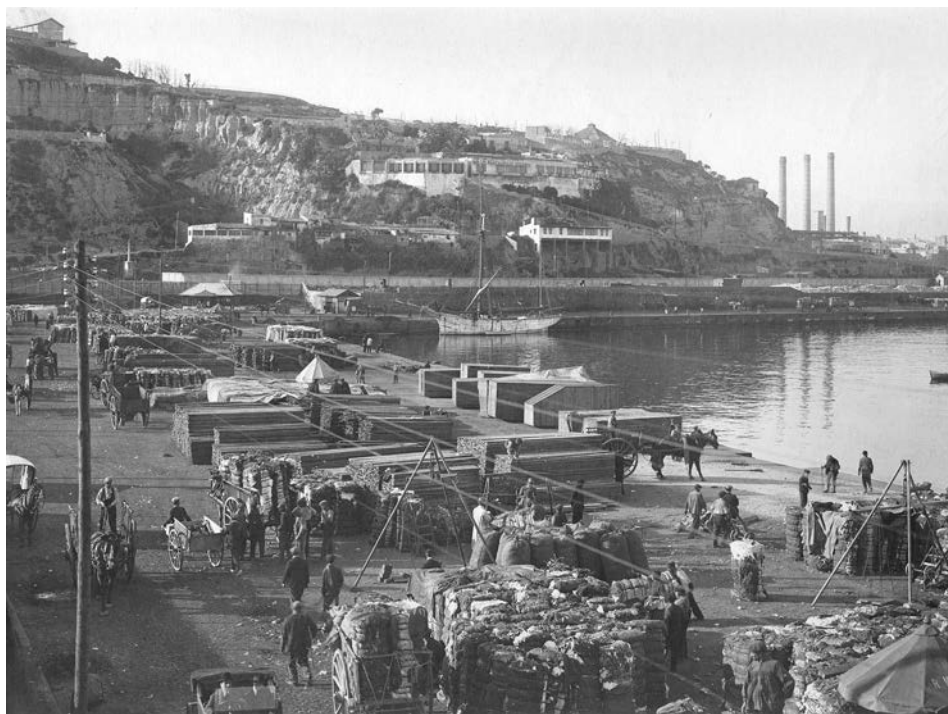


Foto 26.
Classificació i
lliurament de
cotó al moll de
Ponent, 1920.
APB.

En aparèixer els carretons elèctrics, a la segona meitat de la dècada dels anys vint, una de les tasques a què es van dedicar fou el desplaçament de les bales de cotó. Aleshores, la hissada es dipositava en aquests carretons directament des dels vaixells. Els carretons elèctrics es situaven d'esquena als vaixells a la vora del moll.

A més de fer servir el joc de ganxets per a les hissades, també s'utilitzaven els ganxos, l'eina tradicional i emblemàtica dels treballadors portuaris. El cotó era una d'aquelles mercaderies en què es podien emprar els ganxos sense cap problema, ja que no hi provocaven cap deteriorament.

Com passava amb unes altres mercaderies, les estibes de cotó no es feien en alçada, sinó en extensió. Les bales es dipositaven en forma vertical i, si no eren retirades del moll immediatament,

es cobrien amb encerats i lones. Com acabem d'explicar, els desplaçaments curts necessaris per agrupar-les, pesar-les, etc., es feien amb carretons de mà i es pujaven als carros per emportar-se-les del port. Més endavant, quan es va disposar de magatzems o *tinglados** més grans amb una superfície superior d'emmagatzemament, les bales s'hi podien guardar, si bé sense apilar-les, sinó situades de forma vertical una al costat de l'altra, de manera que ocupaven extensions importants.



Foto 27. Una grua mòbil a la Barceloneta, 1928. APB.



Foto 28. Una grua mòbil carregant cotó en un carro, 1928. APB.

Una de les feines importants que es feien als magatzems era la classificació a partir de les marques que portava cada paca.

Una altra millora tècnica introduïda en la manipulació de les bales pesants es donà a finals de la dècada dels anys vint amb l'aparició de grues mòbils de mà, que servien per hissar-les (fotos 27 i 28). Aquestes petites grues anaven muntades sobre carretons de quatre rodes i hissaven o baixaven les bales accionant una maneta. Permetien aixecar les bales un parell de metres de terra, però això era suficient per col·locar-les a sobre dels carros que se les emportaven del moll. Les bales eren acostades al lloc de càrrega amb els carretons de mà i allí la grua les enganxava amb un joc doble de ganxos units per una cadena que les estrenyia. D'allí anaven a parar al carro. Val la pena destacar l'aspecte del conductor de les grues mòbils en alguna de les fotografies; la manera com



Foto 29. Una
hissada de cotó,
1955. DIP. Foto:
Leonard, J.

va vestit és molt diferent de la de la resta de treballadors portuaris potser perquè són les fotografies d'un tècnic que iniciava un sistema nou de càrrega, de manera que representen una innovació, o també perquè el personal que s'ocupava d'aquest nou mitjà mecànic tenia unes diferències respecte de la resta de carregadors de cotó. La conducció de les grues de mà devia ser una distinció



Foto 30.
Pesatge de cotó
al moll
d'Espanya, c.
1910. MUM.

respecte de les altres feines de l'especialitat, la qual cosa pot explicar la indumentària diferent.

No en sabem els motius, però ens hem trobat amb alguna fotografia dels anys quaranta on es veu que la hissada des dels vaixells no es va fer amb el joc de ganxets, sinó mitjançant una braga que abraçava tres o quatre bales. De totes maneres, en fotografies de més endavant (dècada dels anys cinquanta) s'aprecia la descàrrega feta amb el joc de ganxets (foto 29).

Durant els anys seixanta hi va haver un altre canvi important: la introducció d'uns mitjans auxiliars nous amb els quals es manipulaven les bales. A partir d'aquests anys, les bàscules foren diferents, perquè es passà d'una bàscula romana penjada d'uns grans trípodos a una de més moderna de peu. Els carretons elèctrics van ser substituïts pels anomenats *toros** o *fork-lifts.**

Els procediments eren molt similars: la descàrrega del vaixell, l'emmagatzemament i, abans de sortir les bales del port, la pesa-



da i la carregada al vehicle convenient. La comparació de fotografies ens mostra la similitud de la seqüència en dos moments diferents (fotos 30 i 31). Les màquines han canviat, però el procés és el mateix. Les grues mòbils de mà, de les quals hem parlat, donaren lloc a unes altres grues de motor que permetien fer la mateixa tasca amb més comoditat i a més velocitat. Es passà del carregament de tartanes o carros de més capacitat a la càrrega de camions. El nombre de treballadors que intervenien en aquesta operació es va reduir molt. Una de les conseqüències de la introducció dels toros va ser que van permetre l'estiba de les bales en alçada, de forma que als magatzems s'hi podien col·locar les bales estibades de costat amb una alçada que arribava a set nivells. Això reduí de manera extraordinària l'espai que ocupaven. Els toros agafaven les bales amb uns estris anomenats *pinces*, els quals s'adaptaven a les bales (foto 32) i permetien agafar-les pressionant-les per dos costats.

Foto 31. Una bàscula amb una bala de cotó, una grua mòbil i un camió, 1968. APB.

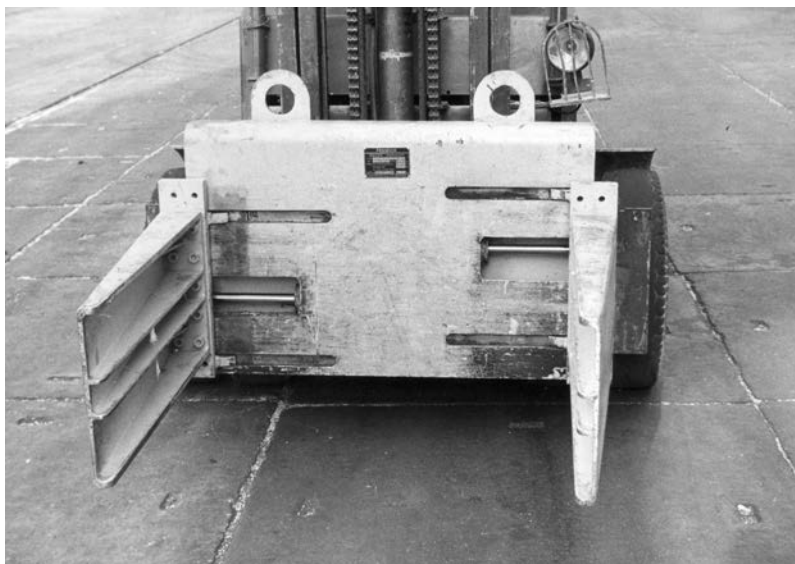


Foto 32. Pinces
per agafar bales
de cotó, 1971.
APB.

La sèrie fotogràfica que tenim del principi dels anys setanta no mostra diferències significatives respecte a la forma com s'havia fet aquesta manipulació durant els cinquanta anys anteriors. Tan sols podem apreciar que la hissada no es feia amb els puntals del vaixell, sinó amb les grues del port. Això permetia fer hissades de quatre bales fins i tot amb les bales grosses.

4.4.3. La manipulació de fruita

Durant algun temps, la manipulació de fruita també presentà unes característiques especials. En els anys vint es formaren algunes entitats que pretenien agrupar els obrers d'aquesta especialitat. Però la seva continuïtat va ser molt limitada, i no es va consolidar cap ofici, la qual cosa sí que es va esdevenir en altres especialitats de terra. Potser ho va impedir la inexistència d'un flux més o menys regular d'aquesta mena de productes durant tot l'any.

Tot i no existir l'especialitat, sí que hi va haver la qualificació del treball amb aquesta mercaderia. Un exemple d'això es donà durant el franquisme. Des de feia temps, les empreses contractaven els anomenats *fixos* per temporada, que eren uns treballadors als quals es recorria en cas d'un increment estacional de la feina en un producte concret, com són els plàtans quan n'era la temporada. No obstant això, mitjançant la renovació dels contractes, les empreses havien fet servir aquests treballadors per tenir-los indefinidament al seu servei, la qual cosa era antireglamentària. Una ponència mixta d'obrers i empresaris constituïda per parlar d'aquesta qüestió autoritzà aquesta pràctica. A mitjan la dècada dels anys cinquanta, hi hagué molts altres casos d'autoritzacions concedides a les empreses per establir uns horaris especials de treball o per fer determinades tasques sense el personal censat, com la classificació de fruita als magatzems.

La realització d'aquestes tasques comportava una retribució més gran. En un informe sobre la descàrrega de plàtans redactat el 1955 per l'inspector d'operacions de la Secció de Treballs Portuaris es parlava d'aquesta situació. L'inspector plantejava que, pel fet que la mercaderia fos un producte de consum i a causa de la necessitat de distribuir-la immediatament, hi havia un gran interès a fer les operacions amb la màxima celeritat «*a costa muchas veces de la misma mercancia y pagando incluso extras para así conseguirlo*», i que els receptors de la mercaderia eren «*quienes la ofrecen y satisfacen*» una remuneració extraordinària, no determinada fins i tot per la legislació salarial vigent.¹¹¹ Aquesta remuneració especial devia ser un reconeixement de la qualificació requerida per manipular aquesta mercaderia.

111. Arxiu Històric d'Estibarna. 4.1.5. Còpia de la carta de l'inspector d'operacions al cap de la Secció de Treballs Portuaris (6.12.1955).

4.5. LA DESCÀRREGA DE CARBÓ MINERAL

A partir de mitjan el segle XIX i durant prop d'un segle, el carbó mineral fou la principal mercaderia manipulada al port de Barcelona pel que fa al volum. A més, la seva importància estava en les expectatives del seu creixement continu, la qual cosa va ser el motiu principal de l'ampliació del port. Les estadístiques disponibles ens indiquen que el creixement i l'evolució del tràfic de carbó van ser simultanis a l'evolució del tràfic portuari. Aquesta situació va perdurar fins a la dècada dels anys cinquanta del segle XX, ja que a partir de llavors, tot i continuar en general el nombre de les arribades de carbó mineral si més no per uns quinze anys més, la seva importància relativa respecte al tràfic portuari va anar decreixent de forma inexorable. Segons les dades de que disposem, des de mitjan segle XIX fins a 1915, el tràfic de carbó constituí entre un 40 i un 50% del tràfic portuari total.¹¹²

Des de 1860 fins a 1920, la descàrrega de carbó mineral sempre es va fer en la mateixa zona, la qual li estava reservada: el moll de Sant Bertran. Era una mercaderia molesta; per això convenia tenir-la fora de la ciutat, i en aquells moments aquest moll era el més llunyà de tots. La situació del moll esmentat era estratègica, ja que tenia una comunicació molt fàcil i propera amb, La Canadencia, la fàbrica d'electricitat del Poble-sec, un dels principals consumidors del carbó que arribava al port de Barcelona. D'altra banda, la major part dels magatzems de carbó estaven establerts a fora del recinte portuari, si bé hi eren molt a prop. Cap a 1899, el carbó que arribava al port es distribuïa amb carros i trens. Per a aquesta tasca es feien servir, diàriament, uns mil cinc-cents carros, que eren el mitjà principal de la distribució de carbó per la ciutat.

A causa d'uns problemes en la disponibilitat de zones d'atraca-ment, els vaixells no atracaven tocant al moll, sinó a la dàrsena.

112. Carreras i Yáñez (1992).



Foto 33. Vaixells carboners acoderats al moll de Sant Bertran, 1888. MUM

El carbó era pujat de la bodega a la coberta dels vaixells amb els seus mitjans. Des d'allí era abocat a unes barcasses o llanxes grans i massisses. Normalment es feien servir unes tres llanxes per vaixell. Les llanxes eren propulsades a rem, un a proa i un altre a popa, i portaven la mercaderia a terra. La seva capacitat mitjana era d'unes trenta-cinc tones; cap a 1909, quan ja s'utilitzaven els sistemes mecànics de descàrrega, encara se'n dedicaven unes 94 especialment al carbó mineral. El motiu principal d'aquest sistema de descàrrega era la limitació de les infraestructures portuàries. El carbó acostumava a arribar en vapors que eren descarregats per un ordre rigorós d'arribada. Normalment, es podien descarregar alhora uns sis o set vapors amb carbó. Les fotografies disponibles de finals del segle XIX ens mostren la forma com atracaven i el fet que hi havia moments en què la saturació era important (foto 33). La utilització d'aquest sistema obeïa a la falta d'es-

pai, que ja hem esmentat, i al fet que el mar estava bastant agitat en aquella part del moll, que era l'avantport, la qual cosa feia que les aigües sovint estiguessin força mogudes, de manera que era perillós atracar els vaixells de costat al moll, perquè hi havia el risc que hi anessin donant cops i, en conseqüència, que se'n deteriorés el casc. Aquest era l'altre motiu pel qual els vaixells no podien atracar al moll mateix, tot i que de vegades, com també mostren les fotografies, els problemes esmentats de saturació no es donessin. En general, aleshores es descarregaven unes tres-centes tones diàries de cada vaixell.

Quan les llanxes s'apropaven a la riba del moll, uns obrers que estaven enfilats en unes plataformes suspeses del mur acostaven els cabassos on s'havia col·locat el carbó fins a la vora del moll, on eren recollits per uns altres obrers que els pujaven als carros o es dipositaven momentàniament en grans piles. Si es disposava de carros suficients, el carbó era transportat a fora del port, i en cas contrari, es deixava de forma provisional fent una pila per cada barca fins al moment de l'arribada dels vehicles encarregats de transportar-lo. Aquestes piles es situaven, com a mínim, a uns 6 metres de la vora del moll i sovint encara més lluny quan, en funció del vent, hi havia por que la ressaca fes pujar l'aigua fins al moll i perjudiqués el carbó.

A causa dels problemes de saturació esmentats suara, existia fins i tot un reglament pel qual es regien l'ordre en què els empresaris encarregats de rebre el carbó mineral accedien a aquestes plataformes i el nombre que en podien fer servir. Les plataformes s'anomenaven quartels. L'ordre d'arribada dels vaixells era el criteri principal a l'hora de la seva assignació.

Després de diversos intents no reeixits, a finals de 1900 s'instal·là la primera màquina destinada a la descàrrega mecànica de carbó mineral.¹¹³ Aquesta màquina no modificava la posició dels

113. Una versió ampliada del procés de mecanització de la descàrrega de carbó a Barcelona és a Ibarz (2001).



Foto 34. Unes «bicicletes». Aparell per a la descàrrega mecànica de carbó mineral, c. 1910. APB.

vaixells que arribaven al moll amb carbó mineral, però va fer que la mercaderia s'aboqués des dels vaixells a unes plataformes on hi havia fixat un cable tractor que anava fins a una petita torre metàl·lica al moll de Sant Bertran que li proporcionava la força motriu. D'aquest cable en penjaven unes vagonetes que en arribar a terra es trabucaven i el seu contingut, mitjançant unes

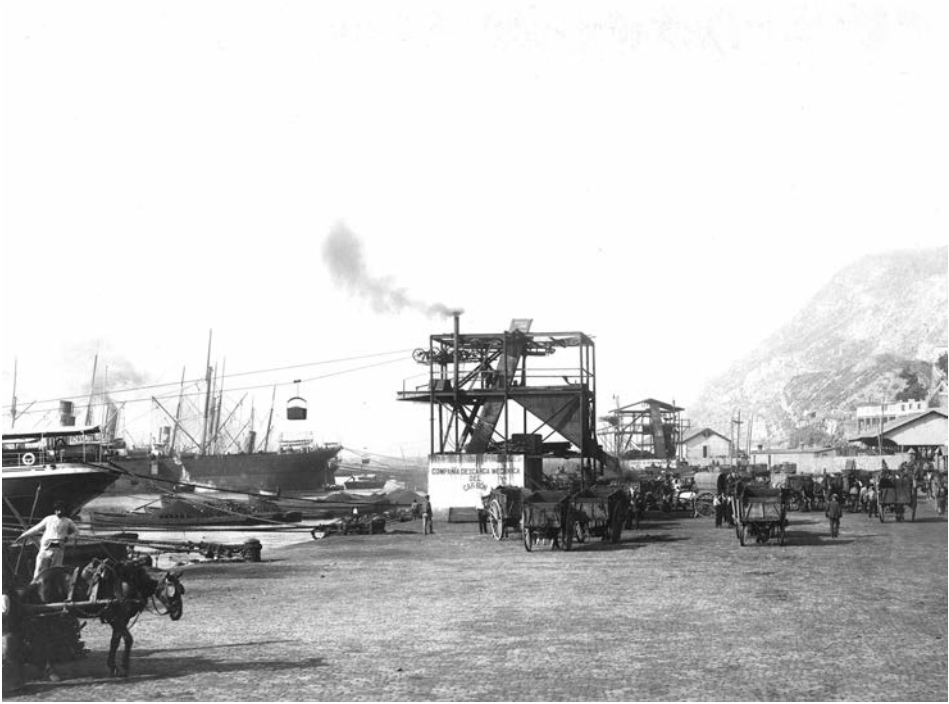


Foto 35. Unes «bicicletes». Aparell per a la descàrrega mecànica de carbó mineral, c. 1910. APB.

canals, anava a parar a sobre els carros que s'encarregaven de treure el carbó del moll. A causa de la seva forma, d'aquestes màquines se'n va dir, popularment, *bicicletes*. A les plataformes surants hi havia unes tremuges que conduïen el carbó fins a les vagonetes, des d'on arribaven fins al moll mitjançant la instal·lació aèria que hem descrit (fotos 34 i 35).

Era previst instal·lar fins a sis «bicicletes», però tan sols se n'instal·laren tres. La primera es començà a utilitzar, com hem dit, a finals de 1900 i les altres dues entraren en funcionament el 1903 i el 1908. Com a conseqüència de la desorganització sindical i de l'existència d'un sindicat tutelat pels empresaris del sector, els treballadors del carbó no mostraren una oposició gaire contundent ni eficaç a la mecanització. Malgrat tot, el 1903, en un conflicte degut, en aparença, al reconeixement sindical i a la negati-

va dels obrers a no treballar amb no treballadors associats, alguns treballadors miraren de desballestar la màquina quan s'intentà fer-la anar amb esquirols i en van ser detinguts tres. El 1908, amb motiu d'uns accidents produïts per dues d'aquestes màquines, els treballadors integrats en l'entitat de control patronal, el Montepío de Sant Joan, presentaren dues reclamacions al Governador Civil. En una es queixaven de la «*disminución de braceros*» pel treball de les màquines descarregadores de carbó. El Governador Civil manifestà que no podia intervenir en aquest conflicte.

Aquests canvis en els procediments de treball es van fer en una fase expansiva del tràfic de carbó. En realitat, el treball pres per les màquines es va compensar per l'augment del volum d'aquesta mercaderia. En uns deu anys s'havia duplicat el nombre de tones manipulades de carbó, mentre que el nombre de treballadors portuaris d'aquesta especialitat tan sols havia augmentat molt lleugerament i havia passat de mil cent cinquanta obrers el 1900 a una mica més de mil tres-cents el 1910.

A l'agost de 1910, després d'una vaga reeixida, els treballadors havien aconseguit el reconeixement patronal de la seva societat obrera, la Societat d'Obrers Carregadors i Descarregadors de Carbó Mineral. Poc temps després esclatà un conflicte amb motiu d'un boicot obrer a les «bicicletes». Els treballadors pretenien que aquestes màquines tan sols treballessin de forma complementària, quan hi hagués 6 o més vaixells pendents de descarregar. També pretenien impedir que els vaixells atraquessin de costat al moll. Amb això els obrers del sector del carbó mineral volien alentir la descàrrega i aconseguir més feina. El conflicte acabà amb la derrota obrera, perquè es va dissoldre el seu sindicat i s'anul·laren unes bases firmades uns quants mesos abans. Aquest conflicte és molt interessant, perquè ens permet mostrar la coexistència de diversos sistemes en la càrrega i descàrrega de carbó. Veiem que la implantació de les «bicicletes» no va fer arraconar totalment uns altres procediments de descàrrega. La descàrrega amb barcases va

continuar, malgrat el perjudici que comportà la implantació de les «bicicletes». També constatem que el 1910 els treballadors van veure com una amenaça l'atracament dels vaixells de costat al moll, si bé unes altres fonts ens indiquen que la majoria dels vaixells eren acoderats* de popa al moll de Sant Bertran. Això palesa l'existència simultània de diversos sistemes de descàrrega dels vaixells de carbó: de costat al moll, amb «bicicletes» i amb barcases i quartels.

Les obres de construcció de molls s'acceleraren a partir de 1910 i el 1912 ja s'havien acabat. Gràcies a aquestes obres, el port va adquirir un aspecte que va romandre invariable durant més de cinquanta anys. Fins aleshores els magatzems de carbó havien estat a fora del recinte portuari, tot i que en uns terrenys propers. Amb la construcció del moll de Ponent, a partir de la base del que havia estat el dic de l'oest, des de 1920 els vaixells que duïen carbó van poder atracar de costat. Dos dels molls nous, el de Ponent i el de Costa, foren destinats a l'establiment dels magatzems de les empreses que rebien el carbó. Això implicà un canvi destacat en el sistema de descàrrega d'aquesta mercaderia. Es passà a un sistema nou en què el carbó es descarregava amb els mitjans del vaixell.

No hi havia grues; es feia amb els puntals del barco; el puntal del barco entrava amb uns ganxos i es posava el carbó en uns cabassos de mimbre; els cabassos es pujaven a coberta i es bolcaven en unes canals que hi havia, que anaven a parar a terra (Rosendo M.).

Així doncs, quan un vaixell havia de començar la descàrrega, normalment es situava tan a prop com podia dels magatzems on anava destinat el carbó. Amb això s'evitava el trajecte relativament llarg des de les «bicicletes», instal·lades en un altre moll, el de Sant Bertran, fins als dipòsits. A més, cosa que encara era més important, es reduïa molt el nombre d'elements que participaven



Foto 36.
Descàrrega de
carbó mineral
des de
l'Inocencio
Figaredo, 1929.
APB.

en la descàrrega. Es mantenien elements importants del procés de la descàrrega; així, el carbó es feia sortir de la bodega amb els mateixos procediments, però en lloc d'abocar-se en una vagoneta o en una barca, com s'havia fet fins aleshores, s'abocava directament sobre els carros. Tot i que els treballadors havien manifestat diverses vegades i de formes molt diferents la seva oposició a les màquines de descàrrega de carbó, els seus recursos legals



Foto 37. Carro
abocant carbó
dalt d'una
estiba, s. d.
ANC. Foto:
Casas i
Galobardes,
Gabriel

(vagues, boicots i sabotatges) no aconseguiren fragar-les. El sistema de les «bicicletes» va fruir d'una vida pròspera fins que no es van construir els molls del port i no es va modificar el sistema de descarregar els vaixells, que van passar d'atracar en punta a fer-ho de costat.

Malgrat que a la dècada dels anys vint ja hi havia mitjans tècnics suficients per utilitzar un sistema mecànic de descàrrega d'aquesta mercaderia, no se'n va adoptar cap de nou. El mètode de comercialització vigent, que implicava l'existència d'una trentena de grans magatzemistes de carbó –els integrats en l'Associació de Comerciants de Carbó Mineral i més endavant, a partir de 1928, en el Sindicat de Magatzemistes Importadors de Carbó Mineral del Port de Barcelona–, fou una rèmora insalvable per a la modernització d'aquestes tasques. A les companyies receptores de carbó



Foto 38.
Descàrrega de
carbó mineral
durant la Guerra
Civil, c. 1936.
ANC.

no els interessava cap instal·lació mecànica si no els permetia transportar el carbó a cadascun dels seus dipòsits. D'aquesta manera es va deixar inalterable per molts anys l'*statu quo* existent en la comercialització del carbó i s'optà per una estratègia molt allunyada de la innovació tecnològica i de la inversió en infraestructures.

La primera tasca que havien de fer els homes que entraven a treballar en una bodega era construir un entarimat que es feia sortir de la borda dels vaixells perquè el carbó arribés fins a terra. Una part d'aquest entarimat era una canal de fusta on s'abocaven els coves carregats de carbó (foto 36). El carbó que no es duia directament al seu destí era portat amb els carros a dins dels magatzems de la trentena de majoristes encarregats d'aquesta mercaderia. Allí els carros pujaven fins a dalt dels grans munts de



Foto 39. Un
calder, 1971.
APB.

carbó i abocaven la càrrega que duïen (foto 37). Quan el vaixell no tenia una borda gaire alta, no calia posar aquestes canals; aleshores n'hi havia prou amb situar un tauló gruixut entre dos cavallets de forma que els carros poguessin posar-se a sota del tauló i els coves plens de carbó s'hi aboquessin directament als carros (foto 38). Fins molt després de la Guerra Civil no s'instal·laren grues elèctriques als molls de Ponent i de Costa; per tant, no es pogueren fer servir uns altres sistemes, com ara l'ús de grapes i culleres. Una de les escasses innovacions emprades cap als anys trenta fou la substitució dels coves de vímet per calders de metall, que tenien una capacitat més gran (uns 3.000 kg), permetien abo-

car directament el carbó al camió sense la necessitat de col·locar ni entarimats ni canals i s'omplien i buidaven unes trenta vegades cada hora (foto 39). Els homes de dins de la bodega havien d'omplir de carbó els calders amb pales. Aquest era una feina angoixós que es feia enmig d'un gran polsim que enraria l'aire i provocava l'ofec dels treballadors.

Durant els anys trenta, deixant a part les que acabem d'esmentar, no hi va haver cap innovació destinada a mecanitzar el tràfic de carbó. Els interessos dels treballadors i dels empresaris coincidiren a no adoptar sistemes nous de descàrrega. Als obrers els convenia mantenir el sistema vigent, ja que implicava la disponibilitat d'un gran nombre de jornals, que sens dubte hi havia el risc de reduir en cas de mecanització. Als empresaris no els interessava posar en funcionament un sistema que alterés l'estructura de la comercialització que hi havia al moll. Els qui apliquessin un sistema mecànic en la descàrrega de carbó tindrien les condicions millors per augmentar el seu volum de negoci. Així doncs, s'optà per un sistema de treball basat en una mà d'obra abundant acompanyada de la introducció de petites innovacions que no comprometien un volum important de capital. Aquesta situació era la més adaptable a les condicions canviants d'aquest sector i no alterava gens la distribució de la mercaderia.

En aquells anys el carbó es treia dels vaixells i es carregava sobre un carro o un vagó, o bé es dipositava a terra amb els mitjans auxiliars dels vaixells. Això es feia amb «*cuadrillas*, colles o *tiras*» de descarregadors. Després el carbó es traslladava als magatzems de les companyies receptores d'aquesta mercaderia. Quan aquests homes eren aptes i joves, cada grup de 15 treballadors podia descarregar unes 220 tones en 8 hores de feina.

Finalment, la darrera innovació fou la introducció de culleres semiautomàtiques que agafaven el carbó del mig de la bodega i el portaven fins a una tremuja a sota de la qual es situava un camió encarregat de rebre'l. Així doncs, el canvi principal després dels

anys quaranta fou la substitució progressiva dels calders per les culleres Priestman, que eren considerades «*un principio de mecanización en la descarga del carbón*» i eren capaces de treure de 3 a 5 tones de carbó en cada maniobra. L'ús d'aquest aparell implicà la instal·lació de grues elèctriques als molls on hi havia els magatzems de carbó, en concret al de moll de Ponent, ja que el 1940 no hi havia instal·lacions d'aquesta mena. A finals de la dècada dels cinquanta la Junta d'Obres del Port comprà unes 20 culleres. Mentrestant, el carbó que havia de carregar-se en vagons de tren requeria un nombre molt gran de treballadors d'aquesta especialitat i la seva càrrega es feia amb mitjans poc eficients. Així, el carbó era entrat amb pales i per aquest motiu es llançava a una gran altura, ja que s'havia de palejar des de terra. Fins a aquest canvi, que es completà als voltants dels anys seixanta, les operacions a l'interior de la bodega havien estat molt similars. El primer que calia fer quan una bodega arribava plena de carbó era «fer forat». Amb pales i xapos* s'havia de buidar una part de la càrrega, que s'anava col·locant als coves.

Era un xapo i després una pala, i escolta, era una pala del nou, que si aixecaves aixins, vull dir que per aixecar-la necessitaves nassos, eh?, per poder aixecar-la (Isidro P.).

Aleshores aprofitant la diferència de nivell era més senzill anar-los omplint.

Fèiem lo que es pot dir la cordillera, era l'estiba; picaves per baix que era el joc de que ho feien els portuaris carboners... Fèiem la zanja i ens queia tota la muntanya, posàvem el cove i podien descansar els homes (Isidro P.).*

Cadascun dels sis homes que es situaven a cada bodega prenia un cove al seu càrrec; «cada home feia un cistell i et tocava la

ronda» (Rosendo M.). Per tant, hi havia un sistema pel qual s'evitava que entre els homes que eren a les bodegues els uns treballessin més que els altres. A la coberta del vaixell hi havia els dos homes que feien anar les *maquinilles** dels puntals; l'*amantero*, que feia els senyals, i també dos homes que buidaven els coves. També hi havia el *chequero*, que «era el que tirava el ganxo» (Isidro P.), que anava a parar a la bodega i que s'havia de lligar als coves que s'anaven omplint. Aleshores «quan hi arriaven el ganxo, tenia que pujar el cove i tenia que pujar ple» (Isidro P.). A mesura que la bodega es buidava, de nou augmentava la dificultat de la descàrrega:

Quan ja tocàvem el pla, allò se necessitava omplir el cove a pales i amb xapos i amb tot això, i allò era una feina molt dura (Rosendo M.).

Després, amb les culleres i grapes, el treball a la bodega fou molt diferent. Aquests estris s'empraven mentre la bodega estava plena, i quan s'anava buidant el que hi havia al mig, «arribava un moment que tenies que acostar gènero» (Isidro P.). Les culleres no podien desplaçar-se horitzontalment per dins de les bodegues i per això era necessari que els homes seguissin acumulant el carbó al mig d'aquestes amb les pales. En aquest cas, també es feia servir un sistema semblant al que hem descrit en parlar de la descàrrega de gra, però en aquest cas les condicions del treball encara eren més insalubres i dificultoses, i requerien un personal disposat a treballar en aquestes circumstàncies; eren unes persones com la descrita en el següent passatge:

Al carbó, ple de merda, amb aquelles pales d'arrastre, i valia per fotre's allí i era, era un garrulo i era una bèstia, però valia, que si no hagués estat per ell que havia arrossegat la pala i tal, tu què haguessis fet ... (Francisco C.)

El sistema estava concebut per tenir un rendiment d'unes 150 tones per hora, però en realitat no funcionava a més d'un terç de les seves possibilitats (menys de 50 tones per hora). Les limitacions no eren tan sols tècniques, sinó també humanes, perquè tant els homes que treballaven a les bodegues com els gruistes abaixaven el ritme de les descàrregues per aconseguir unes bones primes.

No solament es va reduir de forma considerable el nombre de treballadors que participaven en aquestes tasques, sinó que la feina era molt diferent.

Els treballadors, malgrat les limitacions existents durant el franquisme, mostraren el seu desacord i la seva oposició al que ells consideraven una «*continuada introducción de elementos mecánicos*», és a dir, la introducció de les culleres semiautomàtiques que acabem d'esmentar. Així, al final de la dècada dels quaranta i a l'inici de la dels cinquanta, els vocals obrers de l'especialitat van presentar diverses reclamacions en el Sindicat Vertical i desenes d'aquests treballadors van signar peticions col·lectives. Les reclamacions criticaven l'empresa Condeminas, que fou la primera de fer servir aquests mitjans, i denunciaven la manca de feina per la mecanització en el tràfic de carbó.

La descàrrega era molt diferent en funció del tipus de carbó a manipular. En aquest sentit, a diferència de l'hulla i l'antracita, el carbó de coc tenia unes dificultats més grans, raó per la qual els rendiments eren molt inferiors. A més del carbó, els treballadors d'aquesta especialitat tenien competència sobre unes altres mercaderies que sovint arribaven amb el carbó als mateixos vaixells. Així, s'encarregaven de la descàrrega de minerals, terra a dojo, maons, lingots de ferro i de coure, i brea.

Una de les tasques importants als magatzems de carbó era la classificació del carbó en funció del tipus, les qualitats i les dimensions. Cap a 1964 existien prop de vint-i-nou varietats classificades de carbó; pel tipus de carbó, hi havia l'hulla, l'antracita i el carbó de coc; per l'origen podia ser nacional, americà, polonès,

anglès, sud-africà o algerià, i per les dimensions hi havia el garbellat, la galeta, la *granza*, la *granzeta* i el carbó menut.

A mitjan dècada dels seixanta es van fer diversos estudis per millorar la manera de descarregar carbó. No obstant això, la major part de les propostes plantejades en aquests estudis no es van aplicar, ja que coincidiren amb l'inici de la substitució d'aquest mineral per uns altres combustibles, com ara els derivats del petroli en la producció d'energia i com a matèria primera en algun dels principals processos productius. Això va comportar una gran minva del nombre de treballadors d'aquesta especialitat. Tots els que s'anaren jubilant no van ser substituïts, de manera que el 1965 els treballadors d'aquesta especialitat eren tan sols seixanta-cinc, que contrastaven amb el miler llarg que hi havia, per exemple, el 1900. El volum de la mercaderia que manipulaven era similar, però les condicions de la descàrrega havien variat molt.

4.5.1. La descàrrega de carbó vegetal

La descàrrega de carbó vegetal presentava unes característiques molt diferents de les de la descàrrega del carbó mineral. Això explica per què des de 1910, si més no, existeixen referències a un col·lectiu que s'hi especialitzà, com és el cas dels obrers descarregadors de carbó vegetal de La Fraternal.¹¹⁴

El carbó vegetal es feia servir com a combustible domèstic, bàsicament per cuinar. Les sèries estadístiques de què disposem ens indiquen que la seva arribada al port de Barcelona fou molt variable fins als anys quaranta i que era un dels productes més importants pel que fa al volum. A la dècada anterior, durant els anys trenta, es va iniciar una substitució progressiva d'aquest producte pel gas, que de mica en mica s'introduí a les llars de Barcelona.

114. *Solidaridad Obrera*, 15 d'abril de 1910.



Foto 40.
Descàrrega de
carbó vegetal
des d'un veler,
s. d. ANC. Foto:
Branguli

Aquest canvi va provocar la desaparició de les tasques de descàrrega de carbó vegetal al port, tot i que abans bona part dels obrers que les feien havien començat treballar a les estacions de ferrocarril, perquè el carbó vegetal havia començat a arribar des d'altres llocs com a conseqüència de la substitució de les importacions italianes pel carbó vegetal elaborat a Extremadura.

Les sèries fotogràfiques disponibles sobre aquesta mercaderia estan formades per poques fotografies, però són suficients per mostrar que no existiren canvis significatius durant mig segle pel que fa a la manipulació del carbó vegetal. La descàrrega d'aquest producte no es feia amb cap instal·lació especial. Un dels elements més destacables d'aquesta continuïtat fou el transport en velers, que va seguir fins al final. Aquests velers eren italians i estaven adaptats especialment per a aquesta càrrega. Era una mercaderia bruta i perillosa a causa del risc de combustió espontània en absorbir el carbó vegetal l'oxigen de l'aire, i per això calia trans-



portar-la en velers, ja que no es podia córrer el risc de perdre un vapor o vaixells més grans i valuosos (foto 40).

Quan arribaven els vaixells, la descàrrega començava portant el carbó amb cabassos des de la bodega fins a la coberta, on es feien dues tasques importants: el garbellament i la selecció del carbó en funció de les seves dimensions. Es garbellava amb uns grans sedassos de forma circular que tenien dos mànecs en una banda, mentre que l'altra es recolzava a la borda del vaixell (foto 41). El carbó garbellat anava caient en uns coves d'espert amb què es feia la descàrrega. Aquests recipients s'anomenaven *sàrries*. Una *sàrria* era un gran cabàs amb agafadors que pesava uns 40 quilos.

En la descàrrega hi havia unes quantes activitats qualificades dutes a terme pels *apuradors*,* els *forquilladors*,* els *palanqueros** o els *xpadors*.*

Els coves es col·locaven al moll, on eren recollits pels detallis-

Foto 41.
Garbellada de carbó vegetal a bord d'un veler, s. d. ANC. Foto: Branguli

tes. Al moll no hi havia dipòsits per al carbó vegetal, ja que el lliurament es feia directament als detallistes.

Els vaixells amb carbó vegetal sempre amarraven acoderats de proa a terra. A finals del segle XIX la descàrrega es feia al moll adossat a l'escullera de l'oest, on es va continuar fent quan aquesta escullera es va convertir en el moll de Ponent. El 1909 els 150 metres més occidentals del dit moll estaven destinats a la descàrrega de carbó vegetal. Després de 1913 es va proposar una nova distribució dels molls i aquesta mercaderia es va començar a descarregar a l'extrem més occidental del nou moll de Costa, al Morrot.

En els millors moments d'aquesta tasca (els anys trenta), no s'hi dedicaren més de dos-cents treballadors, nombre que des d'aleshores va anar decreixent a causa de la substitució d'aquest combustible domèstic, procés que ja hem explicat.

Després de 1939, malgrat que unes altres especialitats havien desaparegut per la unificació de les diverses seccions, els treballadors del carbó vegetal van mantenir-se com una secció independent. Això no obstant, el nombre de jornals que feien cada vegada era inferior, de manera que els treballadors d'aquest sector acabaren integrant-se en el del carbó mineral.

Aquells anys es van donar uns canvis importants en l'arribada de la mercaderia que ara ens ocupa. El ferrocarril va substituir el transport per via marítima i el carbó vegetal italià fou substituït pel que arribava d'Extremadura, el qual arribava a les estacions de ferrocarril, cosa que va provocar que bona part dels obrers d'aquesta especialitat hi anessin a treballar. De totes maneres, encara fou més gran el canvi esdevingut en l'especialitat del combustible domèstic, perquè el fet que el carbó vegetal es substituís definitivament pel gas en va comportar la desaparició.

4.6. LES MÀQUINES PER PORTAR MERCADERIES

La imatge tradicional de la càrrega i descàrrega portuària és la d'uns treballadors situats a sota d'uns grans sacs i que es mouen per unes passarel·les a fi de pujar i baixar les mercaderies d'uns vaixells. Aquesta imatge és ben certa; el període que considerem es caracteritzà per la importància de la mà d'obra, és a dir, l'ús intensiu de la força manual. No obstant això, en aquestes tasques també es feren servir diversos estris mecànics destinats a transportar receptacles cada vegada més grossos.

Hem dividit aquests estris mecànics en dos grups: els verticals, que feien anar les mercaderies amunt i avall, i els horitzontals, que desplaçaven les mercaderies per tots els molls i per fora del port.

4.6.1. La càrrega vertical

Els aparells destinats a transportar verticalment les mercaderies eren i són les grues. També es feien servir els puntals dels vaixells.

Les grues emprades al port foren de diversa mena: les primitives grues manuals; les hidràuliques, que requerien una instal·lació complexa per generar l'energia necessària; la *Machina*, que estava situada a l'angle que hi havia entre el moll d'Espanya i el del Dipòsit; les elèctriques, de les quals també n'hi havia de diversa mena; i en períodes més recents, les grans grues, destinades a portar contenidors.

Mentre les grues van ser fàcils de manipular, les van fer anar els carregadors, però quan van aparèixer les hidràuliques, se n'encarregaren uns altres treballadors especialitzats.

Les grues de mà es feien servir per traslladar els objectes més pesants. Quan la mercaderia arribava a la vora del moll amb llanxes i consistia en objectes com ara barrils i pipes, calia recórrer a l'ajuda mecànica per hissar-los fins a la riba. Aquestes grues eren

accionades per la força humana, tot i que també hem observat que en certs períodes s'adaptà una màquina de vapor en grues antigues de mà per fer les hissades sense esforç físic.

Per portar receptacles amb un gran pes, al moll hi havia dos sistemes principals. Per una banda, hi havia les càbries o grues flotants, que es feren servir durant molt de temps, perquè podien hissar cossos amb un pes superior al dels objectes que aixecaven les grues elèctriques; en algunes fotografies hem vist que l'estiba o la desestiba de camions, autobusos, grans dipòsits metàl·lics i cossos similars es feia amb càbries. Per l'altra, hi havia unes altres grues que es feien servir per aixecar vaixells de vela i que, en segons quines circumstàncies, també s'empraven per descarregar objectes d'un gran pes. Amb tot, eren uns mecanismes emprats molt esporàdicament i que els treballadors portuaris no feien servir en les seves tasques quotidianes.

Al port de Barcelona, els treballadors pertanyents al col·lectiu dels estibadors deixaren d'encarregar-se de la hissada de les mercaderies mitjançant les grues quan així va requerir més habilitat que esforç físic.

A Barcelona, la propietat de les grues sempre fou de la Junta d'Obres del Port, que s'ocupava de la seva instal·lació i explotació. Les grues es llogaven quan es considerava necessari utilitzar-les en una càrrega o descàrrega. Els treballadors responsables de fer-les anar, de les característiques col·lectives dels quals sabem poques coses, depenien de la Junta d'Obres del Port. Tot i que en cas de conflicte, com ara en els anys trenta, els gruistes podien actuar solidàriament amb la resta de treballadors portuaris en funció de la seva identitat sindical, no és clar que formessin part del mateix col·lectiu laboral i cultural.¹¹⁵ De fet, hi ha testimonis de la utilització de les grues i dels gruistes com un instrument per aconseguir augmentar

115. *Solidaridad Obrera*, 30 d'octubre de 1931.

el rendiment dels treballadors portuaris. Per aquest motiu, els interessos dels estibadors i dels gruistes no sempre coincidiren.

Baixo a la bodega, però eren barcos petits que la grua tenien la costum d'embragar lo que sigués i la grua penjava. Estàvem treballant i la grua amb aquells sacs o caixes penjants a sobre. Hòstia, quan me'n vaig donar compte: «Oye! Oye! Oye tu!» T'espitjava la grua, una manera de que tu carreguessis ràpid o descarreguessis era tindre la grua a sobre (Francisco C.).

Si l'empresari donava un complement salarial al gruista, podia aconseguir que aquest fes més ràpida la descàrrega, malgrat que això anés en detriment de la seguretat:

Però, per què això? Perquè els gruistes cobraven un sobresueldo de l'empresa. Tots els gruistes del port de Barcelona, i el que no cobrava li feia la punyeta a l'empresa estibadora per aconseguir cobrar això. [...] Lo que passava és que havia una cosa que l'encarregat deia: «Oye la grua està colgando». Representava que no es treballava a la bodega, m'entens?, i què feia el cabró del gruista?, pues de seguida la grua, rum, cap a dintre, de seguida, rum, cap a dintre. Però si estàvem fent la hissada!! (Francisco C.).

Una part d'aquests treballadors especialitzats, a mitjan la dècada dels anys cinquanta, optà per incorporar-se al cens dels treballadors portuaris. Si bé en el context d'una reorganització interna de les tasques portuàries tots van tenir aquesta possibilitat, una bona part decidí quedar-ne al marge i continuar com a treballadors directes de la Junta d'Obres del Port. Això no obstant, a partir del franquisme, primer els organismes oficials responsables d'organitzar el treball al port i després els organismes sindicals mateixos dels estibadors van mirar d'integrar aquest col·lectiu en el conjunt dels treballadors portuaris.



Foto 42. Un treballador fent anar una *maquinilla* a bord d'un vaixell, c. 1930. IEFC. Foto: Arissa Asmarats, Antoni

Una de les darreres transformacions tecnològiques esdevingudes en el sector va ser la construcció de grans grues dedicades a la descàrrega i càrrega de contenidors i que conduïen treballadors portuaris. Com explicarem més endavant, aquest va ser un dels principals arguments favorables a la professionalització dels treballadors portuaris.



Foto 43.
Treballador fent
anar una
maquinilla a
bord d'un
vaixell, 1940.
*Boletín de la
Delegación
Provincial de
Sindicatos*, juny
de 1941. BC.

Les grues eren propietat de la Junta d'Obres del Port, que les llogava a les empreses. Com que això implicava un recàrrec important sobre el preu de la descàrrega, les empreses estibadores o les consignatàries sovint decidien fer aquesta feina sense grues. En aquest cas, es feien servir els mitjans del vaixell, és a dir, els puntals.

Abans de l'arribada del vapor, com a puntals s'utilitzaven els pals dels velers. Aparellats oportunament, es feien servir per treure sacs i caixes de les bodegues. Al començament, funcionaven mitjançant la força humana aplicada sobre les cordes d'aquests aparells. Quan es passà de la vela al vapor, els vaixells conservaren uns aparells força reduïts que ja no havien de servir per suportar les veles, sinó que eren per treure mercaderies de les bodegues amb els puntals de càrrega i descàrrega. Les altres finalitats d'aquests aparells eren fixar els llums de posició dels vaixells i instal·lar les antenes de la telegrafia sense fils.

Aquests puntals disposaven del que es denominava *maquinilla* (fotos 42 i 43). La *maquinilla* podia ser de dues menes: elèctrica o

de vapor, i en principi feia servir l'energia del vaixell per bellugar els cables.

En les explicacions de diversos treballadors portuaris es destaca aquesta feina com a pròpia. Normalment, la feien treballadors de bord. Era una feina important i força especialitzada, tot i que, malgrat això, no generà una especialitat pròpia.

Fou una feina que generà un cert conflicte respecte de qui n'havia de ser responsable: els mariners del vaixell o els treballadors portuaris. L'empresa era la principal interessada que la feina la fessin els mariners en lloc dels treballadors portuaris.

No havien tantes grues al port de Barcelona i moltes empreses consignatàries, armadores, volien treballar amb els seus puntals. Però amb qui treballaven? Amb els seus mariners. Clar, a partir d'aquí els vells portuaris dels anys cinquanta, ja molts portaven les maquinilles. Però hi havia una lluita, o sigui era una lluita sorda, però era real, en què l'empresa era que no volien que el portuari portés la maquinilla, volien que la portés el mariner. Clar, la companyia naviera i l'armador i el consignatari i tal volien el mariner, perquè, clar, els empresaris no eren tontos, sabien que tard o d'hora nosaltres anàvem a dominar una màquina... (Francisco C.).

Atorgar la responsabilitat d'aquesta feina als mariners implicava retribuir-la amb el seu sou i no amb el dels treballadors portuaris, en principi més elevat, però, cosa encara més important, suposava mantenir el control sobre un procés determinat de treball.

Era una tasca assignada pel capatàs i havia de recaure en treballadors coneixedors de la feina. Hi havia una mena de pacte no escrit pel qual se n'encarregaven els treballadors més vells, que no estaven en les millors condicions per fer les esforçades tasques de les bodegues. La característica de ser un treballador experimentat sovint coincidia amb la de ser una persona gran.

Hi havia una particularitat de que quan es treballava, quan treballaves a baix, perquè tu com a jove de pensar estaries en una màquina o a l'amant fent senyes. Se respectava a la persona gran en el sentit que la persona gran anava destinat a l'amant i a les maquinilles baix l'experiència d'ells [...] Venia del sentit comú, sentit comú de la persona que estava al frente de la feina. Sempre i quan de que, lògicament, tant el que feia senyes com el que estava a les màquines tenien que tindre una experiència de responsabilitat (Josep V.).

Una altra possibilitat era donar aquesta tasca a persones que per un motiu o altre podien generar problemes a dins de la bodega:

A partir d'aquí trobo que surto a bordo, ja me coneixen a bordo, ja no em volen enviar a bodegues, me deixen d'amantero, me deixen a la posa, perquè saben que a bodega la lio, m'entens? (Francisco C.).

Una de les dificultats d'aquesta operació era que, a causa de la posició de la *maquinilla*, on anava el *maquiniller*, aquest no tenia gaire visibilitat. De fet, les possibilitats de veure el que passava a dins de la bodega eren pràcticament nul·les. Per això hi havia un altre treballador, l'amanter, que, mitjançant un codi de senyals convinguts i coneguts per tota la comunitat portuària, indicava al *maquiniller* què havia de fer. Tal com es deia, l'amanter eren els ulls del *maquiniller*.

El sistema de descàrrega amb els mitjans dels vaixells va ser un mètode eficient que perdurà molts anys a causa, entre altres motius, de l'habilitat de l'equip format per l'amanter i el *maquiniller*, i perquè el seu cost era reduït. Aquest sistema no es deixà d'utilitzar fins a la introducció dels sistemes d'agrupació de la càrrega. L'agrupació de la càrrega i l'augment del pes mínim de cada hissada, en especial amb els contenidors, van fer impossible emprar els puntals dels vaixells.

És interessant assenyalar que un costum que servia, entre altres finalitats, per humanitzar les tasques portuàries fou un impediment important per a l'aparició d'una especialitat diferent.

4.6.2. Les mercaderies sobre rodes

L'altre moviment important de desplaçament de les mercaderies en el transport portuari era i és l'horitzontal. A l'inici, només es basava en la tracció humana o animal. Els carros sobretot s'utilitzaven per fer sortir les mercaderies del port i portar-les a la ciutat. Fins al final de la dècada dels anys vint i al principi de la dels trenta, els carreters constituïren un col·lectiu molt vinculat al treball portuari. Les seves organitzacions sindicals hi estaven molt relacionades i, normalment, en períodes de conflicte els carreters feien costat als treballadors portuaris en la defensa dels seus interessos. Malgrat això, a causa, principalment, del fet que la major part de la seva tasca es feia a fora del recinte portuari, no hem analitzat amb detall aquest col·lectiu. El mencionem aquí per deixar constància de la seva importància en aquell context.

Un altre mitjà per transportar les mercaderies eren els carretons de mà (foto 44), que eren molt pesants i de mal portar per la irregularitat del sòl dels molls. El terra dels molls sovint estava format per llambordes, però aquesta característica es donava en la situació millor, i així i tot, el transport amb aquests vehicles era molt difícil.

Els carretons –que eren uns carretons llargs, uns carretons que més o menys s'anaven cap a, sense cap exageració, aproximadament cap a un metro, un metro vuitanta a dos metres– eren grandiosos; per dir-te que pesava més el carretó que tota la mercaderia (Josep V.).

De totes maneres, aquest mitjà de transport de mercaderies no donà lloc a la creació d'una especialitat portuària. Els carretons de



Foto 44. Alguns homes amb carretons de mà en un magatzem del moll d'Espanya, c. 1930. IEF. Foto: Arissa Asmarats, Antoni

mà eren emprats per treballadors de diverses especialitats de terra i sobretot pels del cotó. Mitjançant els carretons de mà, les bales de cotó, com hem vist, es duïen pels molls per ser pesades a les bàscules i per portar-les als carros o a on fos. Les caixes, els sacs o qualsevol altre receptacle es podien transportar en aquests curts trajectes amb els carretons de mà. No sorgí mai, però, cap especialitat de conductors de carretons de mà.

Cap a finals de la dècada dels anys vint s'introduïren al port de Barcelona els carretons elèctrics, que funcionaven amb unes bateries que ocupaven la major part del vehicle, ja que ocupaven tot el que hi havia a sota de la plataforma on es situaven les mercaderies. Les bateries es recarregaven a la nit, amb la qual cosa al matí els carretons elèctrics podien començar de nou la jornada de treball (foto 45).

En ser una especialitat creada feia poc i que no havia sorgit per l'evolució progressiva d'altres feines o especialitats portuàries, calgué buscar, com qui diu de la nit al dia, un col·lectiu de treballa-



Foto 45. Un
carretó elèctric
amb caixes de
plàtans, 1968.
APB.

dors que s'encarregués de conduir-los. La seva feina era molt menys feixuga que la majoria de les feines en el sector portuari, perquè no havien de treballar a dins de les bodegues, cosa que els evitava la perillositat, la penositat i la dificultat de les tasques que s'hi duïen a terme, ni havien de fer grans esforços físics. Una prova del fet que es considerava una de les tasques més cobejades de la càrrega i la descàrrega és que després de la Guerra Civil fou pràcticament l'única especialitat de totes les existents en què ingressaren excombatents.

L'altre dia, parlant amb un, amb un portuari dels vells –excarretiller, per cert–, el pobre està vellet i m'ho deia: «Tu saps com ens van fer les proves a nosaltres de carrretilles?». Dic: «Home, ho sé, però si m'ho tornes a dir, m'agradarà sentir-ho». «Pues vam anar a una esplanada, a Sant Bertran, que era on estaven els tinglaos; vam anar allà i estaven les carrretilles, ens van posar la camisa de la Falange i amb la camisa de la Falange vam fer les proves» (Francisco C.).

Si ens fixem en l'origen professional dels treballadors que formaren part d'aquesta especialitat, veurem que hi havia un col·lectiu molt important de mecànics. Constatem, doncs, que la majoria d'integrants d'aquesta especialitat havien agafat aquesta feina més per la seva competència mecànica que no pas perquè haguessin tingut unes relacions anteriors amb el món portuari. Aquesta característica fou un element important que els distingí de la resta del col·lectiu obrer portuari.

Al port de Barcelona, a diferència de les grues, els carretons elèctrics no estaven sota el control de la Junta d'Obres del Port. Hi havia dues o tres empreses propietàries dels carretons elèctrics, les quals en tenien una flota i els llogaven als usuaris que els necessitaven. Aquests carretons van suposar una innovació tecnològica que durà força temps, ja que l'ús de *fork-lifts*, popularment coneguts amb el nom de *toros*, en el desplaçament horitzontal de les mercaderies no s'introduí ni es generalitzà fins als anys seixanta.

Hi hagué, certament, uns altres procediments en el desplaçament horitzontal de les mercaderies. Hem constatat la presència de tractors, que es feien servir fins i tot per arrossegar vagons de tren de mercaderies (foto 46). Els trens, que circulaven per una xarxa que unia els diferents molls i que també els unia amb la xarxa ferroviària de Catalunya, eren un altre mitjà important en el desplaçament horitzontal de mercaderies. Tot i això, ni els conductors de tractors no van constituir un col·lectiu prou important –creiem que la seva participació en el treball portuari era més aviat marginal–, ni tampoc no ho va fer el personal ferroviari, que, a més, pertanyia a un col·lectiu laboral i cultural molt diferent del dels treballadors portuaris.

La introducció dels carretons elèctrics fou un dels passos més importants en la manipulació mecànica de mercaderies. Els treballadors d'aquesta especialitat van formar el nucli del que més endavant es coneixeria amb el nom de *mitjans mecànics*. Sota aquesta



Foto 46. Un tractor arrossegant alguns vagons de tren al portal de la Pau, 1925. APB

denominació s'agruparen els treballadors que conduïen els diversos vehicles que s'anaren introduint al port. Després dels carretons elèctrics van venir els *fork-lifts*, que van estar relacionats amb la introducció de la paletització. Més endavant, quan les mercaderies començaren a arribar en contenidors, els treballadors que conduïen els altres vehicles també duïen els vehicles nous que requerien una especialització. Els contenidors, a l'inici, no es traslladaven amb uns mitjans especials, sinó amb un estri que s'acoblava a aquests per agafar-los, a part de manipular-los amb la forquilla del toro.

Les màquines introduïdes per a la manipulació de contenidors foren diverses i cada vegada requerien més habilitat i especialització, i, cosa que encara era més important, un temps llarg d'aprenentatge. Els noms emprats d'aquests vehicles eren els originals en anglès: *vancarrier*, camió *swinglitt*, *lancer boss* i *stradle-carrier*. La substitució del treball pel capital en el període que hem anomenat

configuració posteventual tingué en aquests vehicles la representació més clara i més gràfica.

Si analitzem l'evolució del nombre de treballadors portuaris de les diferents especialitats, constatem que cada vegada va prendre més importància el dels treballadors encarregats dels mitjans mecànics.

4.7. ELS CÀRRECS DE CONFIANÇA

Una de les característiques importants del treball portuari no solament a Barcelona, sinó també arreu era la reduïda estratificació laboral existent. A diferència d'altres sectors productius, al moll no hi havia una diferenciació significativa entre categories laborals.¹¹⁶ Es podia ser d'una especialitat o d'una altra i es podia tenir un nivell més o menys alt de competència per fer unes tasques, però això no tenia cap concreció formal. Alguna vegada, l'alta conflictivitat laboral en el sector i la militància dels seus treballadors s'han explicat, entre altres factors, per la impossibilitat d'ascendir en l'escalafó professional.

No obstant això, existien dues categories professionals que es diferenciaven de la resta, perquè els seus integrants d'una manera o altra feien tasques de direcció en el treball portuari. En tots dos casos aquesta condició s'assolia, si més no fins a mitjan segle XIX, per una sola via: adquirir la confiança d'un empresari portuari. Les categories a què ens hem referit eren la dels capatassos i la dels controladors o confrontes. Els capatassos i els controladors eren considerats uns càrrecs de confiança; per això, tenien un salari nominal, en general, més alt que el de la resta de treballadors. Però a causa de la confiança empresarial, la seva contractació no estava subjecta al torn rotatori, sinó que estava a la dis-

116. Miller (1969).

creció dels empresaris. A diferència de la resta de les especialitats portuàries, no hem pogut analitzar amb les mateixes fonts les tasques que feien. La seva funció de directors de les operacions de càrrega i descàrrega no queda reflectida clarament en les fotografies. És segur que els capatassos i els confrontes estan presents en moltes de les fotografies emprades, però no podem distingir-los clarament. No sabem si el que hi ha són empresaris, propietaris de les mercaderies o bé capatassos o controladors. I a més, per la naturalesa de la seva tasca, es fa difícil veure en què consistia exactament. Les fonts orals i altres fonts documentals han substituït, en aquest cas, les fotografies.

A part d'aquestes categories que feien tasques de direcció, existí algun altre cas de càrrec de confiança dels empresaris, com el dels guardians de les mercaderies.

4.7.1. Els capatassos. Els qui manaven als molls

Els capatassos són difícils de conceptualitzar. Sota la denominació de *capatàs*, al port de Barcelona hi havia diverses responsabilitats amb un caràcter força diferent. Fins als anys vint del segle passat, amb aquest nom es podia designar els caps de colla, que, a la pràctica, eren els empresaris del sector de l'estiba. A partir d'aleshores, aquesta paraula començà a ser polisèmica, de manera que no solament es va fer servir en la seva accepció tradicional, sinó que va designar una nova categoria intermèdia entre els empresaris i els treballadors portuaris.¹¹⁷ Algun temps després, durant el franquisme, en documents dels organismes de l'administració portuària hi trobem referències al segon sentit; per exemple, el 30 d'octubre de 1939, la Direcció dels Serveis Sindicals dirigí un informe a la Delegació Nacional de Sindicats en què, en tractar del pro-

117. Ibarz (1996).

blema que suposava l'adaptació del nou reglament nacional de treballs portuaris a la situació de Barcelona, abordava l'estructura patronal existent al port i contraposava l'estructura patronal i obrera realment existent al port de Barcelona amb la que tenien al cap els qui havien redactat el reglament nacional. Així, plantejà que el reglament havia estat pensat per a ports on no hi havia veritables empresaris portuaris i on aquestes tasques les feien capatassos supeditats als consignataris, la qual cosa no era certa del tot a Barcelona. «*Suponiéndose que al hablar de capataces se quiere indicar a los llamados encargados de los consignatarios pues los capataces del Puerto de Barcelona tienen la consideración de empresarios y distinta de los demás puertos.*»¹¹⁸ Al port de Barcelona hi havia una estructura empresarial força desenvolupada.

Fossin empresaris o mers intermediaris, una tasca important dels capatassos fins a la Guerra Civil fou la contractació. Com se sap, la contractació era diària i havia esdevingut el principal element de control de la força de treball pels empresaris.

En funció de l'estructura, les dimensions i la complexitat de les empreses estibadores, cadascuna podia treballar amb un o més capatassos. Quan els capatassos feien tasques de direcció general de l'empresa i tenien al seu càrrec uns altres capatassos, es coneixien amb el nom de *encarregat* o *encarregat general*. Entre les seves funcions hi havia dirigir la feina en més d'un vaixell si aquesta situació es donava i ser responsables de la seguretat, la disciplina i el rendiment dels treballadors. Hi havia un altre tipus de capatàs que la normativa franquista anomenava *capatàs d'operacions*. Dirigia un o més grups d'obriers i normalment tenia assignada la descàrrega d'un vaixell.

118. Arxiu del Port de Barcelona. H-1629-8. *Còpia de l'informe de la Direcció dels Serveis Sindicals del Port sobre el Reglament Nacional de Càrrega i Descàrrega* (30.10.1939).

119. Arxiu Històric d'Estibarna. 9.4. [Sección de Trabajos Portuarios]. *Reglamento interior del Puerto de Barcelona* (1947), art. 64.

Per ser capatàs, segons els reglaments de treball del període franquista, calia saber llegir, escriure, tenir coneixements d'aritmètica elemental així com un coneixement complet dels reglaments portuaris.¹¹⁹ Amb tot, no es podia adquirir tal categoria sinó amb el reconeixement d'un empresari. El 1958 es va elaborar una llista especial del cens per a capatassos, que es va fer amb les indicacions de les empreses, les quals, a petició de la Secció de Treball Portuari, digueren els noms dels qui, sent del cens o no, treballaven per elles amb aquesta categoria.¹²⁰ Normalment, els capatassos eren obrers experimentats amb grans coneixements pràctics de la feina, però si perdien la confiança del seu empresari tornaven a ser uns treballadors més, com qualsevol altre del cens portuari. Si veiem l'evolució dels censos portuaris, tot i que els capatassos en formaven part des de 1958, la major part de les persones que tenien aquesta categoria o aquesta condició no s'hi incorporaren fins al principi dels anys setanta, en què es començà a posar-hi tothom que treballés realment al port. Molts d'aquests homes que des de sempre havien treballat per les empreses obtingueren un reconeixement legal de la seva condició. Una vegada reconeguda aquesta, en cas de canviar d'empresa o d'anar a treballar al rotllo, com a treballadors eventuais de contractació diària, no perdien la condició de capatassos. Això no obstant, tot i no perdre la categoria i no quedar-se sense feina, anar a parar a la contractació era pràcticament una desgràcia per als treballadors d'aquesta categoria.

120. Arxiu Històric d'Estibarna. 9.2. *Circular interna de la Secció de Treballs Portuaris de Barcelona* (25.6.1958). Aquesta situació podia ser particular del port de Barcelona, ja que en uns altres llocs, com ara Palma de Mallorca, els empresaris reclamaven aquesta potestat. Els empresaris portuaris de Mallorca consideraven que els càrrecs de confiança «han de ser siempre de libre elección, sin ser necesario que se hallen censados, pues son práctica prolongación de la empresa sobre el muelle en los trabajos portuarios». Arxiu de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. Cambra de Comerç 1685/16. *Informe de la Cambra de Palma de Mallorca als Serveis de Treball Portuari* (26.6.1959).

Per què no podien anar a plaça? Perquè s'havien identificat tant amb l'empresa, s'havien creat tants enemics amb els de plaça per defensar a l'empresa, que no podien anar a plaça (Francisco C.).

4.7.2. Els controladors

A diferència dels capatassos, els controladors o confrontes no ho eren de les persones ni de les tasques que feien, sinó de les mercaderies que manipulaven. «El confronta és un encarregat, de mercaderies.» (Francisco C.). La seva tasca consistia a prendre nota de les mercaderies, les bales, les caixes i els altres receptacles que eren carregats i descarregats d'un vaixell. També feien tasques de control en l'entrada i la sortida de les mercaderies a les zones portuàries en funció dels albarans i rebuts de lliurament i recepció de les mercaderies, i en general eren els qui gestionaven tota la documentació relacionada amb la càrrega i descàrrega. Una altra tasca que feien els treballadors d'aquesta categoria era la dels *sobordistas*, que tenien la responsabilitat de revisar els manifestos i *sobordos* dels vaixells amb relació a la quantitat de les mercaderies carregades o descarregades.

Els controladors eren molt gelosos de la seva categoria professional i, amb vista a les seves condicions de contractació, evitaven la competència i limitaven l'accés d'altres treballadors als seus coneixements. Un confronta ens explicà què li va passar al principi de la seva carrera professional amb relació a aquest hermetisme d'alguns controladors més grans:

Total, que vaig a aquest home i li dic: «Miri, jo sóc nou, porto quatre dies i m'ha sortit aquesta caixa i no sé com apuntar-la». I sí, sí, me mira de dalt a baix i me diu: «Si no saps, te'n vas a col·legi», i me dóna l'esquena. Hòstia!, me vaig quedar [...] (Francisco C.).

Els controladors, per les característiques del procés d'adquisició de la seva especialitat, també estaven subjectes a les arbitrietats dels patrons, com la resta dels treballadors portuaris. Des de 1929 fins a 1939, el reconeixement d'aquesta categoria també depenia de l'admissió d'aspirants pels altres controladors en la seva societat, la Societat de Controladors de Càrregues i Descàrregues i Lliurament de Mercaderies del Port de Barcelona, entitat acceptada a contracor per la patronal. Els aspirants formaven part del cens portuari i la seva categoria, un cop acreditada, no era discutida. No obstant això, la seva contractació era lliure i no es feia per torn.¹²¹ En definitiva, malgrat tenir un salari nominal més alt a causa del tipus de contractació, això no sempre implicava que els seus ingressos fossin molt més alts que els de la resta de treballadors. No està demostrat que realment cobressin allò que els pertocava legalment, sinó que la situació era, més aviat, la contrària. Cap al principi de la dècada dels seixanta hi havia una part del salari que, tot i estar reglamentat, no cobraven. Un dels nostres entrevistats va explicar un episodi en què s'havia atrevit a reclamar aquests diners al capatàs que l'havia contractat:

Dic: «Escolti, aquí falten 32 pessetes». «Com que falten 32 pessetes?» «Sí, segons la reglamentació, el salari de confronta és de 32 pessetes». Diu: «Que dius? Home, només faltaria que, a sobre de que no foteu res, us tinguem que donar 32 pessetes». Dic: «No. Vostè no em té que donar res; serà l'empresa estibadora, que li mana la reglamentació». Doncs: «Pues no te les pago. Res, com he de pagar jo 32 pessetes?» Dic: «Vostè no me paga les 32 pessetes?» Diu: «Jo no te les pago». Dic: «Pues demà vostè tindrà una denúncia». I efectivament, ell no s'ho

121. Això a part, en aquests cas també hi havia controladors que treballaven sense estar inclosos al cens obrer. Arxiu Històric d'Estibarna. 262/434. *Acta. Comisión Técnica* (8.7.1947).

creia. «Au, véa a on vulguis, noi!». I me'n vaig anar a denunciar-lo (Francisco C.).

Per tot això, el dels controladors fou un col·lectiu insatisfet que va provocar tensions i conflictes; per exemple, el 1948 un grup de controladors plantejà una reclamació perquè es queixava de la seva situació precària atesa la feina que feia.¹²² Deu anys després, molts dels seus problemes encara no s'havien resolt. Al març de 1959, el vocal obrer d'aquesta especialitat a la Comissió de Règim Laboral encapçalà una denúncia de diversos controladors en contra d'un empresari per irregularitats en la contractació. En aquest document també denunciaven que l'empresari havia donat ordres perquè no es contractés el vocal obrer per marginar-lo de la feina.

Per pròpia voluntat o com a resultat de la situació d'indefensió en què es trobaven, durant els anys 60 els controladors van acceptar treballar en unes condicions d'una certa il·legalitat, de manera que en benefici de les empreses es van avenir a portar el control de més d'una bodega, quan estava establert que només es podien ocupar d'una, i no van comptabilitzar una part de les mercaderies manipulades pels treballadors.

Pensa que són confrontes, són veterans de postguerra, són tios ... Molts són molt cabrons, o sigui enganyen, enganyen el personal. Com enganyen el personal? Pues quan..., si aquesta bodega porta, eh..., tres mil sacs, tiraràs els tres mil sacs, però en realitat hauràs tirat tres mil tres-cents, perquè ell és el que dona la conformitat (Francisco C.).

Amb aquest procediment es manllevava als treballadors una part del salari que els corresponia de ple dret.

122. Arxiu Històric d'Estibarna. 263/435. *Acta. Subcomisión Permanente* (15.12.1948).

Circumstàncies com aquesta i d'altres com ara no participar directament en la manipulació de les mercaderies o tenir una feina en què no s'havia de fer esforç físic van fer que s'obrís una distància important entre els controladors i la resta de treballadors del port de Barcelona.

Perquè pensa que entre la secció de confrontes i la secció de bordo hi havia un distanciament. Els confrontes els tenien per molt senyors i els de bordo i terra els tenien per molt treballadors i els confrontes, uns ganduls. M'entens?, hi havia una mena de fricció, sempre. Que era real que s'arrossegés això per aquells confrontes que t'he dit que els enganyaven a l'hora de cobrar (Francisco C.).

Per a molts estibadors, als confrontes no se'ls podia considerar uns autèntics obrers portuaris.

A la gent al confronta no l'ha pogut mai veure. Perquè sempre han tingut al cap que no pega cop, els que treballem al moll som els que tirem de ganxo. [...] Una vegada, a un li he tingut que dir: «És que aquí haveu guanyat gràcies a nosaltres, que hem pencat per vosaltres. Dic: No, te diré, ja que véns en aquest plan, t'ho aclariré. Jo quan vaig entrar en el moll, me van dir. Que vols entrar de confronta?, no. Que vols entrar de senyor confronta o vols entrar de burro de tiro de ganxo? I vaig decidir de confronta, i tu vas decidir de tiro de ganxo. I el conjunt porta l'operativa de càrrega i descàrrega del port de Barcelona, i si no t'interessa, canvies de secció. (Francisco C.).

Si analitzem el nombre d'aquests treballadors, veurem que va ser més o menys estable des de 1940 fins a 1990. Aquest fet es va donar en un context en què la resta dels treballadors portuaris anaven perdent efectius. Per aquest motiu augmentà la seva importància relativa. La feina dels controladors no va minvar i el sistema emprat per fer-la no pogué ser substituït per cap procés

mecanitzat. Tot i que augmentà el nombre de mercaderies manipulades, és a dir, els treballadors cada vegada controlaven més mercaderies, aquests no es van poder substituir per una màquina o no es va poder aplicar cap canvi en el procés de treball.

4.7.3. Els guardians

«Vosaltres no sabeu / què és / guardar fusta al moll», diu el conegut poema de Joan Salvat Papasseit «Nocturn per acordió», publicat pòstumament el 1925 i escrit a partir de la seva experiència com a guardià de mercaderies al port de Barcelona uns cinc o sis anys abans.¹²³ Aquesta especialitat portuària ha tingut el seu poeta. Amb les seves paraules no tan sols ens descriu concisament algunes característiques de la feina d'aquella època, sinó que també ens permet imaginar-nos els sentiments de qui la feia.

Els treballadors del cos de vigilància del moll eren un col·lectiu molt especial. La seva existència estava vinculada a la necessitat de garantir la seguretat de les mercaderies. En unes condicions de pobresa en què vivia bona part de la ciutat de Barcelona, els furts i robatoris eren freqüents; alguns eren comesos per gent de l'àmbit portuari, però molt altres ho eren per gent necessitada de la resta de la ciutat. A les nits calia vigilar les mercaderies. A diferència de la resta de treballadors portuaris, els vigilants no aconseguiren cap reconeixement institucional, ni s'organitzaren de forma estable en sindicats. No existia cap regulació laboral de la seva activitat. Una de les explicacions d'aquesta situació està en l'origen de la majoria de treballadors que feien aquesta feina. Al port

123. Salvat Papasseit, Joan *Óssa Menor* 1925

124. Arxiu de l'Associació de Consignataris de Barcelona. *Còpia de la carta de la Ponència de Consignataris Hilario Arguimbau al Delegat Provincial de Treball, cap de la Secció de Treballs Portuaris* (20.5.1947). Vegeu també Arxiu Històric d'Estibarna. 262/434. *Acta. Comisión Técnica Asesora* (27.2.1948).

de Barcelona hi havia «*la costumbre inveterada*» que els guardians fossin ex-obrers del port que, per problemes de salut, estaven impossibilitats d'efectuar «*las rudas tareas portuarias*». Aleshores, «*para evitar el desamparo y premiar al propio tiempo su lealtad en el trabajo*», les empreses els ocupaven en aquestes tasques de vigilància.¹²⁴ A causa d'uns subsidis d'invalidesa insuficients, es recorria a aquesta pràctica paternalista, que, tot i millorar les condicions econòmiques dels treballadors afectats, els col·locava en una situació de subordinació salarial.

I secció de vigilants, que tothom s'oblida d'aquesta secció, que aquests eren tan portuaris com nosaltres. Qui era la secció de vigilants?, pues els lisiats del port de Barcelona, els que havien tingut un accident, s'havien trencat una cama, i aquests eren, amb cartolina, una secció del port de Barcelona (Francisco C.).

La contrapartida de tal situació era l'efectivitat reduïda dels obrers en aquestes tasques, una conseqüència directa de les seves deficiències físiques i de la baixa remuneració.

Els obrers del cos de vigilància estaven en una situació d'una important discriminació salarial, perquè la seva jornada laboral era de dotze hores i, en canvi, el seu salari era més reduït que el de la resta de treballadors portuaris. Eren, per tant, un grup a part, no formaven societats, no tenien representants i, malgrat el seu origen, estaven marginats del que considerem com a col·lectiu de treballadors del port. Aquesta situació es modificà el 1947, perquè la reglamentació nacional aprovada aquell any va regular la seva incorporació als censos portuaris. Aleshores la tasca de vigilància es va incloure en les que eren una competència de la normativa de treballs portuaris i es va estipular una remuneració proporcional a les hores treballades. Aquesta regulació legal provocà el refús de les empreses, perquè estipulava el pagament de les hores extres a partir de les vuit hores de treball i uns recàrrecs

pel fet de treballar de nit i en festius. En funció d'aquests canvis, el salari en mà dels guardians havia de passar de vint a quaranta-tres pessetes. En les reclamacions fetes pels patrons portuaris al delegat provincial de Treball li demanaven que aclarís si, efectivament, havien de pagar als guardians un sou proporcional a la feina feta i, en cas afirmatiu, sol·licitaven que les tasques de vigilància i el seu cost fossin assumides per la Junta d'Obres del Port. El delegat ho consultà als organismes superiors i, finalment, la Direcció General de Treball féu la interpretació més favorable als interessos dels empresaris. Així, es considerà que el salari dels guardians havia de ser fix, independentment de la durada de la jornada, sempre que aquesta no superés el màxim legal de dotze hores. De 1947 a 1962, els guardians i els seus representants sindicals no pararen de reclamar una millora de les seves condicions salarials i de treball. A Barcelona el 1948 es va decidir formar un cens obrer específic, si bé no va ser efectiu fins al maig de 1949. Així doncs, malgrat la regulació legal de la seva especialitat, aquests treballadors continuaren discriminats en comparació de les condicions laborals i salarials de la resta d'obriers portuaris. Per això, les reivindicacions d'equiparació amb els obrers censats foren contínues en aquesta etapa. La situació de desigualtat salarial va durar fins a l'agost de 1960, quan una resolució de la Direcció General de Treball considerà que la seva jornada havia de ser de vuit hores i que les altres s'havien de retribuir com a hores extraordinàries. Després d'aquesta equiparació horària i salarial, els guardians agraïren a les autoritats la tasca feta *«en beneficio de la clase obrera y muy principalmente en los beneficios últimamente concedidos a los componentes de esta Sección»*. Però tot i això, les seves reivindicacions van continuar per aconseguir l'homologació total respecte als drets socials de la resta del personal censat, especial-

125. Arxiu Històric d'Estibarna 1.5.4. «Los obreros portuarios inscritos en la Sección de Guardería...» al «Delegado del Trabajo, Jefe del Servicio Nacional de Trabajos Portuarios de Barcelona» (4.11.1960).

ment pel que fa al subsidi d'atur i el torn de rotació en la contractació.

La consecució d'aquests drets comportà el principi de la fi de l'especialitat, ja que des d'aleshores es va començar a reduir el nombre d'efectius, simultàniament amb l'augment i la millora de les condicions de seguretat al moll.¹²⁵ A partir de 1955, els guardians van aparèixer en el cens a causa del reconeixement de la seva categoria, però el seu nombre anà minvant, perquè aquesta incorporació i més endavant el reconeixement de determinats drets pel que fa als horaris i la retribució no van fer interessant mantenir aquests treballadors als empresaris portuaris, amb la qual cosa van ser substituïts per uns altres treballadors, com ara els vigilants de la Junta d'Obres del Port o les forces de seguretat de l'Estat. El cop definitiu va ser l'aparició i difusió dels contenidors, que augmentaren de forma extraordinària els nivells de seguretat al port. A partir de 1975, la seva presència va ser molt escassa.

5. La professionalització del treball portuari des de 1975

Els treballadors portuaris ja eren professionals abans de la mort del dictador. Però la societat encara els veia com uns homes durs i rudes. En cert sentit, es considerava que eren poc més que unes bèsties de càrrega que no sabien fer res més que dur amunt i avall càrregues feixuges. Però després de 1975 el concepte de professionalització fou recurrent en el sector. Amb aquest concepte ens referim al procés de reconeixement social de la qualificació de les seves tasques, que comporta el reconeixement d'uns drets i d'unes contraprestacions. Aquest procés va tenir, bàsicament, dues etapes des de 1975. Amb el canvi en les circumstàncies polítiques del país, també s'obrí una nova etapa al port de Barcelona. La legislació franquista, tan repressiva quant a alguns aspectes, havia estat, en el context de les condicions canviants plantejades des de finals de la dècada dels seixanta, en especial de la mecanització, un element de defensa de les antigues condicions de treball. Els treballadors portuaris havien aprofitat la normativa vigent per evitar la pèrdua d'alguns drets i per resistir-se als canvis que es plantejaven al port.

El context nou fou de liberalització econòmica, cosa que implicà un conjunt de fets. L'amenaça sorgida en aquestes noves condicions tenia a veure amb el manteniment d'una situació secular: el manteniment en un col·lectiu tancat del dret a ser considerat treballadors portuaris.

Com hem vist, durant la darrera etapa del franquisme, s'havia anat incloent dins del cens tota mena de treballadors que participessin en la càrrega i descàrrega, fins i tot s'hi havien inscrit els capataços i encarregats de les empreses. Amb la transició, la situa-

ció va ser la inversa. Les empreses intentaren que en el sector hi treballessin obrers aliens al cens, transgredint un criteri elaborat durant desenes d'anys abans de 1939 i consolidat definitivament en el franquisme. Això va generar conflictes greus. Els treballadors van defensar amb força el que denominaven *manteniment de la unitat del col·lectiu portuari*, amb la qual cosa s'obrí un període d'enfrontaments entorn d'aquest concepte principal. Durant els primers anys de la transició, el context polític i social general va afavorir la defensa d'aquestes posicions radicals. Els treballadors del port de Barcelona van mostrar un alt grau de fermesa en el suport als seus plantejaments, de manera que el compromís de la majoria en la defensa d'un mercat de treball restringit fou molt clar. A causa de la realitat sindical sorgida als ports durant els darrers anys de la dècada dels setanta i el primers de la dels vuitanta, es va crear un sindicalisme de confrontació. Un dels mitjans principals emprats pels treballadors en la defensa dels seus interessos fou el conflicte obert. Els treballadors del port de Barcelona actuaren per primer cop de forma continuada i col·lectivament en unió amb la majoria dels ports espanyols. L'Organització d'Estibadors Portuaris de Barcelona, entitat sorgida a Barcelona, fou un dels puntals, promotors i mantenidors de la Coordinadora, l'entitat sindical estatal hegemònica en aquest sector.¹²⁶

Però la situació social anà canviant i la defensa dels interessos del col·lectiu només a través de la lluita oberta presentava cada vegada més dificultats. El 1988 s'optà per una nova estratègia, la defensa de la qualificació com a argument central per garantir la reserva del treball en el col·lectiu portuari. Després de la signatura de l'acord marc el 1988, el treball sindical es reorientà. Després d'un període d'una certa crisi d'identitat sindical, el 1992 es va adoptar una estratègia basada de forma principal en la formació professional. En vista de la pèrdua progressiva de llocs de treball

126. Ibarz (1998).

en el sector, es va considerar necessari augmentar la capacitat professional per garantir l'exclusivitat en el treball. Amb relació a aquest punt, es poden tenir en compte unes enquestes que es van fer als ports i un estudi elaborat sobre aquesta qüestió.¹²⁷ Aquesta idea no era nova, perquè diversos documents sindicals publicats el 1984 i 1988 a *La Estiba*, l'òrgan de la Coordinadora, i elaborats a Barcelona ja feien referència a la necessitat d'augmentar la professionalitat per garantir l'exclusivitat. A «La exclusividad en el puesto de trabajo requiere profesionalidad», escrit a l'octubre de 1984,¹²⁸ es considerava que l'augment de la mecanització i l'automatització anava en contra del coneixement professional, ja que, a part dels maquinistes, la resta de treballadors es veien obligats a fer tasques repetitives i monòtones. Tot i fer-se una crítica política i sindical del concepte de professionalitat, també es defensava evitar l'intrusisme d'altres treballadors en les tasques considerades pròpies i la incapacitat professional en el propi col·lectiu. Encara que es deia que en certs moments concrets podia ser necessari no aplicar els plantejaments formulats entorn de la professionalitat i recórrer, com a forma de lluita, a la indisciplina, la feina mal feta o el treball lent, també es mantenia que s'havia d'entendre que el port no podia estar exposat a la voluntat de cada individu i als interessos personals en cada moment. També s'explicava que la reclamació de l'exclusivitat en les tasques portuàries obeïa a l'opinió segons la qual aquestes requerien un nivell professional de les persones que les duïen a terme. Així mateix, segons aquest article, per aconseguir l'estabilitat en l'ocupació i l'exclusivitat en les tasques portuàries, i per mantenir els nivells d'ocupació i dels ingressos salarials, calia que tothom pren-

127. *Acta 117 de l'assemblea general de l'11 de març de 1992 i Acta 120 de la reunió de zones de 14 de setembre de 1992*. Esmentades a Ibarz (1998, p. 89).

128. Aquest article fou publicat un any més tard. *La Estiba*, núm. 10. 1985. *La Estiba*. Juny de 1988.

gués consciència de la serietat professional del treball. Era necessari capacitar-se en totes les noves tecnologies i especialitats que anaven desenvolupant-se als ports.

L'acord marc de 1988 comportà un gir radical del que havien estat fins aleshores les relacions laborals als ports. L'article 10 establí que en el termini d'un any les parts signants de l'acord havien de crear un sistema d'agrupació professional de les diverses categories existents, així com un sistema per a la promoció i la determinació de la classificació professional dels estibadors, sistema en el qual havia de participar una representació dels treballadors.

Poc temps després, es va elaborar un altre document a Barcelona, «Las relaciones laborales en los puertos»,¹²⁹ en el qual es plantejava que la professionalitat era l'eix a partir del qual havien d'organitzar-se les relacions laborals als ports, cosa que implicava acceptar la renovació tecnològica i l'augment de la racionalització per millorar els serveis portuaris. Amb tot, el text també exigia negociar tot allò que tingués a veure amb el concepte de professionalitat. Els aspectes més interessants d'aquest treball eren el canvi que representava respecte a les pràctiques sindicals de temps anteriors i la definició que feia de professionalitat, vinculada no solament a competències professionals, sinó també a qüestions psicològiques, com ara la disposició contínua a treballar, l'adaptació a circumstàncies laborals molt diferents per tipus de tràfics, mercaderies, etc., l'acceptació d'horaris i treballs a hores molt variables i intempestives, i l'adaptació a la intermitència del tràfic marítim.

En un llibre editat el 1988 per la Coordinadora, el sindicat dels estibadors dels ports espanyols, amb motiu del desè aniversari de la seva constitució, es féu un balanç del període anterior i s'indicaren les línies mestres del que havia de constituir el següent període. Tot i que no s'hi dedicava una atenció capital a la formació i

129. *La Estiba*. Juny de 1988.

la professionalitat, es defensava la necessitat de modificar les estratègies sindicals i l'actitud dels treballadors portuaris; per exemple, s'afirmava: «*Hemos de desterrar la imagen de que la formación es un "rollo", una pérdida de tiempo. No debemos dar por supuesto que lo sabemos todo. Siempre hay algo que aprender, y más ahora en que los tiempos cambian*».

Com dèiem, després de la crisi sindical de l'inici dels anys noranta es canviaren les estratègies sindicals, un dels elements centrals de les quals va ser la formació. Així, els treballadors participaren en l'elaboració d'uns plans de formació que es van començar a aplicar de forma sistemàtica el 1993.

En la premsa sindical, que havia emmudit de 1991 a 1995 a causa, entre altres motius, de la crisi sindical esmentada, hi començaren a aparèixer molts articles que tractaven de qüestions relacionades amb la professionalització i la formació. Des de 1995 la formació s'ha convertit en un element central del contingut de *La Estiba*. Aquests nous plantejaments sindicals sorgiren de Barcelona, per la qual cosa no ha d'estranyar que el primer article que hi feia referència tractés de la formació al port d'aquesta ciutat. En aquest article, de l'octubre de 1995, es parlava dels plans de formació realitzats, que tenien a veure, bàsicament, amb els mitjans mecànics, i s'explicava que les persones que els conduïen havien anat adquirint la capacitació per portar-ne de molt diferents i que cada persona tenia una mitjana de més de tres especialitats. Des d'aleshores el protagonisme barceloní en aquests aspectes de la formació no s'aturà en cap moment.

En el mateix número de la revista, hi havia un article de l'equip jurídic de la Coordinadora on es refusava el projecte patronal destinat a crear empreses de treball temporal específiques del sector portuari per a moments d'excés de feina. El principal argument per refusar aquest projecte era que es tenien poques garanties que els treballadors d'aquestes empreses tinguessin la professionalitat suficient requerida per a les tasques portuàries. Era un argument

molt similar a l'esgrimit pels sindicats durant els anys trenta, quan van formular unes crítiques per l'actuació d'esquirols. En analitzar la situació del port de València, on a causa de la manca de personal s'havia creat una empresa de treball temporal, s'expressava una queixa per la manca de capacitació dels integrants de la borsa de treball d'aquesta empresa, perquè havia dedicat poca atenció a la formació del personal. En el mateix article es reclamaven l'ingrés del personal estibador en la Societat d'Estiba i la seva formació contínua.

Durant més de deu anys, *La Estiba*, el portaveu dels estibadors de l'Estat espanyol, es va destacar contínuament el valor de la professionalitat. Aquesta defensa es va fer en estudiar la situació a diversos ports en números monogràfics o articles específics, com l'estudi del port d'Algesires el 1996 o el de Castelló i Bilbao el 2000. L'èmfasi en la capacitació professional era evident en arguments com aquest: «*Demostrar que hacemos bien nuestro trabajo y que nadie puede hacerlo mejor que nosotros es el único camino válido*» o en afirmacions com aquesta, de l'editorial del número 60 (hivern de 1996): «*En España los portuarios hemos luchado durante años para que se nos reconozca una profesionalidad ganada a pulso*». Al mateix número, Julián García, el secretari general de l'organització d'aleshores, també deia que «*los portuarios tienen un oficio y, lógicamente, somos nosotros quienes debemos llevarlo a la práctica*». En un article sobre els plans de formació es deia: «*Uno de los grandes retos que la Coordinadora se ha planteado es el de la formación permanente de los estibadores. El objetivo es potenciar la profesionalidad de los portuarios mediante su capacitación constante. Este es, sin duda, el único modo de asegurar los puestos de trabajo*». Al número 64 (estiu de 1998) s'afirmava: «*Para el sector de la estiba en general, pero para los estibadores en particular, la Formación Profesional tiene un valor estratégico cada vez más importante, dado el avance de las nuevas tecnologías*». I un any després s'hi insistia dient: «*Para que uno de los objetivos prioritarios de Coordinadora, la profesionalización, se convierta en una realidad cons-*

tante en el día a día de nuestros puertos, el colectivo de estibadores ha de asumir que la formación es un reto. Y un reto urgente». Hi va haver moltes afirmacions com aquestes, però no cal aportar-ne més per comprovar la importància que aquesta qüestió va adquirir a la dècada dels noranta entre els treballadors del sector.

Durant els darrers temps, els esforços per formar aquests treballadors s'han concentrat, en primer lloc, en la capacitat per conduir les grues i màquines que s'han anat introduint als ports en general i més en concret al port de Barcelona. Un altre aspecte considerat ha estat el coneixement del programari del control dels contenidors, una tasca dels confrontes o controladors, que han vist que la feina d'anotador se'ls ha modificat força. Finalment, també s'ha dedicat una atenció molt gran a l'aprenentatge d'idiomes i molt més concretament de l'anglès. A part d'aquests qüestions més tècniques, la formació també ha arribat a altres aspectes, com ara la formació sindical amb les Primeres Jornades de Formació Sindical, fetes a Barcelona el 1998 i que posteriorment han tingut continuïtat en altres ports espanyols.

Per fer aquestes tasques formatives s'han creat diverses escoles de formació portuària, que són gestionades per les diferents societats d'estiba. Se n'han obert a Barcelona, Las Palmas i Algesires, i algunes han donat lloc a la construcció d'instal·lacions pròpies, entre les quals destaquen l'escola i els simuladors de la de Barcelona. Els estibadors han reclamat el dret i la voluntat de participar en l'organització i la gestió d'aquestes escoles.

Les organitzacions sindicals han nomenat responsables sindicals de formació. Les assemblees generals de l'organització sindical han manifestat el seu suport explícit als plans de formació i les organitzacions s'han encarregat d'editar materials formatius com guies d'estudi. Tota aquesta estratègia s'ha beneficiat del criteri general de la Comunitat Europea, que ha donat suport institucional i econòmic als diferents plans formatius amb l'ajut dels fons del FORCEM, dedicats a la formació professional.

Aquests anys, Puertos del Estado, l'organisme ministerial del qual depenen les societats d'estiba, ha realitzat diversos plans formatius del sector de l'estiba. En el balanç del segon, realitzat entre el gener de 1995 i el març de 1996, els treballadors van criticar que les entitats responsables d'organitzar els cursos no n'havien fet a tot arreu. En aquest balanç també es mostrava que el de Barcelona era el port on la participació en aquests cursos havia estat més alta amb uns percentatges superiors al 120% de la plantilla. Això suposava que en aquest període la totalitat dels estibadors del port de Barcelona havien fet, si més no, un curs i alguns d'aquests treballadors n'havien fet dos.

Però la situació del port de Barcelona cada vegada depèn menys de les circumstàncies locals. En els darrers anys han sorgit diverses iniciatives per regular el sector. Al juny del 2001 es va plantejar una directiva europea sobre serveis portuaris amb la qual es pretenia que les empreses navilieres triessin lliurement el personal per a la descàrrega dels vaixells. Aquesta proposta de canvis es va gestar a partir d'un concepte nou: el de l'«autoassistència», d'acord amb el qual la tripulació dels vaixells podia fer la càrrega i descàrrega. La nova proposta va ser refusada radicalment pels estibadors de Barcelona i de tot Europa. Un dels arguments principals contra aquesta directiva fou que en aquesta norma no hi havia cap referència a la qualificació professional necessària per fer les tasques d'estiba i desestiba als ports. La lluita contra la directiva europea de ports va continuar, atès que, tot i haver estat reformada, se'n presentà una altra. A la introducció d'aquest treball es tracta d'aquest conflicte i es comença a reflexionar sobre l'evolució del port de Barcelona i la qualificació dels seus treballadors.

6. Conclusions

Les hipòtesis inicials de les quals partíem en començar aquesta investigació consideraven que des de la dissolució del sistema gremial fins a l'època actual sempre ha existit un nucli de treball especialitzat en les tasques portuàries, constituït pels treballadors més qualificats i que articulà el conjunt del sector. Aquest nucli de treball organitzat va variar en el temps i estigué format per un o més oficis que convisqueren al moll en cada etapa. Aquestes eren les hipòtesis principals que fonamentaven la investigació.

A hores d'ara podem afirmar que les hipòtesis tan sols s'han confirmat parcialment. És cert que en totes les etapes ha existit el nucli de treball especialitzat de què parlàvem, articulador de la resta. Sens dubte, l'especialitat que va tenir aquest paper més clarament fou la de bord, els treballadors de la qual, en cert sentit hereus directes del sistema gremial, van ser, si més no des de 1890 fins a 1975, l'eix principal de tota la trama laboral portuària. Abans els llanxers potser van tenir un paper similar, atesa la funció estratègica que tenien en la càrrega i la descàrrega. No obstant això, és una circumstància que no hem pogut estudiar en les fonts disponibles. De totes maneres, la construcció d'infraestructures portuàries afectà molt directament els llanxers, que de la nit al dia van perdre tota la importància que podrien tenir. També hi havia unes altres especialitats destacades, com ara la del cotó i la de la fusta, que van exercir una funció articuladora important. Amb tot, a causa de l'existència curta d'alguna o relativament curta en relació, per exemple, amb l'esdevenir de l'especialitat de bord, no van jugar un paper similar.

El que semblen suggerir algunes entrevistes és la diferenciació profunda entre els membres d'algunes especialitats. No tots els

obriers de cada especialitat tenien el mateix nivell de coneixements i habilitats, ni una disposició idèntica a fer les tasques que els eren pròpies. Ara, al final d'aquesta investigació, pensem que sortíem d'un punt de vista d'una gran utilitat analítica. Amb la consideració del sector portuari com un àmbit dintre del qual hi havia diferències ja fèiem un pas important. En el treball hem mostrat les diferències profundes en les formes com socialment es va construir la qualificació social en les especialitats estudiades; així com les competències i els coneixements que calien en cada ofici portuari. Això no obstant, ara ens sembla que aquesta concepció és insuficient i que cal anar una mica més enllà.

Si veure tots els treballadors del sector portuari com un tot indiferenciat era massa simplificador i obeïa a estereotips, s'esdevé quelcom similar en considerar cada especialitat com un conjunt uniforme.

Encara ens sembla cert que el sector s'articulà sobre la base d'un grup de treballadors amb unes competències especials en les seves tasques. El que no és tan clar és si, certament, aquest grup pertanyia a un o més oficis. No podem aportar dades concloents respecte a aquesta qüestió, ja que requereix una altra investigació, però en elaborar aquest treball hem trobat proves que a dins de cada especialitat hi podien conviure gent de tota mena. Per una banda, hem vist que hi ha treballadors plens d'orgull pel coneixement de la seva feina i que són capaços de descriure fins a l'últim detall de cada procés de treball. Per l'altra, n'hi ha uns altres que treballaven braç a braç amb ells i que estan molt menys preocupats per tot això. Aquests darrers formen part del col·lectiu obrer que va adoptar la força física com a centre de la seva valoració professional. La coincidència a la feina dels uns i dels altres féu possible durant anys que els vaixells es descarreguessin de forma prou eficient.

És clar que aquest plantejament és esquemàtic en excés, però dibuixa en traços molt gruixuts un dels caràcters principals de la qualificació al port. Ni els més coneixedors dels secrets de l'ofici no

deixaren de fer feines dures ni de treballar «tirant de sacs» com qualsevol altre, ni els més ignorants dels múltiples aspectes necessaris per fer ràpidament i correctament una descàrrega no tenien uns coneixements bàsics de la manera de fer moltes tasques. Tot i això, hi ha indicis clars que, efectivament, quan s'acabà el sistema que organitzava i reconeixia la competència als bastaixos, que eren els antics treballadors del port, existí un col·lectiu de treballadors qualificats que van constituir el conjunt del sector. Fins i tot se'ls va posar un nom, de manera que van passar de ser mers jornalers o peons a estibadors. *Estibador* és el nom amb què són coneguts actualment, però no sempre es feia servir per referir-se a aquest col·lectiu. Establint unes relacions conflictives amb els qui els contractaven, però també de col·laboració, anaren definint el reconeixement social de les seves habilitats. Anaren construint, en definitiva, la seva qualificació.

Aquest col·lectiu de treballadors pertanyia a determinades especialitats. No totes les especialitats generaren ofici o, si de cas, no totes ho van fer amb la mateixa intensitat. Això no obstant, no sembla cert que els treballadors d'una especialitat fossin els únics a fer aquesta tasca vertebradora. La qualificació es va generar mitjançant la tasca de grups més informals, constituïts per tots els qui dominaven uns coneixements determinats. Si bé és cert que, per exemple, en la defensa de les limitacions de l'accés a un mercat de treball sovint hi intervenien tots els treballadors d'una especialitat determinada, els coneixedors de la seva tasca eren els qui en tenien el protagonisme. A més, van ser els qui contribuïren més a la definició de les tasques de tots com a tasques qualificades.

Glossari

De vegades hem fet servir la forma castellana que hem trobat a la font original d'alguns estris o d'alguns procediments de treball del port, sigui perquè no n'hem trobat la traducció catalana o perquè era l'emprada pels treballadors, tot i ser catalanoparlants. No hem fet cap consideració filològica d'aquests termes.

Acoderat. Terme amb què es fa referència al fet que un vaixell està lligat al moll mitjançant un cap o corda anomenat *codera* que s'ha lligat a la popa de l'embarcació.

Amanter. Persona que es situa en un punt de la coberta d'un vaixell on la visibilitat és més bona que la del *maquiniller* i que amb uns signes fets amb les mans el guia per treure la mercaderia d'una bodega o per posar-la-hi. La mercaderia va penjada de l'amant, que és el cable que la subjecta.

«**Apurador**». Persona que feia una de les feines a les bodegues en la descàrrega del carbó vegetal.

Arrancador de bodega. Treballador que comença a treure sacs d'una bodega que n'està completament plena o que els té situats d'una forma que creen una superfície totalment plana.

Arrumbador. Terme que ve del castellà *arrumaje* i és un sinònim de *estibador*. S'utilitzava per als qui feien la tasca dels estibadors a terra.

Bocoi. Bóta amb una capacitat aproximada de 600 litres. Té el mateix diàmetre que la bóta, però menys alçada.

Braga. Una de les cordes amb què es lliguen els fardells de mercaderies per hissar-los. És un tros de cap, cable o cadena amb els dos extrems units i que, un cop passat al voltant de la càrrega a hissar, s'agafat a ganxo de la grua o del puntal.

Càrrega blanca. Terme amb què es designa la mercaderia que ha de descarregar-se d'un vaixell o carregar-s'hi, o bé qualsevol altre element de transport. Està formada per sacs, gra, caixes, barrils...

Càrrega negra. Terme sinònim de *carbó*; s'entén per *carbó* la mercaderia que ha de carregar-se o descarregar-se.

«**Cordillera**». Castellanisme emprat per designar un sistema utilitzat en la descàrrega de carbó mineral. Es feia una rasa on, com a mínim, cabia un home i des de baix s'anava fent caure el carbó que hi havia a la part de

dalt, a la *cordillera*, per omplir més fàcilment els coves amb què es treia el carbó.

Cosidor. Treballador encarregat de cosir els sacs de gra o de farina quan aquests quedaven omplerts amb una quantitat uniforme determinada.

Embragada. Conjunt de mercaderies agafat mitjançant una braga.

Embragar. Acte de formar una hissada amb l'ús d'una braga.

Engreix del rap. Expressió emprada al port de Barcelona per designar una forma de treballar a la bodega que no s'ajustava al que havien establert els capatassos i que consistia a situar en primer terme una filera de sacs o altres fardells ben col·locats i anar llançant per darrere la resta que queia de qualsevol manera. Amb aquest procediment s'augmentava el rendiment i, per tant, la retribució, però es podia afectar la seguretat dels vaixells.

Eslinga. Terme que sovint es fa servir com a sinònim de *braga*.

«**Fork-lift**». Anglisme que de vegades es catalanitza amb la forma *forlit* o *toro* i que designa un carretó elevador de forca proveït d'una plataforma, unes pinces o una forca que permeten l'apilament de les càrregues a una certa altura.

Forquillador. Treballador encarregat de la descàrrega de carbó vegetal que feia servir una forca o forquilla per manipular-lo. La forca s'utilitzava per evitar el deteriorament d'aquesta fràgil mercaderia.

Lingada. Forma abreujada de *eslingada* amb què es fa referència a l'embragada.

Mans. Conjunt d'homes que treballen a dins d'una bodega en la descàrrega d'un vaixell. Si es treballa alhora en quatre bodegues, hi ha quatre mans. El nombre de treballadors que componien una mà ha estat variable en el temps i depèn de la mercaderia a descarregar.

«**Maquinilla**». Màquina d'eix horitzontal que anava a bord de les embarcacions i que mitjançant unes palanques accionava un tambor on s'entrotllaven els cables del puntal, l'amant i l'*amantillo*.

«**Maquiniller**». Mariner o treballador portuari encarregat d'accionar el gigre o *maquinilla*.

Matrícula de mar. Sistema que regulava el servei militar en la marina de guerra i pel qual les persones que tenien un ofici relacionat amb el mar (mariners, pescadors, mestres d'aixa i treballadors portuaris) eren obligades a fer el servei en la marina. A canvi, el sistema els garantia determinats drets, com ara la competència exclusiva en les tasques que els eren pròpies. Durant tot el segle XIX els liberals intentaren posar fi a aquests drets o privilegis, tot i que no ho aconseguiren fins a 1873. Posteriorment es continuà denominant *matriculats* els treballadors portuaris més habituals.

- «**Motorrampa**». Castellanisme emprat per referir-se a una màquina destinada a transportar mercaderies. Està formada per una cinta sens fi que fa la translació i que roda entre corròns. Podia anar muntada sobre unes grans rodes que la desplaçaven i també se'n podia regular la inclinació, amb la qual cosa les mercaderies quedaven situades a altures diferents.
- Noliejador**. Persona física o jurídica a la disposició de la qual és posada una embarcació per tal d'efectuar un transport de mercaderies, especialment quan el tracte és fet mitjançant una pòlissa de transport o de noli. El noli és el preu estipulat per al lloguer d'una embarcació o per a un transport de mercaderies per mar.
- Oster**. Persona que s'encarregava de situar les ostes als puntals. Les ostes eren uns caps de corda o de cable destinats a immobilitzar el puntal i a fer que aquest es desplaçés de forma horitzontal.
- «**Palanquero**». Treballador responsable de desembarcar una mercaderia, en especial els coves de carbó vegetal, a través de la passarel·la feta de taulons que es situa per passar d'un vaixell al moll.
- Paletització**. Sistema de maneig i transport de les mercaderies que consisteix a disposar els productes damunt paletes o palets per traslladar-los.
- Palet**. Gal·licisme que es feia servir al port de Barcelona per referir-se a allò que s'expressa amb el terme *paleta*, que no tingué cap ús, tot i ser la forma correcta. És una plataforma generalment de fusta sobre la qual són disposades les mercaderies, que constitueixen petites unitats d'embalatge, per tal de formar una unitat de transport més gran, susceptible de ser manipulada mecànicament amb carretons elevadors de força en la càrrega i descàrrega i en l'emmagatzematge.
- Panyoler**. Responsable del panyol. *Panyol* és la forma emprada al port de Barcelona per anomenar el pallol, una petita construcció ubicada als molls per desar-hi material, eines, ormeigs i qualsevol estri o instrument auxiliar o necessari per facilitar una càrrega o una descàrrega.
- Posa**. Catalanització del terme *poza*, que fa referència a la part de la bodega que correspon verticalment a la de cada escotilla. Al port de Barcelona aquest mot sobretot s'utilitzava per designar el lloc al costat dels vaixells on les grues o els puntals deixaven la mercaderia perquè fos recollida pels treballadors d'aquesta especialitat.
- Preeslingada**. Mercaderia, en general fusta, que va eslingada o embragada des d'origen. Amb aquest sistema ja no cal embragar i desembragar a les bodegues i als magatzems, la qual cosa facilita i accelera la manipulació de la mercaderia.
- Puntal**. Perxa de secció cilíndrica que per una punta es lliga a un dels pals dels vaixells i pot ser moguda de babord a estribord i de dalt a baix, i per l'altra punta se'n pot graduar la inclinació. També s'anomena *puntal* la

grua simple ubicada a la coberta dels vaixells de càrrega, constituïda generalment per un pal o perxa articulada per la part inferior a la coberta o a un arbre i proveït d'aparell a l'altre extrem, que permet d'aixecar pesos, especialment per treure càrrega de la bodega.

«**Tinglado**». Castellanisme emprat per denominar els magatzems portuaris.

Toro. Vegeu *fork-lift*.

Trincador. Persona encarregada de trincar les mercaderies en una càrrega, és a dir, de subjectar fortament els efectes a bord amb trinquets, que són caps de corda o altres elements metàl·lics pel que fa als contenidors.

Xapador. Treballador que utilitza el xapo, normalment en la càrrega i descàrrega de carbó mineral, carbó vegetal i potassa.

Xapo. Mena d'aixada ampla sovint amb el mànec corbat i curt que serveix per cavar o per arreplegar terra. Al port es feia servir per a la manipulació de carbó i altres minerals.

Entrevistes

Relació dels treballadors portuaris entrevistats.

Nom	Abreviació emprada per a les citacions	Especialitat	Edat quan es féu l'entrevista	Durada de l'entrevista	Data d'enregistrament
Crespo, Francisco	Francisco C.	Controlador	62	185	9/12/2005
Julia Muria, Antonio	Antonio J.	Bord	80	77	8/11/2005
Llinares Pérez, Antonio	Antonio Ll.	Terra	81	101	16/12/2004
López Cumí, Cristóbal	Cristóbal L.	Bord		79	15/11/2005
López León, Felipe	Felipe L.	Bord	89	57	30/11/2004
Martell Mauri, Rosendo	Rosendo M.	Carbó mineral	89	101	30/11/2004
Piñero Cazorla, Isidro	Isidro P.	Capatàs / carbó mineral	74	94	28/5/1997
Piñero Cazorla, Isidro	Isidro P.	Capatàs / carbó mineral	74	118	27/5/1997
Piñero Cazorla, Isidro	Isidro P.	Capatàs / carbó mineral	74	61	21/7/1997
Vives, Josep	Josep V.	Terra		124	13/12/2005

Fonts bibliogràfiques

Asociación de Consignatarios de Barcelona. *Memoria 1932*. Barcelona: 1933.

CORROZA, Canuto. *Estudios sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y para los puertos*. Madrid: Imp. de la Vda. de J. Cosme de la Peña, 1865.

DURÁN Y BAS, Manuel. *La abertura del Istmo de Suez y el puerto de Barcelona*. Barcelona: Imp. Joaquin Bosch, 1858.

Exposición relativa al proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas de mar, elevada al Congreso de Diputados por la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona. Barcelona: març de 1862.

Estatutos del Montepío de San Juan y Reglamento de Trabajo. Barcelona: 1902.

Federación Patronal de Catalunya. *Breves consideraciones sobre la actual huelga de transportes*. Barcelona: 1923.

Informes de la junta del Almirantazgo y de la creada en Real orden de 4 de febrero último, relativas a las matrículas de mar. Impresas por acuerdo de las Cortes en la sesión de 17 de marzo de 1837. Madrid: 1873.

LOPEZ PICÓ, Josep Maria. *Poemes del Port*. Barcelona: Altés, 1911.

Reglamentación Nacional de Trabajos Portuarios. Boletín Oficial del Estado, núm. 124 (4.5.1947).

Reglamento del Montepío de Santa Eulalia, Barcelona, 1891.

Reglamento para el régimen de la Sociedad de Faquines del comercio de Barcelona. Barcelona: 1924.

SALAS, Javier de. *Marina española. Discurso histórico, reseña de mar y memoria en contestación a un proyecto sobre el ramo...* . Madrid: Imprenta de T. Fortanet, 1865.

Salvat Papasseit, Joan. *Óssa Menor*. 1925.

SASTRE, Miguel. *Las huelgas de Barcelona y sus resultados durante el año 1903*. Barcelona: 1904.

SASTRE, Miguel. *Las huelgas de Barcelona, 1910-1914*. Barcelona: 1915.

Servicios Sindicales del Puerto de Barcelona. *Los Servicios Sindicales del Puerto de Barcelona. Una realidad NacionalSindicalista. Diciembre, 1939*.

TRAVIESO, José Marcelino. *Nociones elementales de la ordenanza y legislación de las matrículas de mar, publicada en forma de diálogo*. Madrid: F. Serra de Madirolas, 1851.

VIGIER DE TORRES, Agustín; Pérez-Olivares Fuentes, Guillermo. *Compendio de derecho y legislación marítima*. Madrid: 1958.

Bibliografia

- ALEGRET, J.L. (1998). «Espacio, recursos e historicidad. La dimensión social de la pesca en el noroeste del Mediterráneo», *European Social Science Fisheries Network. Tour ESSFiN Workshop*. Syros.
- ALEMANY, Joan (1998). *El port de Barcelona*. Barcelona: Port de Barcelona.
- BALCELLS, Albert (1983). *Historia contemporánea de Cataluña*. Barcelona.
- BAHIA, Joana (2003). «"Imágenes que hablan". El uso de la fotografía en la investigación de campo», a *Historia, Antropología y Fuentes Orales*, núm. 29, p. 167-176.
- BEAN, R. (1982). «Custom, job regulation and dock labour in Liverpool, 1911-39», *International Review of Social History*, núm. 3, vol. XXVII, p. 271-289.
- BONAMUSA, Francesc; Serrallonga, Joan (1995). *Del roig al groc. Barcelona, 1868-1871. Quintes i epidèmies*. Barcelona: L'Avenç.
- BRAOJOS GARRIDO, Alfonso (1996). «La fotografía de prensa como fuente histórica. Un modelo de referencia: la aportación sevillana», *Ayer*, núm. 24, p. 69-90.
- CARRERAS, Albert; YÁÑEZ, César (1992). «El puerto en la era industrial: una síntesis histórica», dins CLAVERA, Joan; CARRERAS, Albert; DELGADO, Josep María; YÁÑEZ, César. *Economía e Historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*. Barcelona: Cívitas.
- COUPER, A.D. (1988). *Nuevas técnicas de la manipulación de la carga: repercusiones sobre el empleo y las destrezas de trabajo en los puertos*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- DA ORDEN, María Liliana (2004). «Fotografía e identidad familiar en la migración masiva de Argentina», *Historia Social*, núm. 48, p. 3-25.
- DAVIES, Sam; DAVIS, Colin; VRIES, David de; HEERMA VAN VOSS, Lex; Hesselink, Lidewij; Weinhauer, Klaus (ed.) (2000). *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labor History, 1790-1970*. Aldershot: Ashgate.
- GÓMEZ BUENO, Carmuca (2000). «Del etiquetado de las ocupaciones según el nivel de cualificación», *Sociología del Trabajo*, núm. 39, p. 33-61.
- IBARZ GELABERT, Jordi (1993). «Disciplina, rendimiento, resistencia y acomodación. Los estibadores portuarios de Barcelona en la II República y el primer Franquismo. (1930-1947)», *Cuadernos de Relaciones Laborales*, núm. 3, p. 51-63.

- IBARZ GELABERT, Jordi (1996). «Culturas del trabajo de los estibadores. Obreros, capataces y patronos en el puerto de Barcelona en los años 30», dins Castillo, Santiago (coord.). *El trabajo a través de la historia*. Madrid: Asociación de Historia Social. Secretaria de Formación Confederada-UGT. Centro de Estudios Históricos.
- IBARZ GELABERT, Jordi (1998). *La construcción de un espacio sindical portuario. Historia general de la Coordinadora*. Barcelona: Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar.
- IBARZ GELABERT, Jordi (2000). *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.
- IBARZ GELABERT, Jordi (2001). «En "bicicleta" hacia ninguna parte. El corto viaje de la descarga mecánica del carbón en el puerto de Barcelona, 1899-1965», dins Arenas Posadas, Carlos; Florencio Puntas, Antonio; Pons Pons, Jerònia (ed.). *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*. Sevilla: Mergablum.
- LARA LÓPEZ, Emilio Luis (2003). «Nacionalcatolicismo y religiosidad popular (1939-1953). Un análisis de documentación fotográfica», *Historia, Antropología y Fuentes Orales*, núm. 29, p. 71-83.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto (2002). «Unas notas sobre el asociacionismo pesquero en el norte de España. Las cofradías de mareantes del País Vasco», *XIII Economic History Congress. Buenos Aires 22-26 July 2002*. <http://www.eh.net/XIIICongress/cd/programme-papers11.htm> [consulta el 10 de diciembre de 2005].
- MALUQUER DE MOTES i BERNET, Jordi (1998). *Història econòmica de Catalunya. Segles XIX i XX*. Barcelona: Proa, UOC.
- MILLER, Raymond Charles (1969). «The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross-Cultural and Cross-Time Generalizations», *Comparative Studies in Society and History*, vol. 11.
- ORTEGA DE LA TORRE, Eduardo (1990). «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'Història Contemporània del País Valencià. Universitat de València*, núm. 8, p. 133-157.
- PIQUERAS ARENAS, José A.; SEBASTIÀ Domingo, Enric (1991). *Agiotistas, negros y partisanos. Dialéctica social en vísperas de la Revolución Gloriosa*. València: Edicions Alfons el Magnànim.
- RIEGO, Bernardo (1996). «La historiografía española y los debates sobre la fotografía como fuente histórica», *Ayer*, núm. 24, p. 91-111.
- SANCHIS, Enric (2001). «Cualificación, socialización y terciarización», *Revista Internacional de Sociología*, núm. 30, p. 139-167.

- SOTO CARMONA, Álvaro (1989). *El trabajo industrial en la España contemporánea (1874-1936)*. Barcelona: Anthropos.
- VALDALISO, Jesús M^a (2001). «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, núm. 1, p. 55-79.
- VAN VOSS, LEX Heerma; VAN DER LINDEN, Marcel (2003). «Estibadores: configuraciones 1790-1970», *Historia Social*, núm. 45, p. 35-52.
- VÁZQUEZ LLÓ, José Manuel (2005). «Supervisión y control de los gremios de mar por las autoridades de Marina: los cabos celadores y otras disposiciones de la ordenanza de matrículas de 1751», dins *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica. Santiago de Compostela, septiembre de 2005*. <http://www.usc.es/es/congresos/histec05/b6.jsp> [consulta el 10 de diciembre de 2005].

Els treballadors portuaris de Barcelona formen un col·lectiu que tradicionalment ha estat considerat com un tot indiferenciat, constituït per treballadors poc qualificats i dedicats a una tasca on la força física és l'element determinant. Però l'anàlisi històrica dels diversos processos de treball relacionats amb les principals mercaderies manipulades al port mostra la diversitat de les feines que s'hi van fer en cada moment, així com l'existència permanent d'un nucli important de treballadors especialitzats. En el text s'assenyala no tan sols la continuïtat dels conflictes i desavinences entre els estibadors i els seus empresaris sinó també dels interessos comuns d'uns i altres. Consens i conflicte s'han articulats en relació a conceptes com els de «qualificació», «llibertat de comerç», «mercat de treball reservat», «exclusivitat» i «professionalització», des del segle XIX fins a l'actualitat. L'anàlisi d'aquest procés ens proporciona algunes claus per comprendre no tan sols la situació present del sector portuari sinó també els processos de liberalització econòmica més recents. Aquesta monografia ha comptat amb el suport del Museu Marítim de Barcelona i és el resultat d'una recerca de l'Inventari del Patrimoni Etnològic de Catalunya (IPEC) que duu a terme el Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana.

JORDI IBARZ GELABERT (Barcelona, 1962) és professor d'Història Contemporània a la Universitat de Barcelona. Ha centrat la seva recerca en les relacions laborals al port de Barcelona. Amb relació a aquesta àrea ha publicat *La construcció de un espacio sindical portuario* (1998), *Treballar a ciutat* (2000) i *Treballant el silenci* (2004).

