



Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)

Brendan J. von Briesen^(*)

Resumen

La historiografía tradicionalmente hegemónica de la historia del trabajo descarta la continuidad entre los gremios y los sindicatos. Aquí, estudiamos un ejemplo muy claro de que, en algunos casos, sí hubo una continuidad directa. Por ende, Tarragona representa una experiencia importante en el desarrollo del sistema gremial del antiguo régimen al sistema capitalista – un proceso ligado en sus momentos a los cambios de régimen político, el ciclo de crisis y transformaciones en las actividades económicas y la transición de la vela al vapor (entre otros factores). Cuando la abolición de los gremios llegó al sector de transporte marítimo a finales del siglo XIX (cuatro décadas después de la abolición general de los gremios en toda España), el gremio horizontal del antiguo régimen pasó a reconstituirse en 1873 como una “Sociedad” que funcionaba como un colectivo laboral, miembro de la Asociación Internacional del Trabajo (AIT, la Primera Internacional). En 1897 este colectivo pasó a limitar sus actividades a las de una sociedad de socorro mutuo (basado en su antigua tradición de apoyo mutuo a través de la cofradía del gremio). Dos décadas después, cerca 1915, aparece una sociedad obrera (sindical) del sector, la cual duró, por lo menos, hasta la irrupción de la Guerra Civil.

Palabras Claves: Trabajo portuario; Gremio; Sindicato; Estibador; Descargador.

Outline of a history of cargo handling in the port of Tarragona, Spain (c.1760-1936)

Abstract

The traditionally hegemonic historiography of labor history discards the continuity between guilds and trade unions. Here, we examine a very clear example that, in some cases, there was direct continuity. As such, Tarragona represents an important experience in the development from the guild system of the ancien régime to the capitalist system – a process connected at times to changes in the political regime, the cycle of crises and transformations in economic activities, and the transition from sail to steam (among other factors). When the abolition of the guilds reached the maritime transport sector at the end of the nineteenth century (four decades after the general abolition of guilds in Spain), the horizontal guild reconstituted itself in 1873 as a “society” that functioned as a labor collective, and a member of the International Workingmen’s Association (IWA, the First International). While this collective limited its activities to those of a mutual aid society in 1897 (based in the ancient tradition of mutual aid of the guild’s confraternity). Two decades later, circa 1915, a sector-level organization appeared, and which lasted at least until the explosion of the Spanish Civil War.

Keywords: Port labor; Guild; Trade union; Stevedore; Dockworker.

^(*) Máster y Doctor en Historia Económica (Universitat de Barcelona). Red Europea de Historia del Trabajo e investiga con el grupo consolidado “Trabajo, Instituciones y Género” (TIG, U. Barcelona) y en el Proyecto de la European Research Council “Seafaring Lives in Transition” (SeaLiT), España. E-mail: brendanjvb@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7774-2916>



“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)¹

Introducción

El presente trabajo es una aproximación a la historia del trabajo portuario en Tarragona, España. Traza la trayectoria desde el sistema gremial del antiguo régimen hasta la consolidación del sistema capitalista a inicios y mediados del siglo XX. Por ende, se fundamenta en la historia del trabajo y la historia marítima-portuaria. En tanto a la historia marítima-portuaria, combina el desarrollo del puerto como infraestructura con sus instalaciones y su funcionamiento como entorno laboral, económico y sociocultural (Williams, 2003).

Las bases teóricas del trabajo portuario se han venido desarrollando en las últimas décadas, especialmente desde la publicación, en 2000, de *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790–1970*, una colección de estudios de caso y una serie de análisis temáticas de entre ellos; y de la publicación de una monografía sobre el sector de transporte en el “sur global” (Davies *et al.*, 2000; Bellucci *et al.*, 2014). A diferencia de algunas actividades laborales, el trabajo portuario está directamente relacionado al comercio (clases y cantidades de carga y su manera de embalaje, características de los medios de transporte marítimo y terrestre, etc.) y el puerto (su condición hidrogeológica, la infraestructura y sus instalaciones, etc.). Además, sus lugares de trabajo son, generalmente, espacios importantes en el sistema urbano. Por ende, un estudio del trabajo portuario requiere una variedad de consideraciones que, a primera vista, no están relacionadas con el trabajo.

Entre las grandes fases del trabajo de carga y descarga, la primera es la “configuración artesanal”, basada en el sistema gremial. Por ende, a nivel teórico, ha representado el punto de partida de la investigación histórica. Pero la mayoría de las investigaciones del proyecto se dedicaron principalmente a la “configuración casual” del mercado laboral. Jordi Ibarz hizo una revisión de la literatura de trabajos publicados después de *Dock Workers*, concluyendo que menos del 6% de publicaciones recientes incluyen o se dedican a la historia de la época artesanal (Ibarz, 2016; Cole & Hart, 2018). En el presente trabajo, la configuración artesanal -basado en un monopolio *de jure* y luego *de facto* de un colectivo de trabajadores- duró hasta los inicios del siglo XX.

El sistema gremial se compone, normalmente, de una estructura jerárquica y tripartita (aprendiz, oficial y maestro) que correspondía al ciclo de la vida laboral. Pero el gremio estudiado aquí (el Gremio de Mareantes) parece haber sido más horizontal, funcionando como un colectivo de trabajo entre maestros (sin aprendices ni oficiales en el oficio o el gremio). La lógica horizontal reflejaba el trabajo en colectivo a base de las necesidades del manejo de la carga. Específicamente, trabajaban en cuadrillas de agremiados bajo la dirección de unos líderes de cuadrilla elegidos por sus conocimientos. La oportunidad de trabajar en un día se determinaba por sorteo, y se distribuía los ingresos colectivos a base de las jornadas trabajadas. Las posiciones de liderazgo se distribuían a base de un proceso democrático. Los ingresos también mantuvieron el fondo de la cofradía del gremio con la cual llevaron a cabo sus actividades de apoyo mutuo.

Por lo general, la importancia de la primera industrialización, el grado y la profundidad de las transformaciones en los modos de producción -de la artesanal basada en los pequeños talleres de los maestros gremiales a la capitalista concentrada en fábricas utilizando la fuerza de vapor- justificaron una perspectiva analítica basada en la absoluta diferenciación entre la época artesanal y la industrial. Por lo general, se negaba la continuidad entre los gremios del antiguo

¹ El autor agradece a Jordi Ibarz y Daniel Muntané por sus contribuciones, comentarios y críticas a lo largo de esta investigación. Este trabajo combina resultados iniciales obtenidos dentro del marco de una iniciativa de investigación y dos proyectos de investigación: la Red Iberoamericana de Investigación en Comunidades Marítimas (RIICoMa); el proyecto “Mundos del trabajo en transformación (1750–1930): cualificación, movilidad y desigualdades” [HAR2017-84030-P], financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (España); y el proyecto “Seafaring Lives in Transition: Mediterranean Maritime Labour and Shipping, 1850s-1920s - SeaLiT” [ERC-2016STG 714437], financiado por la Unión Europea a través de un European Research Council Starting Grant.

régimen y las empresas y organizaciones obreras del siglo XIX (Webb & Webb, 1894; Hyman, 1989).

La historiografía ha dado un giro en las últimas décadas de tal grado que se hace más común hablar de diversas formas organizativas y relaciones laborales dentro del sistema gremial. Esta perspectiva analítica ha florecido desde los 1990 a llegar a nombrarse el “regreso de los gremios” (“return of the guilds”) (Lis & Soly, 1994; Lucassen *et al.*, 2008; Nieto Sánchez & Zofío Llorente, 2015, 2016). Además de aplicar el concepto de organizaciones análogas a los gremios (“guild-like organizations”) fuera del mundo europeo-colonial, intenta identificar contribuciones del sistema gremial al desarrollo del capitalismo (Epstein, 1998, 2008; Epstein & Prak, 2008). Incluso, se han identificado continuidades directas entre algunas organizaciones gremiales y los sindicatos. Mientras que los partidarios del “regreso” subrayan aspectos de una relación de contribuciones y cierta continuidad, académicos más críticos a esta línea han enfocado en los aspectos de los gremios que fueron contrarios al desarrollo económico capitalista (Ogilvie, 2019).

Considerando la historiografía, la presente se dirige a explorar la continuidad entre el sistema gremial y las organizaciones sindicales a finales del siglo XIX e inicios del XX dentro del trabajo portuario. En el caso de Tarragona, se puede estudiar el desarrollo de unas organizaciones muy ligadas durante momentos de grandes cambios y como reaccionaron frente a la transformación de su mundo laboral. El artículo cierra antes de la Guerra Civil, ya que existe una bibliografía notable sobre el período (González Huix, 1995; Simón, 2006).

El escenario: una ciudad portuaria con una flota mercantil deficiente

En 1859, el arqueólogo tarraconense Bonaventura Hernández i Sanahuja publicó un breve, pero ricamente detallado resumen de la historia de Tarragona y su puerto, y nota que:

Escribir la historia del puerto de Tarragona es escribir la historia de esta antiquísima ciudad; de manera que, se halla tan enlazada y unida la fundación de esta con su puerto, que no puede hablarse de la una sin el concurso del otro; ó mejor dicho, la existencia de la primitiva ciudad de Tarragona fué seguramente debida mas que á su posición naturalmente fuerte, condición indispensable en aquellos remotos tiempos, á la seguridad de su puerto natural [sic] (Hernández i Sanahuja, 2002, p. 5).

Dada su importancia económica, es normal que los puertos figuren de manera importante en la historia local de las ciudades portuarias, y de las investigaciones regionales. En algunos casos, la ciudad crecía al alrededor del puerto, creando una integración orgánica del puerto en la ciudad. En otros casos, la urbe (muchas veces amurallada en las ciudades europeas) se localizaba a poca distancia del puerto o playa donde se efectuaba la carga y descarga, creando así un puerto a extramuros, pero integral en el sistema urbanístico. Además de las ciudades portuarias, también se puede considerar las relaciones entre una urbe y su puerto distante (Muñoz Navarro, 2008).

A nivel regional, Tarragona es la capital política y administrativa de la provincia de Tarragona, cuyo Camp (campo, el cual era también su hinterland) se dedicaba a actividades agrícolas, especialmente de la viña y, luego, de frutos secos para la exportación. Pero la ciudad de Tarragona no ha sido siempre la primera ciudad a nivel económica o demográfica. A unos dieciséis kilómetros tierra adentro se encuentra la ciudad de Reus. Para entender el desarrollo de Tarragona, es necesario tener en cuenta la competencia con Reus y con su puerto de enlace de Salou (a trece kilómetros de Tarragona). Reus-Salou era un importante complejo para la exportación de productos de la viña, y el puerto de Salou ocupó el segundo lugar a nivel de Cataluña -después de Barcelona- a lo largo del siglo XVIII (Alemany, Blay, *et al.*, 1986, pp. 66–72). Además de beneficiarse de los frutos de la viña, Reus experimentó un importante proceso de crecimiento demográfico: entre 1719 y 1787 la ciudad creció en un 634% frente a la incapacidad de Tarragona de ni siquiera duplicarse en términos poblacionales en el mismo periodo. Esto formó la base de un proceso de protoindustrialización a base de los textiles, con su

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

consecuente proceso de industrialización plena en Reus, mientras que en Tarragona, no (Ferrer, 2012). Alemany *et al.* (1986) subrayan los factores que contribuyeron al modelo de desarrollo económico de Tarragona en el siglo XVIII:

La poca participación de la ciudad de Tarragona en el proceso industrializador del Camp se debió, entre otros factores, a la pobreza económica local que siguió a la guerra “dels Segadors” -donde tuvo mucho que ver la destrucción del puerto- y la postura de las clases dominantes, nobleza y clero, que impidieron el crecimiento del sector secundario ya que sus intereses eran puramente rentistas. (pág., p. 64)

En tanto a la actividad económica de la ciudad de Tarragona, Alemany *et al.* (1986, p. 79) citan una obra contemporánea, por Pascual Madoz, de 1849:

No cuenta esta ciudad [con] aquellos grandes establecimientos, que su inmediata la de Reus; la situación de Tarragona ofrece un mejor campo a las operaciones mercantiles; así pues solo se hallan aquellas manufacturas, más análogas á esta profesión, como la construcción de velas para buques; toneleros, aserradores de madera, carpinteros y agentes o comisionistas y corredores; por lo demás no escede á las otras ciudades de su clase, donde se ejercen los oficios necesarios para las atenciones de la vida... [sic].²

Madoz explicó la poca actividad de la construcción naval por la poca profundidad de la playa. También notan que, a estas alturas, Tarragona había sobrepasado a Reus-Salou en términos de exportación, gracias a las mejoras del puerto a finales del siglo XVIII y a la mejor comunicación con Reus (Alemany *et al.*, 1986, pp. 79–81).

Tarragona era una ciudad dividida en tres partes, con un puerto extramuros integrado en el desarrollo urbanístico de la ciudad. La Parte Alta era la ciudad medieval, amurallada donde se concentraban las residencias de toda clase de personas, y las actividades administrativas, eclesiásticas y comerciales de la ciudad. La Parte Baja -con el puerto y el barrio “La Marina” como su corazón y razón de ser- se encontraba a poca distancia del casco antiguo, travesando una zona de extramuros (la Parte Media), básicamente sin edificios hasta mediados del siglo XIX.

Con el desarrollo económico de la ciudad, las infraestructuras físicas y los sistemas de logística para la exportación se fueron concentrando en el barrio “La Marina”, como las bodegas de almacenamiento y los talleres de fabricación de tonales de diversas medidas, (incluyendo barriles y los más grandes bocoyes) para el transporte del vino y aguardiente. En tanto a la logística, se contrataba la mano de obra de los gremios -y, luego, de los miembros de las sociedades obreras- allí mismo.

Inicialmente, la Parte Baja consistía en un solo barrio marítimo, “La Marina”. El segundo barrio marítimo, “El Serrallo”, empezó como una aglomeración de barracas pesqueras (donde muchas veces residía la familia).

Las casetas fueron desalojadas a finales de los 1850 a raíz de la entrada de las vías del ferrocarril. Pero a partir del 17 de julio 1865 se permitió la construcción de casas “siempre que estuvieran hechos de madera y sobre ruedas, a fin de facilitar su traslado cuando conviniese a las autoridades militares” (López Bonillo & Rovira i Gómez, 1986, pp. 91–92, 91). “El Serrallo” creció como barrio residencial y el epicentro de la vida y cultura marítima de la ciudad (González Márquez, 2011, p. 116).

A inicios de los 1780 el puerto se encontraba en una condición deplorable, ya que su antiguo muelle (del siglo XIII) había caído en el abandono:

[... E]stando en el dia inutilizado, y de ningun abrigo para las Embarcaciones, pues solo entran en el Puerto buques de treinta quarenta toneladas, y anclan los de

² Cita a Pascual Madoz, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Tomo XIV, (Madrid, 1849).

mayor magnitud à unas doscientas varas de distancia. De un año á otro arriban à él ciento y cincuenta barcas latinas, así extranjeras como de la costa, y el Reyno; y asimismo unos diez, ò doce Navíos mercantes para la saca de los frutos del país (Espinalt y Garcia, 1781).



En tanto al desarrollo del puerto, se subraya la suma importancia del “Proyecto de Apodaca” en la habilitación del puerto y sus primeros pasos de garantizar un sistema útil de muelles. Gracias a su posición favorable en relación con la de Reus-Salou en las relaciones con el gobierno central (Madrid) para el financiamiento de las mejoras infraestructurales.

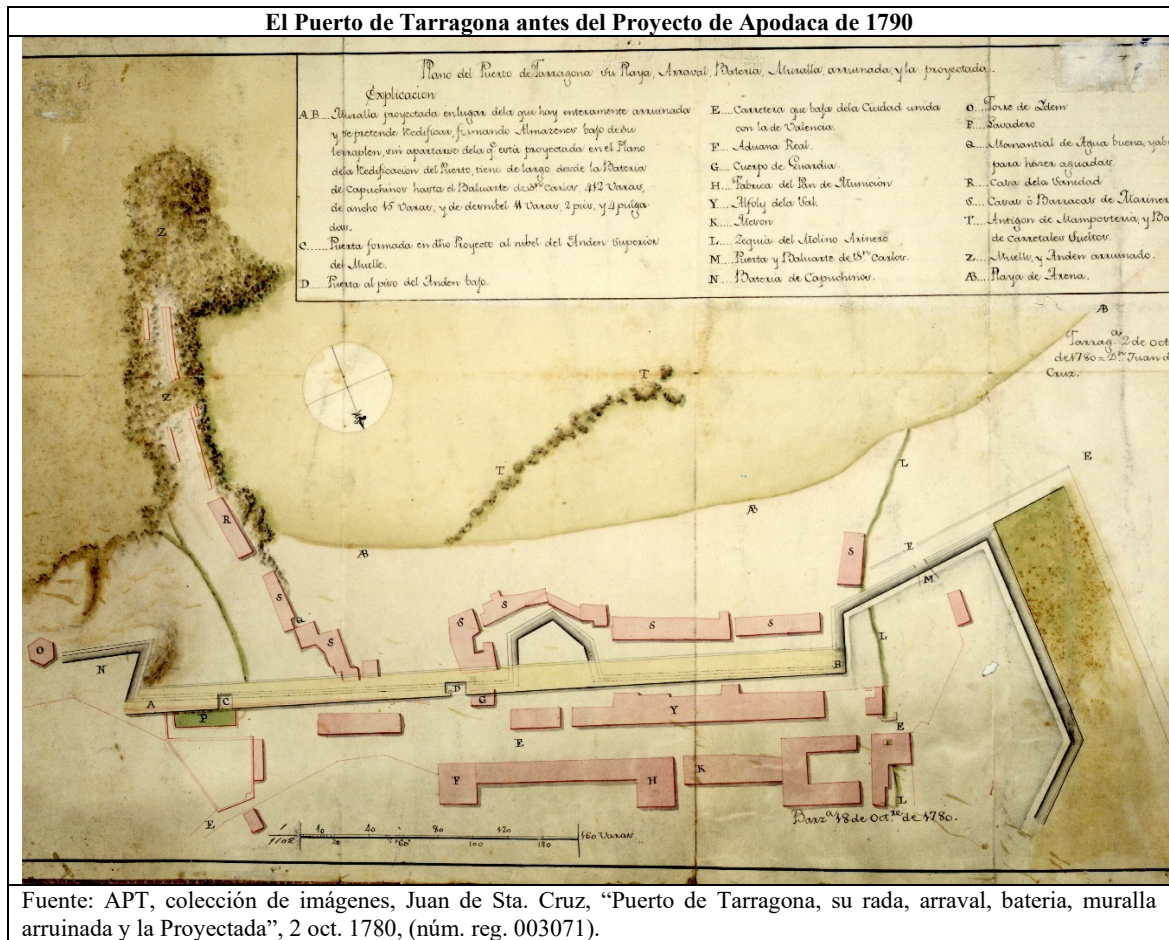
A partir de 1790, el capitán Juan Ruiz de Apodaca -habiendo determinado su preferencia como asesor real, a favor del puerto de Tarragona en vez de Salou- planificó e inició una modernización del puerto.

Para ello contaba con el valioso apoyo político-moral y económico del arzobispo Armanyà y de los gremios de la ciudad (López Bonillo & Rovira i Gómez, 1986, pp. 40–47). Contempló la limpieza del puerto y la reconstrucción y prolongación del muelle para mejor albergar la zona de anclaje.

El contexto general se basaba en la inclusión del puerto de Tarragona en el sistema de exportación transatlántica colonial -un derecho concedido en 1761- y con la apertura de sus Aduanas en 1772.

El Proyecto de Apodaca fue ejecutado en gran medida por Juan Smith (con algunas modificaciones) a partir de 1799, aunque las obras fueron paralizadas en 1810 a causa de la invasión francesa (Alemany *et al.*, 1986, pp. 66–88).

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”



La gran mayoría del tráfico era de cabotaje durante la primera mitad del siglo XIX (Alemany, Blay, *et al.*, 1986, p. 79). En gran medida, el puerto no cambió cualitativamente durante la primera mitad del siglo XIX (Alemany *et al.*, 1986, pp. 75–104). A partir de 1852, el puerto de Tarragona fue considerado un puerto de interés general (favoreciendo su financiamiento por parte del gobierno central). Esto potenció la capacidad de construir las obras contempladas en el proyecto de Camón de 1850.

Entre ellas, las más importantes fueron la instalación del ferrocarril en 1856, desde Reus y mejoras en el dique del Levante. En 1863 el ingeniero Alvarez redactó otro proyecto general (similar al proyecto de Juan Smith) para el puerto para adecuarlo al tráfico con un dragado y la construcción de un contradique, puestos en marcha a finales de la década. El trabajo forzado de los presidiarios fue importante a lo largo de estas mejoras, que además sufrían de dificultades económicas y competencias negociadas entre la administración local y el gobierno central (Alemany *et al.*, 1986, p. 96–99).

Es importante tener presente que el transporte marítimo estaba experimentando los impactos de la primera revolución industrial, basada en la introducción del vapor (Pascali, 2017; Valdaliso, 1992). Con la aplicación del vapor a la manufactura, la demanda por el carbón mineral disparó en algunos puertos, el trabajo del carbón fue “libre” (es decir, no estaba bajo ningún régimen de privilegios monopolísticos). El crecimiento de la presencia de vapores aumentó aún más la necesidad de carbón mineral.

En tanto a los impactos de la creciente presencia de vapores y del aumento de toneladas de estos sobre el trabajo de carga incluyen: la mayor importancia del modelo de empresa capitalista (sustituyendo el tradicional modelo unipersonal o familiar); y un aumento de la presión por incrementar la eficiencia de la carga y descarga, combinado con un aumento en las toneladas de los buques. Los vapores, con sus grandes dimensiones, también requerían la ampliación de los puertos, especialmente en términos de la profundidad de la rada al lado de los muelles.

Después del Proyecto de Apodaca: un puerto recuperado (c. 1811)



Fuente: “Plan de Tarragone assiege en prise d’ assaut le 28 juin, 1811”, en M. Suchet, *Memoires du Marchel Suchet sur sus campagnes en Espagne depuis 1808 jusqu’ en 1814* (c.1815). Detalle de un grabado del sitio de la ciudad durante la guerra napoleónica. Se nota el estado del puerto con el dique del Levante.

Alemany *et al.* notan la importancia de la inversión en barcos en Tarragona entre 1850 y 1865, aproximadamente. Además, algunos de estos inversores fueron de los primeros en mantener una flota totalmente de vapores. Después de una década de crisis (durante el Sexenio Democrático, 1868-1874) la llegada de la plaga de filoxera y la destrucción de las viñas en Francia abrió una época dorada para la exportación de vinos. La población de la ciudad creció de manera correspondiente y se reflejó con la urbanización de la Parte Media de la ciudad (Alemany *et al.*, 1986, pp. 89–96).

Aun así, la flota mercantil de la Provincia de Tarragona se encontraba entre los menos importantes en términos de toneladas registradas. Cada año, la Marina (fuerza naval) publicaba una *Lista Oficial de Buques de Guerra y de la Marina Mercante de España*, en la cual se detallaba cada buque mercantil (mayor de veinte toneladas y, luego, de cincuenta) registrado en España y sus colonias.³ En 1873, Tarragona se encontraba en el lugar treinta de treinta y nueve entre las provincias en términos de tonelaje registrado. Una década después, había caído al lugar treinta y dos de treinta y nueve. En 1893, cuando la transición de vela a vapor ya estaba consolidada a nivel nacional, Tarragona figuraba en el lugar treinta y dos de cuarenta y uno. El total de toneladas registradas en Tarragona cayó de 869 en 1873 a 476 en 1883, registrando 479 una década después. No obstante, aunque no tuviera una importante flota propia, seguían llegando buques:

[Entre] 1860 y 1880, el número de veleros se reduce a la mitad y el de vapor se duplica. El número de toneladas, por el contrario, disminuye poco en el primer caso, lo que manifiesta el aumento en el puerto de barcos de vela, mientras que en el segundo se multiplica por trece, y demuestra así, aparte del aumento en el puerto de vapores, la mejora de las condiciones del puerto, capaz ya para albergar barcos de más de 3.000 toneladas (Alemany *et al.*, 1986, pp. 91–93).

López Bonillo y Rovira i Gómez (1986, pp. 70–72), también informan sobre el número, clase y toneladas de los barcos entrados en el puerto entre 1860 y 1882: en 1860 fueron 2.626 veleros

³ La *Lista Oficial de Buques* fue publicado cada año a partir de 1871 por la administración de la marina.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

registrados con 111.254 toneladas y 308 vapores de un total de 20.515Tn. Dos décadas después, en 1882, solo entraron 1.057 veleros (81,636Tn), pero entraron 643 vapores con un total de 314.055Tn (1986, p. 71). Con algunas variaciones, entre 1871 y 1882 se redujo en dos terceras partes el tonelaje de cabotaje y se triplicó la importancia del tráfico de altura (1986, pp. 42-43). Entre 1882-1890, se percibe un notable declive en el número de barcos entrados y de toneladas cargadas y descargadas. Después de 1884, la cantidad de carga superaba la descarga en todos los años menos 1898 y 1899 (Alemany *et al.*, 1986, p. 92). Pero este crecimiento llegó a su fin en 1891, cuando la filoxera llegó a las viñas de Tarragona, precipitando otra crisis en el sector y en la economía de la ciudad. López Bonilla y Rovira i Gómez notan la importancia del descenso en las exportaciones de vino entre 1892 y 1896, citando las facilidades proporcionadas por el ferrocarril para exportar desde Barcelona (exenta del pago de derechos) (1986, p. 72). De acuerdo con Alemany *et al.*, “en el año 1900 estaban censados 23.432 personas, 3.802 menos que trece años antes” (1986, p. 90). Alemany *et al.* subrayan la importancia sobre la exportación a raíz de la filoxera en 1892 y sobre la caída en la importación por la crisis colonial en 1897 y 1898, por la pérdida de Cuba.

Consta la matriculación, en 1890, de un único vapor mayor de cincuenta toneladas brutas, el *Joaquín Pujol*.⁴ El vapor era de 432 toneladas (menos que la mitad del promedio de la flota española) y tenía una capacidad neta de 249 toneladas. Construido en 1855 en Inglaterra, aparece en el registro por primera vez como el *Rápido*, en la Habana. Fue registrado bajo el mismo nombre en Barcelona en 1874, y luego como el vapor *Santueri* en Palma de Mallorca para exportar vino a Francia. Es decir, el único vapor registrado en Tarragona ya había tenido treinta y cinco años de servicio en una variedad de puertos y experiencia en el tráfico de vinos y mercancía general. A finales de los 1880, Tarragona estaba en su ruta, llegando con bocoyes vacíos y alguna mercancía general y saliendo de Tarragona con bocoyes llenos de vino, además de su tráfico con otros puertos de la costa.⁵

Por lo general, el tráfico de vapores en Tarragona venía de una variedad de puertos europeos importantes, incluyendo Barcelona. Se anunciaban también los movimientos de barcos tradicionales con comercio con la costa catalana. Frente esta situación de tráfico el papel de la empresa consignataria fue imprescindible como intermediaria entre los descargadores, el dueño del buque y los dueños de la carga. La figura surge a dentro de la transición del sistema gremial al sistema capitalista, y la transición de comercio tradicional a base de veleros, al comercio moderno basado en vapores compitiendo en un mercado global y más libre. Más importante aún, los consignatarios se encontraban en la posición cliente-patronal frente las cuadrillas. Así que funcionaban como intermediarios entre las empresas de las líneas marítimas y los trabajadores, defendiendo los intereses de las empresas (Gómez Cruz, 1990, p. 513). Eventualmente, el primer Código de Comercio, de 1885, define la figura de consignatario (tanto como consignatario de buques y como consignatario de la carga): “se entiende como tal a la persona que tiene derecho a que le sean entregadas las mercancías, y su nombre aparecerá en el conocimiento de embarque como destinatario de las mismas. Por tanto, será la persona a cuyo nombre se encuentra dirigido el cargamento. En su caso recibirá las mercancías del consignatario del buque y deberá pagar el flete” (Gutiérrez Soto, 2017, pp. 5-9: 8-9). El papel de consignatarios es notable en Tarragona considerando la enorme importancia de las exportaciones en buques ajenos.

El Gremio de Mareantes, La Matrícula de Mar y el fin de la configuración monopolística

La figura por excelencia del antiguo régimen europeo para la organización del trabajo artesanal fue el gremio, cuyos deberes, responsabilidades y poderes monopolísticos se enmarcaban en sus ordenanzas (generalmente concedidas por la corona o un gobierno municipal). A cambio de ciertas obligaciones al servicio del estado, el gremio de cada oficio monopolizaba aspectos de la vida económica urbana.

⁴ Lista Oficial de Buques de 1873.

⁵ *El Mercantil*, Tarragona, 13 de abril 1888, 3. [<https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora>]

Una serie de factores se alinearon para crear y promover la ideología liberal en la segunda mitad del siglo XVIII, primero en el campo económico y luego en el campo político. En España, la diferencia entre el liberalismo económico y el liberalismo político es bastante clara; incluso, se desarrolló el liberalismo económico dentro de la monarquía absoluta. La Ilustración española incluía una serie de intentos de reformas económicas, empezando con la liberalización del comercio colonial a mediados del siglo XVIII; aun así, sus avances más importantes se dieron durante cortos periodos de gobierno de carácter más liberal (Crespo Solana, 2018; Fontana i Lázaro, 2007; Lambie & Aymes, 2008; Martínez Shaw & Oliva Melgar, 2005).

Además de una serie de problemas estructurales relacionadas a la producción agrícola y el comercio, un tema central de debate fue la “cuestión gremial” ya que dominaban la actividad económica urbana (Díez Rodríguez, 2001; von Briesen, 2020). Los avances tecnológicos de la industrialización dieron la justificación transcendental para una reforma profunda o la abolición de los gremios. Las aboliciones se aplicaron a todos los oficios y sectores (menos a las llamadas “profesiones liberales” cuyos “colegios” nunca fueron abolidos). La primera liberalización del trabajo urbano se fundamentó en los Estatutos de Bayón, impuesto por las fuerzas napoleónicas en 1808 (pero poca acatada) (Domínguez Agudo, 2004, p. 279).⁶ Esto dio cierta continuidad a la ley francesa de Le Chapelier y el Decreto de Allarde que abolieron el sistema gremial en 1791, durante la primera fase de la Revolución Francesa). Las medidas que promovieron la libertad de trabajo tuvieron eco en la Constitución y las leyes promulgadas por las Cortes de Cádiz de 1812. Los periodos de abolición en España fueron 1813-1814, 1820-1823, y la definitiva en 1836. Después de los primeros dos, las respectivas restauraciones del absolutismo conllevaron el regreso al *status quo ante bellum* y la rehabilitación de los gremios, aun con ciertos intentos de reducir o eliminar sus privilegios monopolísticos: los gremios respondieron de diversas maneras dependiendo de las relaciones de producción dentro de éstos (von Briesen, 2020). En 1836, se abolieron la mayoría de los gremios en toda España: pero los gremios organizados bajo la Matrícula de Mar no fueron incluidos.

En España, los gremios relacionados al trabajo marítimo estaban regulados por sus ordenanzas locales (históricamente otorgadas por algún rey o el gobierno local) como cualquier gremio y también por La Matrícula de Mar, el sistema nacional de reclutamiento militar naval. La Matrícula de Mar mantenía el sistema laboral del antiguo régimen en actividades marítimas entre 1748 hasta 1873. *La Ordenanza de Su Majestad para el Régimen y Gobierno Militar de las Matrículas de Mar* de 1802 es la que gobernaba todas las actividades de la marina mercante y los trabajos marítimos (España (Marina), 1802; Llovet, 1984; López Miguel & Mirabet Cucala, 1995; Vázquez Lijó, 2005; Ibarz & Romero Marín, 2009; García i Domingo, 2017). Los gremios así gobernados podrían incluir (dependiendo en la variedad gremial de un puerto): los carpinteros de la ribera y de calafates (llamados “Gremios de la Maestranza”, responsables de la construcción y mantenimiento de barcos); los pescadores; los marineros; y, los descargadores marítimos (pero no terrestres). En cierta medida, refleja una continuidad del antiguo concepto de “gentes de mar” (García i Espuche, 2007). Sus actividades estaban bajo la hegemonía del Ministerio de la Marina (naval) y éste los protegió, generalmente, de los intentos de abolición de los gremios (von Briesen, 2020).

Mientras que los gremios aprovecharon de esta protección institucional de la Marina frente las aboliciones y su apoyo durante conflictos con los comerciantes, éstos -a través de sus respectivas juntas de comercio locales- criticaban los monopolios de los gremios de carga y descarga (el gremio de mareantes en el caso de Tarragona). Después de una campaña - aparentemente coordinada- de quejas de diferentes localidades, el gobierno central abolió los monopolios gremiales -pero no los gremios marítimos- sobre la carga y descarga en 1850.⁷ Pero por lo visto, esta abolición no llegó a tener ningún impacto en Tarragona. El Gremio de Mareantes dominaba el oficio y mantuvo su monopolio de facto.

La abolición del gremio volvió a aparecer en 1864 con la abolición nacional de los gremios de mar.⁸ Evidentemente, no fue acatada en Tarragona. Surgió de nuevo en 1868, cuando la corona

⁶ La historiografía tiende a poner énfasis en la Constitución de 1812, cuyo lenguaje abolicionista proporcionó la base para subsecuentes liberalizaciones, y no en los Estatutos de Bayón.

⁷ *Gaceta de Madrid*, Madrid, 10 de julio 1850, 2.

⁸ *Gaceta de Madrid*, Madrid, 16 de junio 1864, 1; y, *Gaceta de Madrid*, Madrid, 13 de julio 1864, 1.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

volvió a intentar a suprimir el Gremio de Mareantes de Tarragona (Sabaté i Bosch, 1992, p. 77). Frente este intento, el gremio mandó una súplica apoyada por los líderes locales de gobierno y comercio. El gremio nunca recibió respuesta a su petición y propuesta de convertir el gremio en una sociedad de apoyo mutuo, ya que la Revolución de Septiembre motivó la fuga de la Reina y una crisis de gobierno (Fontana i Làzaro, 2007, pp. 351–384; Sabaté i Bosch, 1992, p. 77). Fuera lo que fuera el estado jurídico del gremio o de su monopolio, la documentación afirma que siguieron con sus acostumbradas actividades laborales. Es interesante notar el apoyo prestado por actores locales a la causa del gremio y sus actividades monopolísticas – especialmente en comparación con las relaciones conflictivas en otros puertos, como Cartagena, Valencia o Barcelona (Ibarz & von Briesen, [en prensa]).

El Gremio de Mareantes siguió de pie en Tarragona después de la Revolución de 1868, pero sin definición jurídica. Los matriculados solicitaron una solución definitiva al problema el 20 de marzo de 1873, en una carta al despacho del presidente de la República (la primera de la historia española, establecida en febrero 1873). Pidieron la supresión inmediata del gremio y propusieron, “que todos los bienes y efectos pertenecientes al mismo sean adjudicados á la asociación que los matriculados se proponen crear...” [sic] (Sabaté i Bosch, 1992, p. 85).⁹ Pero nunca será contestada, ya que dos días después la Matrícula de Mar fue abolida.

Mientras que los comerciantes estaban a favor de la abolición de la Matrícula, el sentimiento popular frente la guerra -con sus importantes bajas por enfermedad y combate en una situación sin salida- facilitó la abolición de la Matrícula de Mar en toda España el día 22 de marzo 1873, durante el segundo mes de la Primera República.¹⁰ El día después, la legislatura abolió el reclutamiento forzoso para el ejército también, dejando clara la motivación final de la abolición de la matrícula (Fontana i Làzaro, 2007, p. 387). Frente la ausencia de la Matrícula, las autoridades navales mantuvieron el listado de hombres “matriculados” con la Inscripción Marítima, pero habría un vacío en tanto a cualquier privilegio monopolístico más allá de las decisiones administrativas de la Marina. Los trabajadores marítimos ya no gozaron de la protección oficial frente la liberalización de los mercados laborales en los puertos de España (Ibarz & von Briesen, [en prensa]).

A finales de los 1860, el reclutamiento significaba, básicamente, a ser condenado a morir en la rebelión cubana por la independencia y la abolición de la esclavitud – la Guerra de los Diez Años (1868-1878). Hay que notar cierta oposición a la Matrícula por parte de algunos mareantes. El delegado de la “Sociedad Marítima de Restauración” de los mareantes de Barcelona presentó una comunicación en el Primer Congreso Obrero Español en junio 1870. Decía: “Porque sobre esta clase está pesando aún una injusticia -de que en nombre de los asociados protesto-, y esa injusticia consiste en las matrículas de mar, cuya abolición pide” (Termes Ardévol, 1972, p. 304).¹¹ Había en este congreso dos delegados sindicales de Tarragona: Ramón Amat, delegado del socorro mutuo de los oficiales cuberos y Rafael Corbella delegado de los “Carpinteros de la ribera y calafates, carpinteros y ebanistas, cooperativa de labradores” de Tarragona. De manera comparativa, los delegados en el congreso de Barcelona en 1870 incluían dos delegados de la “sociedad de descargadores del muelle” y uno de la Marítima de Restauración, de mareantes (ambas sociedades de Barcelona). Pero no hubo representación del sector de carga y descarga de otra localidad catalana que no fuese Barcelona, siendo la mayoría de los oficios textiles.

El Comandante de la Marina (máximo responsable naval a nivel local) comunicó que, como consecuencia de la abolición de la Matrícula de Mar, los gremios de pescadores y de marineros quedaron abolidos definitivamente. En respuesta, los dos gremios se unieron bajo una nueva organización, la Sociedad Marítima (y) Protectora de Tarragona, con un objetivo de dedicarse “á los trabajos de carga y descarga de buques surtos en este puerto, comprometiéndose á verificar todos los que se le encomienden y estén á su alcance” (Sabaté i Bosch, 1992, pp. 147–

⁹ Arxiu del Port de Tarragona, Fons del Gremi de Marejants [APT], 1.3.2, “Petició fundació Societat”, 20 de marzo 1873.

¹⁰ *Diario de Sesiones de las Cortes*, March 22, 1873, Apéndice Primero al nº 31.

¹¹ A veces es llamada la Sociedad Marítima Restauradora. El “Congreso de Barcelona”, del 18 al 26 de junio 1870, fundó la Federación Regional Española de la de la Asociación Internacional de los Trabajadores.

153, 147).¹² Se calcula que la Sociedad contaba con 358 socios (frente los 138 notados en 1850) (Sabaté i Bosch, 1992, p. 166).

Frente la abolición de la Matrícula a finales de marzo 1873 la respuesta del gremio fue sencilla. “El 25 de mayo son convocados los mareantes a una reunión en el Seminario, y el 5 de junio [...] se transforman en sociedad obrera” (Heras Caballero, 1994, p. 239).¹³ Hicieron una subasta a través de la cual la nueva sociedad compró los bienes del gremio y siguió en marcha. Había pasado lo mismo en Barcelona en 1864 (Colldeforns Lladó, 1951; Ibarz & von Briesen, [en prensa]). Los reglamentos de la Sociedad Marítima y Protectora se acordaron el día 15 de junio 1873 (Sabaté i Bosch, 1992, p. 147).¹⁴ Esta situación fue criticada por los comerciantes a finales de julio, “por haber desaparecido la competencia que hasta aquí existía en aquella clase de trabajo”, incluyendo los “peones, estibadores, carreteros y matriculados de mar que se ocupan en la carga y descarga en los buques” (Heras Caballero, 1994, p. 239).

El Reglamento de 1873 de la Sociedad deja muy claro la continuidad entre el Gremio y la Sociedad (Sabaté i Bosch, 1992, pp. 147–153). La cultura ocupacional horizontal (formando cuadrillas a base de un sorteo diario) y la cultura organizativa democrática seguían funcionando básicamente igual. Se detalla el papel de los agremiados elegidos anualmente para cumplir con algún papel en la organización, sin que se permitiera entre ellos cualquier relación de parentesco.

El presidente era responsable de las funciones burocráticas (junto con los vocales), la totalidad de actividades y el mantenimiento de los medios de producción. Luego, se dividían la responsabilidad por la coordinación de los trabajos entre dos vicepresidentes, el primer vicepresidente tenía que suplir al presidente en casos necesarios, y estaba encargado de las actividades con las barcas (nombrando un líder para cada cuadrilla); el segundo, sobre los cuarenta cinco “puentes o planchas” en el muelle, o la riba (donde cada *colla* escogía diariamente su respectivo líder). Estas planchas se usaban para abordar los buques directamente desde el muelle.

Había dos escribanos llamados “riberos” -uno para cada vicepresidente- quienes anotaban toda la información sobre la carga, los asociados que habían trabajado y los conceptos de pago. El secretario -quien trabajaba principalmente en una oficina- tuvo la responsabilidad de levantar las actas de las reuniones y asambleas, recibir las quejas de los cargadores, capitanes y consignatarios, y de formalizar cualquier papeleo relacionado a la vida organizativa o laboral del colectivo. Había un cobrador, responsable de todos los fondos de la Sociedad. El guarda-almacén y el guarda-embarcaciones se encargaron del mantenimiento y protección de los bienes del trabajo.

Una importante prueba de la profunda continuidad entre el gremio y la sociedad es el hecho que, en el Capítulo XV, dedicado a “los socorros”, establece que, “La Sociedad auxiliará á los socios ancianos, imposibilitados y enfermos y á sus viudas y huérfanos de los marineros que hubiesen sido agremiados antes de la constitución de la misma, así como también á los que falleciesen despues de estar asociados” [sic] (Sabaté i Bosch, 1992, pp. 147–153, 152). Es decir, la Sociedad asumió las responsabilidades tradicionales de las actividades de apoyo mutuo del Gremio de Mareantes (y, se supone, del Gremio de Pescadores). A cumplir los setenta años, un asociado podría recibir “una parte” (de los ingresos colectivos) diariamente para su mantenimiento, los que no podrían trabajar (llamados “imposibilitados”) no tenían ninguna responsabilidad, mientras que los que se encontraban en buena forma,

tendrán obligación de presentarse dos veces al día en la Secretaria, para recibir órdenes del Presidente; y si los necesitare deberán cumplir en cuanto esté tenían que presentarse dos días a la semana al Presidente para cumplir cualquier actividad que estuviera á su alcance [sic] (Sabaté i Bosch, 1992, pp. 147–153).

¹² APT, 1.3.1, “Reglament de la Societat Marítima i Protectora, 1873”, Cap. 1, Art. 2. [Recopilado en Sabaté i Bosch].

¹³ El Seminario había sido un edificio de la iglesia que fue expropiado y servía de sede para las diversas organizaciones laborales de Tarragona.

¹⁴ APT, 1.3.2, “Extinció Gremi i fundació Societat Marítima”, 25-5-1873; y APT, 1.3.1 “Reglament de 1873”.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

Comparando el inventario del gremio de 1871 con el de la Sociedad en 1891, se constata la continuidad de la vida laboral en colectivo a base de la propiedad de la Sociedad para la carga y descarga. Incluso, se percibe un cambio en las dimensiones de las lanchas y barcazas, uno de los principales medios de producción (Sabaté i Bosch, 1992, pp. 79–89). La asamblea -el máximo órgano democrático, heredado del gremio- acordó vender los efectos religiosos de la Sociedad en 1875. La motivación probablemente no fue por sentimientos anticlericales o antirreligiosos ya que la sociedad siguió con su participación en celebraciones de la iglesia a lo largo de su vida institucional.¹⁵

La Sociedad no solamente mantuvo los medios tradicionales de producción del gremio (lanchas, barcazas, etc.), sino que invirtió en su desarrollo, comparando barcazas más grandes. Se supone que las barcazas más grandes eran superiores para cargar y descargar los vapores en menos tiempo, respondiendo a la racionalización económica en el sector. En Barcelona, se ha visto como la necesidad de acceder a capital para comprar estas barcazas más grandes abrió el sector para el surgimiento de proto empresas capitalistas entre ex agremiados y capitalistas (Ibarz, 2020; Ibarz & von Briesen, [en prensa]). No hay indicación de una trayectoria paralela en Tarragona. En el inventario también constan equipamientos para la descarga directa desde un buque amarrado al muelle.

Es interesante notar el contexto del naciente movimiento laboral internacional fuertemente influenciado por el ala anarcosindicalista dentro de la Asociación Internacional de los Trabajadores (AIT, la “Primera Internacional”). Entre 1870 y agosto de 1871, se menciona a Tarragona entre las comunidades cuya federación local de la Regional de la AIT estaba en “formación” (Termes Ardévol, 1972, p. 118).

En términos de secciones (nivel organizativo de oficio), Tarragona contó con cinco secciones en octubre 1872 y nueve en mayo 1873 (pp. 286–291). Si bien es cierto, que no hubiera en 1870 un delegado de Tarragona en representación de los toneleros, obreros dedicados a la producción de barriles para exportar bienes (una actividad muy importante en Tarragona) (pp. 58–59). Tres años después, en una reunión en Reus de la Federación de Toneleros, Tarragona representaba el grupo más grande entre los 1.540 oficiales y 392 aprendices (p. 225). También constan organizaciones anarquistas de descargadores y toneleros de Barcelona. Cuando se calcularon el número de afiliados en un congreso de 1873, Tarragona contaba con un total de 403 (pp. 154–55). Pero también, hay que comparar esta cifra con el informe de una la afiliación de unos 800 pescadores de Tarragona representados por delegados a una reunión de la Regional en 1873 (p. 165).

El Sexenio Democrático (1868-1874) abrió un espacio operativo para las organizaciones obreras, pero la represión antisindical volvió a recrudecerse a partir de la Restauración de la monarquía en 1874. De nuevo en la ilegalidad y clandestinidad, algunos de los elementos más radicales del movimiento obrero pasaron a la acción extraordinaria, incluyendo la propaganda de los hechos, pequeñas acciones armadas y asesinatos. Estos ejemplos de lucha armada dentro de la lucha de clases marcaron el fondo de los conflictos laborales en Cataluña a finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX.

La Sociedad Marítima y Protectora solicitó formalmente su afiliación en la AIT el 21 de febrero 1874 a través de una carta dirigida al Consejo Local de Reus (ya que no había uno en Tarragona) (Heras Caballero, 1994, pp. 235–236). Desafortunadamente, no se ha podido identificar ninguna ideología concreta ni cualificar su militancia relativa a las organizaciones de los otros oficios.

En resumen, el Gremio de Mareantes evitó la abolición gremial de 1836 gracias al sistema de la Matrícula de Mar. Aparentemente ignoraron la abolición de los gremios de mar en 1864. Cuando la Matrícula de Mar fue abolida en 1873, pasó a reconstituirse como la Sociedad Marítima y Protectora. Seguía siendo una organización de oficio local (entre mareantes y pescadores), mantuvieron su monopolio de facto. En su primero año, tomaron la decisión de afiliarse en la Internacional. De esta manera, mantuvieron la experiencia y expresión organizativa del antiguo régimen mientras participaban en la organización internacional de vanguardia que definía la coyuntura laboral a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX.

¹⁵ Aunque el sentimiento anticlerical fue un factor muy importante en la vida política a lo largo del siglo XIX.

Sociedad Marítima y Protectora: Prácticas antiguas en el desarrollo del capitalismo

Poco después de la transformación del gremio en sociedad, su monopolio de facto se vio amenazado por la intromisión de unos peones que intentaron descargar carbón en el puerto. Mientras que en la época gremial la legalidad de su monopolio significaba que podrían acudir a las autoridades para defender sus antiguos privilegios, después de la abolición de la matrícula en la nueva coyuntura jurídica liberal, los asociados tendrían que defender sus intereses a través de la acción directa.

Heras Caballero nos relata los sucesos del primer conflicto en defensa del monopolio de hecho:

En septiembre [de 1873], varios peones no asociados [en la Sociedad Marítima y Protectora] se organizaron en la antigua ‘colla’, y empezaron a trabajar en la descarga de carbón, donde se encontraban trabajadores asociados y de la ‘colla’. Los asociados protestaron y formando grupos con otros trabajadores paralizaron el trabajo [desafortunadamente, no especifica quienes fueron estos “otros trabajadores”]. Las autoridades mandaron agentes y la Guardia Civil. Se acabó pacíficamente. Pero intervinieron en el proceso, además de los descargadores, los transportistas y 6 o 7 dueños de carros, convencidos por los descargadores asociados que les aseguraron una indemnización, y se negaron a cargar el carbón que ya estaba en el muelle y había sido descargado por no asociados. Se presentó el gobernador y convenció a los carreteros de que siguieran con el transporte, que hubo de ser vigilado durante todo el día por la Guardia Civil (Heras Caballero, 1994, pp. 239–240).

Se realizaron concentraciones de obreros, pero no rompieron la relativa tranquilidad. El día siguiente, los peones no asociados se retiraron del trabajo de descarga. Las amenazas de violencia no venían solamente de la Guardia Civil, ya que los “Carlistas” habían amenazado con fusilar a los maquinistas de tren de la línea Tarragona-Valencia-Almansa en huelga unos pocos meses antes (Heras Caballero, 1994, p. 239).¹⁶ Por otro lado, se consta la participación de varios asociados (incluyendo oficiales) en la milicia republicana. Aunque no llegó a la violencia, nunca faltaban los ataques, calumnias, mentiras y falsas noticias en los periódicos burgueses de la ciudad (incluyendo alguno de trayectoria republicana) (Heras Caballero, 1994, pp. 241–247). A pesar de todo, en pocos meses la Sociedad había terminado con la competencia dentro del mercado laboral a través de la aplicación de la huelga y gracias a cierta solidaridad. La Sociedad había logrado una importante victoria. Por lo general, las varias huelgas -en diferentes oficios- en Tarragona en estos años tenían dos objetivos: aumentar el jornal (pago por día) y reducir las horas de la jornada, fijándolas en diez horas por día (Heras Caballero, 1994, pp. 238–247). A estas alturas -pero sin poder especificar todavía la fecha- aparece una Sociedad de obreros, peones y conductores de carros de Tarragona, pero no vuelve a aparecer en la documentación y se desconoce su trayectoria.¹⁷ Aun así, es notable que sucede a la vez que el sector de transporte marítimo estaba en conflicto y reestructuración.

El marco jurídico del trabajo portuario se estableció en la primera normativa local, en 1889. El marco fue producto de cierta preocupación social sobre condiciones laborales, y el deseo de aumentar la productividad. Consta que la jornada es de sol a sol, con una o dos horas para almorzar, pero también habla de la práctica común de ausencia laboral. Las faltas se cobraban de manera progresiva y si faltase un día entero no sería readmitido al trabajo. Aun así, se nota la impuntualidad en las mañanas después de días festivos. Supuestamente intentaba bajar los accidentes laborales con un sistema de primas a obreros lastimados, pero la responsabilidad del

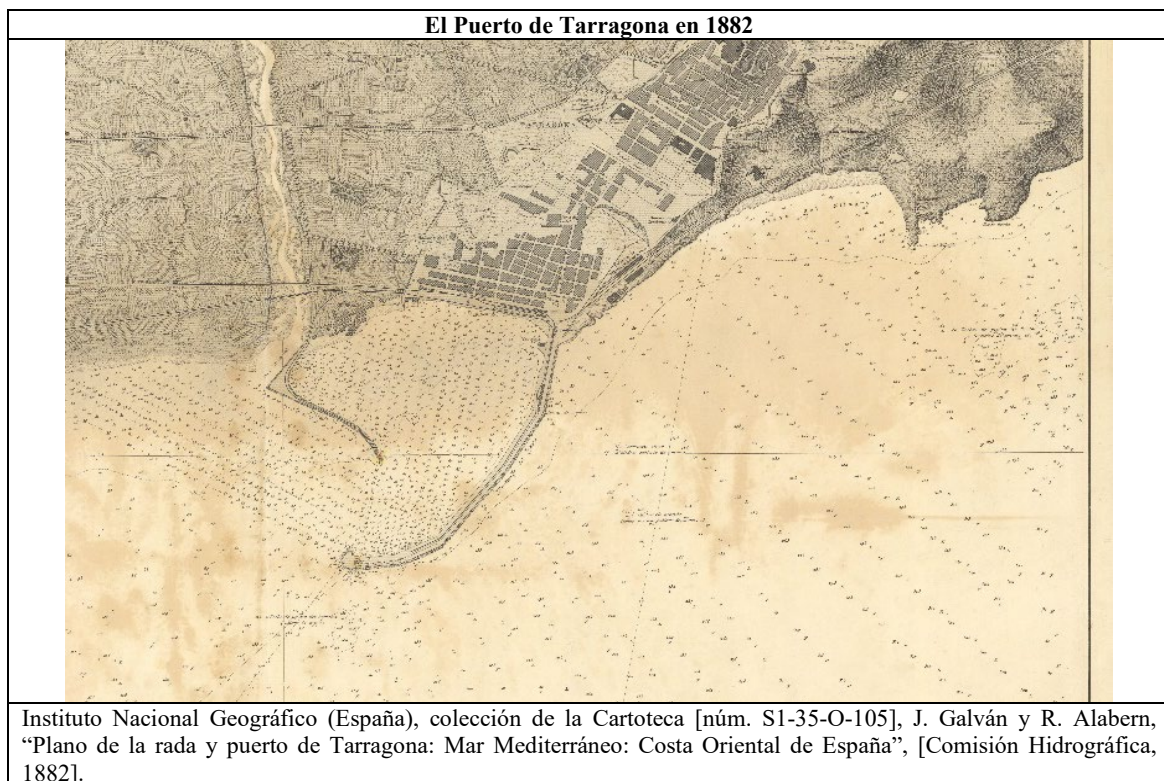
¹⁶ El carlismo fue un movimiento alzado en armas contra el gobierno, de carácter ultraconservador a favor del monarquismo absoluto. Se puede considerar como herederos de los “Malcontents” de 1827, pasando a conocerse como carlistas después de la problemática muerte el 29 de septiembre 1833 de Fernando VII en el contexto de la crisis de sucesión; véase a Roca Vernet and Miquel Magrinyà, 2021, 31–50.

¹⁷ Instituto Ramon Muntaner, “Base de dades de l'Associacionisme català contemporani”, [<https://www.irmu.org/base-de-dades-associacionisme>; 6 de oct. 2021]. Para un relato del proyecto, véase Arnabat Mata, 2020.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

patrón se puede evitar con la acusación de ignorancia o mal trabajo del estibador. Pero no hizo nada a favor de la buscada jornada de diez horas (Gómez Cruz, 1990, p. 508). Es difícil desentrañar las motivaciones de estas medidas, ya que la Sociedad cobraba por tonelada, y no por horas trabajadas, y los asociados compartían los ingresos por partes. La reducción de la jornada hubiera afectado de manera negativa a los consignatarios y comerciantes, ya que el factor de tiempo se hizo más patente con el desarrollo de la flota y del mercado de transporte marítimo.

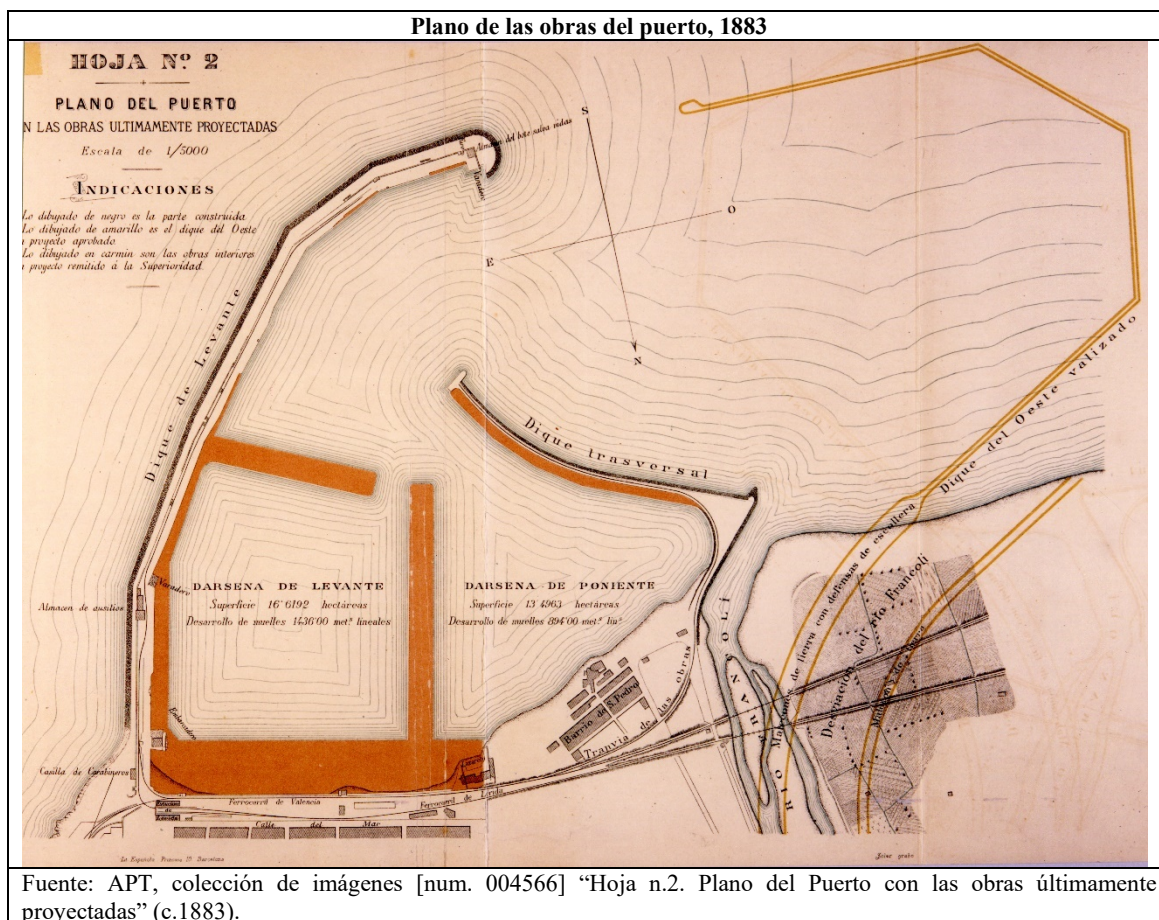
Gómez Cruz expone que, “las collas vieron peligrar su existencia conforme fue instalándose instrumental técnico en el puerto” pero no especifica cuales, ni el comportamiento de las collas frente estas amenazas (1990, p. 507). Sigue, “Sus relaciones con la dirección del puerto se limitaban a cumplir las Ordenanzas internas que la Junta del Puerto imponía para carga y descarga, con las consiguientes multas por incumplimiento de reglamentos, por insultar o incluso agredir al personal portuario” (1990, p. 507).



Dadas las características infraestructurales del puerto, tradicionalmente no era posible atracar los barcos, sino que se anclaban en el puerto para ser descargados con lanchas y barcazas (la diferencia siendo una de dimensiones, ya que las barcazas eran mucho más grandes). Las tempestades destructivas de 1882 obligaron a llevar a cabo obras de reparación y dragado, justificando la instalación de una grúa, “el Titán”, de cuarenta toneladas de potencia y veinte metros de alcance. Las obras -ocupando el trabajo forzoso de presos de la prisión- incluyeron dragado del puerto y la construcción de una serie de diques.

Las obras de dragado serán intensificadas al final del siglo (Alemany *et al.*, 1986, pp. 100–103; Escoda Múrria, 2010). En 1885 se iniciaron las obras de construcción para un Muelle de la Costa (*Moll de la Costa*). Se concluyeron en 1888 y el nuevo Muelle de la Costa se convirtió en el sitio de preferencia para la carga y descarga (Alemany *et al.*, 1986, pp. 100–103). Dos años después se inició la construcción de un Muelle Paralelo dentro del abrigo, perpendicular al dique del Levante y paralelo al Muelle de la Costa. Estas obras se concluyeron en 1897, justo cuando las importantes obras de dragado habían dejado un puerto abrigado con suficiente fondeo para atender a grandes vapores (incluyendo a los de la Compañía Transatlántica) (Alemany *et al.*, 1986, pp. 100–103). El débil financiamiento de las obras resultó en innumerables dificultades para terminar las obras (algunas de las mismas quedando inacabadas).

Pero, aun así, a partir de este momento, era posible atracar los barcos al muelle, para ser cargados o descargados directamente (Alemany *et al.*, 1986, pp. 107–109).



Fuente: APT, colección de imágenes [num. 004566] “Hoja n.2. Plano del Puerto con las obras últimamente proyectadas” (c.1883).

Este importante cambio en la infraestructura del puerto tuvo impacto en la organización de los procesos laborales. Dos décadas después de la transición de gremio en “sociedad”, en un inventario de 1891 constan nueve “barcazas”, una “lancha” y un “gusi fragateta” (probablemente más pequeño que una lancha) (Sabaté i Bosch, 1992, pp. 88–89). Demuestra que la Sociedad seguía funcionando como colectivo laboral en 1893. Pero eran momentos difíciles a nivel financiero del gremio, con poca liquidez de capital y deudas pendientes. Entre los gastos contribuyendo a este deterioro, se encuentra una deuda de 200 pesetas por medicamentos y la asignación de la sexta parte de sus ingresos en el muelle a pagar la vigilancia y la carga y descarga de las mercancías de los carros (Sabaté i Bosch, 1992).

En julio 1894 surge un conflicto entre grupos de trabajadores “terrestres” en las bodegas de los buques. La utilización de planchas había cambiado el proceso laboral ya que los buques se atracaban en el muelle, conectado con una plancha. De esta manera, los “terrestres”, o “simple braceros” podría subir a cargar o descargar el buque. Las autoridades navales estaban preocupadas que la llegada de algún buque de gran dimensión pudiera ser motivo de pleito, ya que la reclamación inicial surgió con una llegada parecida. En el puerto había muchos hombres buscando trabajo, “todos muy necesitados por la crisis por que está pasando en la población, pudiera ocurrir algún conflicto á la llegada del primer buque de gran porte”.

Además, inicialmente había un grupo de terrestres “protegidos por los capataces”. De acuerdo con los reglamentos establecidos después de la abolición de la Matricula en 1873, para los “simples braceros” no existía una lista de hombres cualificados para trabajar, aunque el trabajo en las bodegas de los buques “requiere cierta práctica y conocimientos de mar”.¹⁸ Además,

¹⁸ Archivo Naval de Cartagena, Comandancia de Marina [ANC], “Carpeta 7”, “Puertos. Buques. (1773_1864_1890), Tarragona. Carga y Descarga: Villanueva y Geltrú”, subcarpeta “Tarragona Comandancias: Consulta sobre la carga y descarga á flote (año 1894)”.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

existía la posibilidad de que el Gremio había empleado cuadrillas dedicadas al carbón en piedra y lastre.¹⁹

Aparentemente -en medio de este prolongado conflicto- la Sociedad tomó la decisión de vender “las barcasas y los efectos de carga y descarga” en marzo de 1895 (Sabaté i Bosch, 1992, p. 90).²⁰ La necesidad de utilizar barcasas había disminuido con la utilización de planchas. Luego, en una sesión extraordinaria en 1896, los asociados acordaron hacer un intento de comprar una grúa para “barar” los barcos (aunque no se sabe el resultado de la propuesta). Durante este proceso, seguía el conflicto con los “terrestres” trabajando en las bodegas de los buques.

En febrero del 1897 la Sociedad contrató un abogado para revisar y actualizar el reglamento de la sociedad (Sabaté i Bosch, 1992, p. 90).²¹ Además, la Sociedad suplicó a la Comandancia de Marina para conseguir la prohibición de terrestres en el trabajo en las bodegas de los buques.²² Aparentemente, fue en vano.

El antiguo modelo de descarga con barcasas monopolizado por mareantes había llegado a su fin. Las mejoras infraestructurales permitían la carga y descarga directa desde el buque al muelle. Evidentemente, frente la incapacidad de mantener su monopolio de hecho, acordaron un reglamento reformado de la Sociedad Marítima y Protectora, convirtiéndola en sociedad de socorros mutuos. El nuevo reglamento se presentó el día 15 de marzo de 1897.

A pesar de estas mejoras en las infraestructuras del puerto y de la posible venta de las barcasas por parte de la Sociedad, la utilización de barcasas se mantuvo en el puerto. Incluso, los dos modelos de carga y descarga competían entre sí en alguna manera, así consta que la tarifa por tonelada (des)cargada por barcaza era de 2.5 pesetas, mientras que la (des)carga directa en el muelle sólo costaba 1.5 pesetas por tonelada. En 1905, estos precios estaban entre los más bajos de España, especialmente frente las tarifas en Barcelona, Castellón o Valencia (Alemany *et al.*, 1986, pp. 110–111).

No se sabe por qué se seguía utilizando barcasas (especialmente considerando la importante diferencia de costes), pero se consta que fue una transición tecnológica relativamente lenta. Lo más lógico -si no fuese por las necesidades de la carga- es que la falta de suficiente espacio de atraque en un muelle hubiera justificado la utilización de barcasas. Pero con la profundización de la rada y las mejoras a los muelles disminuyeron más y más la necesidad de usar barcasas.

A grandes rasgos, el puerto de finales del siglo XIX sufrió pocos cambios durante casi medio siglo, más allá de algunas prolongaciones de las infraestructuras portuarias. Alemany nota que, “De hecho, desde 1915 a la década de los 50 el puerto mantuvo prácticamente la misma configuración con las excepciones del Muelle de Levante (construido entre 1927 y 1931) y de Pescadores (1940-1942) y un nuevo Contradique (1942-1946)” (Alemany *et al.*, 1986, p. 113).

Existe todavía alguna incógnita sobre la organización del trabajo portuario a inicios del siglo XX. La Sociedad se había convertido en una entidad de socorro mutuo en 1897. Sus nuevos reglamentos no mencionan en absoluto cualquier aspecto relacionado al trabajo, sino al sistema de seguros.²³

Podría ser que convertirse oficialmente en socorro mutuo se hizo para evitar cualquier supresión legal, mientras mantuvieron sus antiguas prácticas de nivelar el trabajo y compartir los ingresos. Pero, en el contexto de los cambios infraestructurales y la intromisión por parte los “terrestres”, parece que la Sociedad no fue capaz de mantener su monopolio y, por ende, la justificación de la organización. Como sociedad de socorros mutuos mantuvieran las actividades de asistencialismo durante varias décadas, emitiendo un reglamento modificado en 1924.²⁴

Las actividades durante esta época también se ven reflejadas en la documentación sobre la participación en la Federación de Mutuas (de carácter meramente aseguradora). En 1931, se

¹⁹ ANC, Carpeta 7 Puertos. Buques. (1773_1864_1890), Tarragona. Carga y Descarga: Villanueva y Geltrú.

²⁰ Traducido del catalán por el autor.

²¹ Es de notar que, en estas fechas, el sector pesquero estaba en un proceso de formar una Sociedad de Marineros Pescadores a nivel nacional. Entre enero y febrero hubo una importante huelga de pescadores en Tarragona.

²² Es notable que, en las comunicaciones oficiales (de la Marina) en los últimos años del siglo, todavía se refería a la Sociedad como “el Gremio de Mareantes [de San Telmo]”.

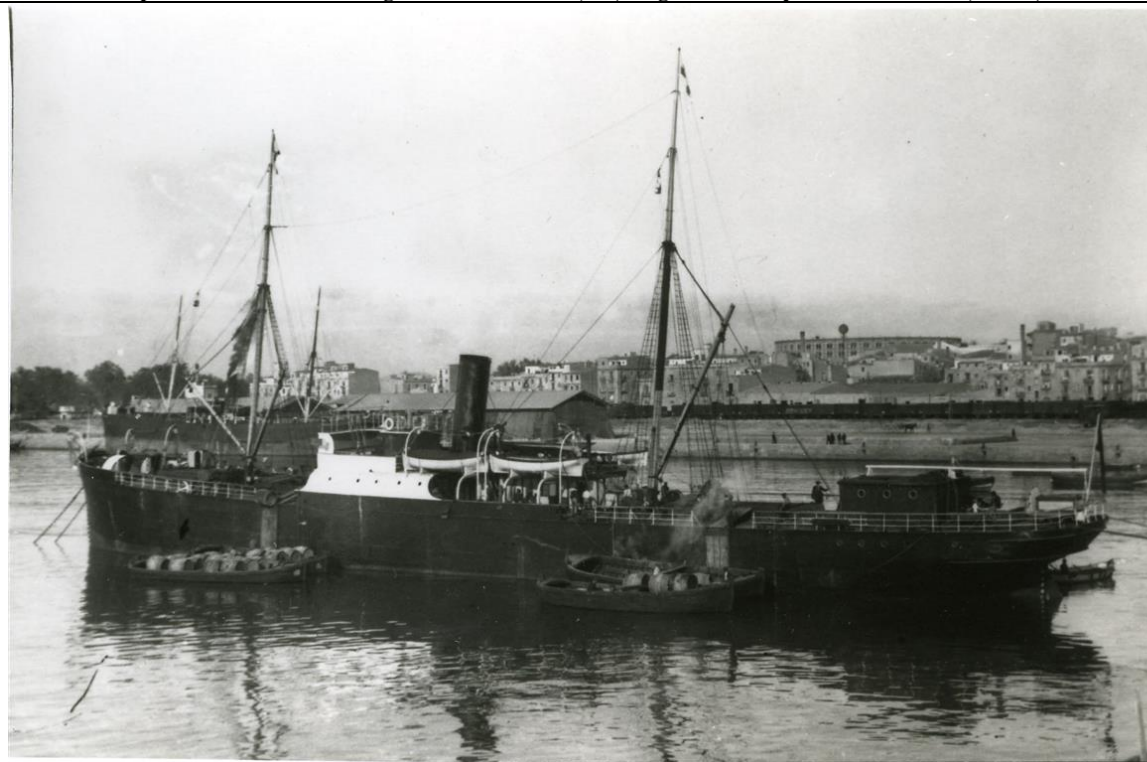
²³ Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Legajo 4771, 08.

²⁴ APT, 1.3.1, “Reglament 1924”.

logró un acuerdo de fusión entre la Sociedad Marítima, el Pòsit de Pescadors y la Cofradía de Pescadores.²⁵

La actividad de la Sociedad se limitó al apoyo mutuo, y durante el franquismo, a la actividad religiosa. Por ende, ya no figura en esta investigación sobre la organización laboral del trabajo de carga y descarga en el puerto. No será hasta la segunda década del siglo XX que vuelve a aparecer en la documentación una organización trabajadora en el sector.

La permanencia de tecnologías tradicionales: (des)cargando un vapor con barcazas (c.1908)



Fuente: APT [<https://www.porttarragona.cat/ca/port/port-en-imatges/port-historic>; 10 oct. 2021]

La Sociedad de Estibadores y Descargadores: la lucha laboral en momentos revolucionarios

Mientras que la socialista Unión General de los Trabajadores (UGT) llevaba organizándose desde finales de los 1880, las tendencias anarcosindicalistas pasaron por diferentes organizaciones y modelos organizativos hasta llegar a la formación de la Confederación Nacional de Trabajo (CNT) en 1910. Había surgido de la Confederación Regional de Trabajo de Cataluña (en la cual participaban socialistas también). Pero al convertirse en estructura española, los socialistas catalanes salieron para apearse más a la UGT (Termes Ardévol, 2011, pp. 197–286). Aun así, el anarcosindicalismo había tomado un paso decisivo, el cual tendría repercusiones a lo largo de la primera mitad del siglo. La CNT fue ilegalizada y perseguida en varias ocasiones, y aun así logró ser la organización mayoritaria en Cataluña hasta su inmolación en la Guerra Civil entre 1936 y 1939 (Delso, 2009). Entre 1916 y 1917, en un contexto de mucha conflictividad laboral, se construyó una alianza entre la UGT y la CNT para llevar a cabo una huelga general revolucionaria en agosto de 1917. Las diferencias políticas entre socialistas y anarquistas y un conflicto interno en la UGT alrededor de postponer una huelga reivindicativa de ferroviarios en Valencia minaron el esfuerzo “revolucionario”. Sí produjo un cambio de gobierno menos represivo; pero se mantuvo la efervescencia de las clases obreras en un contexto de pistolero generalizado.

Luego, la dictadura de Primo de Rivera iniciada en 1923 profundizó la brecha entre los anarquistas y socialistas, ya que los primeros fueron reprimidos mientras que los segundos colaboraron con el régimen a través de su participación en comisiones para negociar entre

²⁵ APT, 1.3.2, “Acord fusió entre Societat Marítima, Pòsit Pescadors i Confraria de Pescadors”, (19 de julio 1931).

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

patrones y obreros. A nivel local, no consta la representación de sindicatos ni afiliados anarquistas en Tarragona en 1910 ni 1911. En 1918 se desarrolló el Congreso (“de Sants”) de la regional catalana de la CNT, en la cual optaron por los sindicatos únicos para cada ramo económico. En el congreso de Sants, Tarragona no estaba entre las seis localidades más representadas (la sexta registrando 1.424 afiliados) (Termes Ardévol, 2011, pp. 287–292). En 1919, había para Tarragona cuatro sindicatos de la CNT con 334 afiliados; seis sindicatos con 1.623 afiliados en 1931; y solamente tres sindicatos con 225 afiliados en 1936. Pero en ningún caso estaban relacionados al trabajo portuario (González Urién & Revilla González, 1981).

A mediados de la segunda década del siglo XX aparece una nueva organización en el sector: la Sociedad de Estibadores y Descargadores del Puerto de Tarragona, de la que tenemos poca información sobre su creación. Paralelamente, se organizó una Sociedad de Carreteros, Choferes y Peones en el sector de transporte terrestre (y quienes tuvieron contacto directo con los estibadores y descargadores portuarios). En 1914 se dio la primera huelga general de la marina mercante española. La raíz del conflicto se giraba alrededor de las condiciones laborales y la cuestión de crear un Montepío nacional. Un montepío (con su origen teórico en la cofradía gremial) funcionaba como una asociación de socorros mutuos, pero algunos tenían una importante capacidad para luchas reivindicativas. El año siguiente, intentaron otra huelga nacional (Zamora Terrés, 1997, pp. 105–204). Es importante tener presente que en términos macroeconómicos España se aprovechó de su neutralidad en la Gran Guerra (La Primera Guerra Mundial) para vender y *fletar* toda clase de géneros a los países en conflicto, aunque sí se perdieron muchos barcos a los ataques navales. Se produjo un importante incremento en los precios de los bienes, lo cual creó mucha tensión en la clase obrera y una ola de protestas y huelgas para exigir aumentos en los jornales a nivel nacional. Pero los precios de flete eran de los más altos hasta entonces.

La carga de barriles en el Muelle de Costa (c.1918)



Fuente: APT [<https://www.porttarragona.cat/ca/port/port-en-imatges/port-historic>; 29 sept. 2021]

La Sociedad de Estibadores y Descargadores aparece en la documentación en referencia a una huelga solidaria importante. Gómez Cruz (1990) describe los acontecimientos en Tarragona en 1916 así:

Los años centrales de la Guerra Mundial fueron de fuerte agitación social en estas comarcas [región política a nivel de subprovincia]. Comenzó la agitación porque los estibadores del puerto en la primavera de 1916 mantuvieron una huelga, en solidaridad con los marineros y fagoneros de “La Naval” de Barcelona. Se

prolongó todo el resto del año intermitentemente y aún parte de 1917. Las causas reales hay que verlas en la situación pésima de vida y salarios que padecían los trabajadores: mientras los precios de las subsistencias habían subido mucho sus jornales no lo habían hecho. Además de otros muchos motivos. (p. 513)

La respuesta obrera se centró en la solidaridad del sector entero: “[A]l ser una huelga de solidaridad no volverían al trabajo hasta que no estuviera solucionada la huelga en ‘La Naval’, con la que estaban federados” (1990, p. 513). En respuesta, los consignatarios -organizados en la Asociación de Consignatarios de Tarragona desde 1914- amenazaron a los obreros en huelga.²⁶ Sigue Gómez Cruz, “El Sr. E. Fàbregas, de la Asociación de Navieros del Mediterráneo, dijo, como portavoz de ésta, que se había acordado retirar todos los vapores de los puertos en que hubiera dificultades”.

Además, amenazó que “la Sociedad de peones y conductores de carros estaría dispuesta a hacer las operaciones de los estibadores en huelga.” Pero los peones desmintieron esta falsedad, estableciendo que, “no harían oficio alguno a bordo de ningún barco, lo que pertenecía a los estibadores; solo harían operaciones sobre los muelles, salvo que los ocupados a bordo fueran de los llamados “esquirols”. Todos los capataces de estiba se negaron a ordenar trabajar mientras persistiera el conflicto (Gómez Cruz, 1990, pp. 513–514). Otra táctica utilizada fue la de publicar los nombres de los esquirols.

El conflicto también nos permite entender las relaciones complejas entre trabajadores, capataces y consignatarios, en las cuales cada uno intentaba defender sus prerrogativas y hacer amenazas contra los otros. Los capataces se encontraban en medio de un conflicto del cual no podrían influir. Los consignatarios llamaron a los capataces para amenazarlos:

[N]o acudir a trabajar todos juntos a cualquier buque que conviniera, fuera o no de su casa consignataria, sería considerado motivo suficiente para ser despedidos. En vista de las contundentes y unánimes respuestas de las collas y la sociedad de peones, se acordó dar preferencia en la contratación a los jornaleros que acudieron en ayuda de los consignatarios en las operaciones de sus buques (Gómez Cruz, 1990, p. 514).

La Asociación de Consignatarios tuvo que recurrir a mandar un “encargado” al reclutamiento de jornaleros en otras poblaciones. Pero no resultó ser suficiente. El reconocimiento de la sección de estibadores llegó a ser cuestionado, aunque no se sabe el papel del estado en el establecimiento jurídico de ella:

A finales de julio fue disuelta la sección de estibadores. Estos solicitaron ser admitidos de nuevo al trabajo, pidiendo que fueran los capataces de estiba quienes tomaran al personal y no el Encargado [de los consignatarios], puesto por la patronal, para evitar que éste siguiera contratando personal de fuera (Gómez Cruz, 1990, p. 514).

La Asociación de Consignatarios advirtió a sus socios que los capataces serían responsables de contratar a los trabajadores. Curiosamente, “los estibadores solicitaron el reconocimiento por parte de la Asociación de Consignatarios de la sección de estiba prometiendo ésta que obraría independientemente de sociedad alguna” (Gómez Cruz, 1990, p. 514). En 1914, los consignatarios habían formado una Asociación con los agentes de aduanas (quienes se separaron en diciembre 1922) (Alió Ferrer, 2009, pp. 83–95). La solidaridad de los consignatarios y elementos burgueses se manifestó en este conflicto, exigiendo la asistencia a las reuniones y la unidad de acción y de acuerdos. Además, “pidieron ayuda a aquellos empresarios de Barcelona por cuya causa se había establecido la huelga en Tarragona” (Gómez Cruz, 1990, p. 514). La resolución de la huelga se dio a inicios de septiembre 1916 con la vuelta al trabajo de los huelguistas terminado el conflicto inicial.

²⁶ Instituto Ramon Muntaner, “Base de dades de l'Associacionisme català contemporani”.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

Apenas terminada la huelga solidaria de los estibadores, los peones y conductores de carros de Tarragona anunciaron una huelga por mejoras salariales el día 15 de septiembre: los medios jornales a bordo de buques habría de subir de 3,5 a 5 pesetas. Luego, en diciembre de 1916 los estibadores y peones protestaron juntos contra la contratación insuficiente de peones en los vapores, y porque se daba preferencia en la contratación a “los que hicieron de esquirols en la huelga pasada. Esta protesta duraría hasta bien entrado 1917, lo mismo que persistió la actitud empresarial de hacer correr listas de peones que no debían ser admitidos a trabajar” (Gómez Cruz, 1990, p. 515). La respuesta del patronal fue la utilización de hombres a bordo y esquirols y el más alto responsable de la autoridad estatal tomó una posición claramente contraria a la huelga. Gómez Cruz (1990) nota que:

Dentro de las collas se fue apreciando un cambio desde el tradicional gremialismo a las modernas reivindicaciones del mundo obrero. Su carácter reivindicativo y solidario les llevó a participar de huelgas de solidaridad con el puerto de Barcelona, lo que les valdría fuertes represalias por parte de los empresarios, hasta descabezar el movimiento reivindicativo por muchos años. (p. 508).

La relación fraternal entre los peones y estibadores en las protestas de 1916-1917 es notable y demuestra los avances en cuestión de solidaridad, y pone en relieve la experiencia de competencia que marcó el conflicto en septiembre 1873, cuando algunos peones intentaron formar una colla para descargar carbón a detrimento de la asociación de descargadores (Heras Caballero, 1994, pp. 239–240)

Entre febrero y abril de 1919, se dio la sumamente importante huelga general y *lock-out* de “La Canadenca” en Barcelona (Roca Vernet, 2019; Termes Ardévol, 2011, pp. 292–350). La victoria de la CNT en este agudo conflicto, y los años de pistolero generalizado sirven de telón de fondo para la lucha obrera en Tarragona. A finales del año se produjo en Tarragona una huelga de carreteros, quienes trabajaban de proximidad laboral con los descargadores. La respuesta patronal fue la utilización de rompeshuelgas (esquirols). Después de la huelga, se forma un sindicato “libre” (patronal) de carreteros vinculado a los empresarios. Parece que sus miembros habían sido esquirols traídos a romper la huelga. La fundación del sindicato patronal “La Cruz Amada” en diciembre 1919 se benefició del apoyo del Gobernador Civil y la Federación Patronal. Esto contribuyó a la tensión laboral, con boicots de empresas y violentos choques con esquirols en el lugar de trabajo, cafés y calles de Tarragona. Jiménez Soriano nota que “tampoco faltaban artefactos que explotaban durante los conflictos, por los cuales siempre terminaba detenido los sindicalistas, sin saber la procedencia [del explosivo]” (Soriano Jiménez, 2016, p. 137). La violencia llegó a cobrarse la vida al presidente del sindicato patronal en Tarragona, asesinado en junio 1920.

Pero parece que la negociación prevenía conflictos duros con los estibadores y descargadores. En tanto a la negociación de precios y condiciones, antiguamente el gremio establecía los precios fijos y controlaba el ritmo del trabajo en negociaciones con comerciantes y la administración pública. El Reglamento de 1889 intentó establecer unas normas para el trabajo, con mayor o menor éxito. Para los 1920, Gómez Cruz describe un sistema negociado, pero más controlado por el capital: los gerentes de las collas negociaron con la Cámara de Comercio y la Asociación de Consignatarios de la ciudad. Resume, efectivamente, las relaciones laborales: “El trabajo estuvo dirigido y contratado por los capataces que dependían de los consignatarios. Ello generaría problemas” (1990, p. 506). Por lo general, los 1920 fueron años de crecimiento en tanto al tráfico, hasta la erupción de la Guerra Civil en 1936 (López Bonillo & Rovira i Gómez, 1986, pp. 110–111).

Hubo otra huelga en octubre de 1925 (en medio de la dictadura). Esta huelga y la de 1910 sucedieron dentro aún el sistema de “collas”, pero no se sabe si los miembros de las collas, o la Sociedad u otra organización formaron la base obrera o participaron en la huelga de manera directa o solidaria. Es notable que la CNT se encontraba muy reducida numéricamente, en general, y especialmente a partir de 1923, a causa de la represión después de la reacción a la posibilidad insurreccional de la huelga general de 1919 y la llegada al poder del dictador Primo de Rivera. Dentro de sus intentos de resurgir, el Sindicato Único de Trabajadores de Tarragona

Brendan J. von Briesen

estableció el modelo industrial organizativo (con los sectores económicos organizados, a su vez, a base del antiguo modelo a base de oficios). Entre los doce sectores, se encuentra:

Segundo Agrupamiento. Sección de Transportes Marítimos y Terrestres: Ferroviarios, Marineros, Cargadores y descargadores, Carreteros, Cocheros, Tranviarios, Chouffers, Mozos de carga y descarga de almacenes, Mozos de cuerda y toda clase de actividad de tracción o transporte (Soriano Jiménez, 2016, p. 234).

La descarga directa en el Muelle de Costa (c.1920)



Fuente: APT [<https://www.porttarragona.cat/ca/port/port-en-imatges/port-historic>; 29 sept. 2021]

Tomando en cuenta la coyuntura de represión y violencia, y la debilidad general del movimiento laboral, es sorprendente que se llevara a cabo la huelga de octubre 1925. Se cuenta con escasas menciones periodísticas, por ejemplo:

(Tarragona, Oct 31 [1925]). — El conflicto de los estibadores del puerto continúa en el mismo estado. La carga y descarga de los buques se practica por el personal de a bordo y por esquirols. Los Huelguistas insisten en la petición da 16 pesetas de Jornal. El gobernador civil ha tomado medidas para garantizar la libertad del trabajo.²⁷

Evidentemente, las huelgas solidarias habían deteriorado la capacidad huelguística de la Sociedad. Continúa Gómez Cruz (1990, p. 508) resumiendo lo expresado por la Cámara de Comercio en su Memoria de 1928, y reconociendo que las huelgas solidarias:

fueron de una gran ayuda frente al sindicalismo revolucionario de Barcelona (es decir, cuando sus fuerzas ya habían sido cercenadas tras los primeros embates huelguísticos). En la Dictadura organizaron algún movimiento reivindicativo, acallado pronto por la fuerza. Al acabar aquella, volvieron a recobrar su iniciativa de subida de tarifas, de reconsideración de horas extras etc. (p. 508)

²⁷ *El Sol*, Madrid, 31 octubre 1925, p. 3.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

Mientras que los primeros tres décadas se definieron por la conflictividad y supresión de muchos esfuerzos sindicales, el fin de la Dictadura y el establecimiento de la Segunda República marcaría un regreso a la negociación bajo la coordinación gubernamental.

El trabajo portuario durante la Segunda República

El fin de la dictadura de Primo de Rivera en enero 1930 (dentro de la monarquía de Alfonso XIII) dio lugar a otra dictadura militar, pero esto fue incapaz de frenar el avance de las fuerzas liberales y progresistas, quienes declararon la Segunda República el 14 de abril de 1931. El primer gobierno de la República (de abril de 1931 a finales de 1933) estuvo a cargo de una coalición de izquierdas dedicada a resolver la conflictividad laboral a través de la libertad sindical y la negociación entre patrones, sindicatos y el gobierno (Casanova, 2007, pp. 3–73). El segundo gobierno estuvo en manos de una amplia coalición de derechas, los republicanos conservadores del históricamente importante Partido Republicano Radical de Lerroux, y una mezcla de nacionalcatólicos y (proto)fascistas aglutinados en la Confederación Española de Derechas Autónomas, CEDA. En términos generales, el bienio marcó un periodo de violencia laboral, intentos insurreccionales y muy dura represión (Casanova, 75–151). En mayo de 1931, la Sociedad de Estibadores propuso nuevos términos y condiciones para la carga y descarga de vapores:

Los estibadores del puerto

Los estibadores del muelle han presentado en la Cámara de Comercio de esta provincia unas bases para el aumento de jornales y condiciones fijando el número de hombres para la carga y descarga de vapores. Dichos bases son objeto de atento estudio de la Sociedad.²⁸

El gobierno de la República intentó aplicar una estrategia de negociación institucionalizada para prevenir los conflictos abiertos entre la clase trabajadora y los dueños de capital. Un edicto de la Delegación regional de Trabajo de Cataluña, para la elección de delegados para integrar un Jurado Mixto de Transportes Marítimos, indica:

Delegación regional de Trabajo de Cataluña

EDICTO

Por Orden del Ministerio de Trabajo y Previsión fecha 3 de los corrientes, publicada en la Gaceta de Madrid del día 9 siguientes, se dispone que se proceda a elegir, dentro de un plazo que terminará el día 30 próximo, los seis vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación, que han de integrar el Jurado Mixto de Transportes Marítimos (carga, descarga, estiba y desestiba) del Puerto de Tarragona. La representación patronal de dicho Jurado, será elegida por la Asociación de Consignatarios, de Agentes de Aduanas y Comisionados de Tránsito del Puerto de Tarragona. Y los vocales obreros del propio organismo, serán designados por la Sociedad de Peones, Carreteros y Choferes del Puerto de Tarragona, con 114 socios; y la Sociedad de Estibadores y Desestibadores de buques del Puerto de Tarragona, con 123. Las entidades expresadas, remitirán sus respectivas actas de elección, al Delegado Regional de Trabajo en Barcelona (Junqueras, 2 pral. 1.a), en unión de las listas de votantes, por duplicado ejemplar, con la mayor urgencia posible, al objeto de verificar el escrutinio general y proclamación que proceda. Barcelona a 11 de Abril de 1932. -El Delegado Regional de Trabajo en Cataluña, Pío López García.²⁹

²⁸ *La Voz de la Provincia*, Tarragona, 22 de mayo de 1931, 3. [<https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora>]

²⁹ *La Veu de Tarragona*, Tarragona, 19 de abril de 1932, 5. [<https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora>]

Además de aclarar la división del trabajo entre la descarga y el transporte terrestre, se constata la afiliación de ambas. Pero, existe una duda: ¿eran “Sociedades” o “secciones” dentro de una sola sociedad compuesta de secciones por ámbito laboral? En las demás comunicaciones se refieren claramente a “secciones” de una “Sociedad” compartida. Existe varias respuestas posibles: 1) se equivocó en referirse a ellos como “Sociedades”; o, 2) se fusionaron las dos Sociedades en una sola, compuesta de varias secciones. Tampoco queda claro si se trataba de dos secciones, o tres (estibadores/descargadores de a bordo; peones; y carreteros) ya que constan tres lugares reconocidos de contratación (uno para cada oficio).

Unos meses después se publicaron las bases del acuerdo del Jurado Mixto.³⁰ La primera base se ocupa de llevar a cabo un censo obrero – es decir, el listado de trabajadores. Se establece dar prioridad a los “habituales”, seguido por los “aspirantes” y definen el procedimiento para los segundos, quienes han de tener entre dieciocho y cuarenta años, buen estado médico, un certificado de buena conducta si no es de Tarragona, y un relato sobre su tiempo de residencia en Tarragona y su experiencia como “habitual” en otro puerto y cualquier “especialidad” que tenga. Discute la vejez de los trabajadores habituales, tanto por la no obligación por parte de los consignatarios de contratar a los estibadores y encargados que son de avanzada edad (definida por las compañías de seguros), por cuestiones de accidentes. Los “habituales” tendrán un carné (un documento de identificación) mientras que los “aspirantes” recibieron un “resguardo” temporal, el cual sería cambiado por un carné a la hora de acceder el estado de “habitual”. Además, establece las bases para que algún trabajador se diera de baja del censo. Es importante notar que las bases hablan de tres clases de trabajadores: estibadores, peones y choferes y carreteros. Por último, se establece la neutralidad en la contratación:

Base 7. Neutralidad en la inscripción. Para la inclusión en el censo, no serán nunca motivos de rehuso la opinión pública o religiosa que profese el aspirante, ni la Sociedad al que pertenezca. Los patronos respetarán el derecho de asociación de los obreros, sea cual fuere la sociedad o sindicato a que pertenezcan, siempre que, colectiva e individualmente, respeten y acaten las bases de trabajo, los acuerdos del Jurado Mixto y las disposiciones vigentes en materia social u otras.³¹

Y, de manera muy importante, se establece que el trabajo se llevará a cabo de acuerdo con el contrato colectivo del Jurado Mixto, el cual tendría una vigencia de un año. Es evidente que - además de la negociación colectiva- los mecanismos de contratación se basaban en emplear primera y preferencialmente a los habituales, cuyo estado se demostraba con su carnet. Luego, se establece un Censo Patronal, dónde se escriben los patronos, quienes se comprometen a contratar habituales a cambio del compromiso de estos a trabajar, de preferencia, para patronos censados.³²

El siguiente mes, se anunció la próxima clausura del censo de trabajadores, de sus secciones de estibadores y peones. Por otro anuncio en los mismos meses, se consta de las organizaciones habilitadas para llevar a cabo elecciones. Además de la Asociación de Consignatarios, mencionan dos para los obreros relacionados al trabajo portuario: la Sociedad de Estibadores y Desestibadores de a bordo del Puerto y la Sociedad de Carreteros, Chóferes y Peones del Puerto.³³

A pesar de sus evidentes logros, el Jurado Mixto del Sector de Transporte Marítima fue entre los primeros de caer en crisis. “Según la UGT, se constituía con la esperanza de resolver los conflictos pendientes pero que, al año y pico de su funcionamiento, actuaba muy lentamente” (Duch Plana, 1994, pp. 34–53, 39). Por su parte, la CNT tomaba generalmente una posición muy en contra de la participación en los Jurados mixtos por ser aparatos de conciliación con la burguesía y su estado (Juliá, 1981).

³⁰ *Diari de Tarragona*, Tarragona, 22 de diciembre de 1932, 3-4; y *Diari de Tarragona*, Tarragona, 23 de diciembre de 1932, 3-6. [<https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora>]

³¹ *Diari de Tarragona*, Tarragona, 23 de diciembre de 1932, 3-6. [<https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora>]

³² *Diari de Tarragona*, Tarragona, 23 de diciembre de 1932, 3-6. [<https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora>]

³³ *Diari de Tarragona*, Tarragona, 19 de febrero de 1933, pág. 2.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

A finales de mayo de 1931, la CNT había formado la Federación Local de Sindicatos de Trabajadores. A estas alturas, también había un conflicto dentro de la CNT alrededor de la orientación más estrictamente anarquista compuesto por elementos más radicales de la Federación Anarquista Ibérica (FAI) dentro de la CNT. Entre otros oficios, la CNT se contaba con representación de organizaciones de los carreteros y peones de magazín relacionados al manejo terrestre de carga y transporte. Es importante tomar en cuenta que después del Pleno Regional de la CNT en Sabadell en 1932, la federación local de Tarragona fue expulsada por ser “controladas” por elementos comunistas del Bloque Obrero y Campesino, pero que intentaron reintegrarse en la Confederación (Duch Plana, 1994, pp. 34–53).

La Sociedad de Estibadores del Puerto se afilió a la Federación Local de Sociedades Obreras de Tarragona, de la Unión General del Trabajo, UGT el día 30 de julio del 1931, junto a las sociedades de Peones y de Carreteros y Choferes. Los cargadores y descargadores se afiliaron en febrero de 1933. De acuerdo con los censos obreros, había, para los estibadores, una entidad obrera en 1934 con 130 socios; dos en 1935 con 445 socios; y una en 1936 con 119 socios (Duch Plana, 1994, pp. 34–53, 36).

En agosto 1931 (durante la conformación de la Junta Mixta) surge un conflicto de los cargadores y descargadores que, aparentemente fue un grupo que había salido de la CNT. La causa directa fue el despido de trabajadores de los almacenes y estaciones, y su reemplazo con trabajadores contratados diariamente. Entre los otros factores del conflicto, se subraya el hecho que los estibadores estaban afiliados a la UGT, mientras que los peones de carga y descarga pertenecían al sindicato del ramo de transportes de la CNT y no querían trabajar juntos. La huelga parcial se resolvió con una negación apoyada por el gobernador. Se acordaron nuevas bases de trabajo, la readmisión de trabajadores despedidos, el reconocimiento de los sindicatos y su papel en el trabajo y un aumento salarial. Consideración importante en el conflicto es la contratación, que se haría a base de un turno numerado de 24 horas, “al fin de que la remuneración se distribuya equitativamente entre ellos”, y con la selección por parte de los consignatarios dos trabajadores del censo obrero del Jurado Mixto en cada equipo de trabajo (Duch Plana, 1994, p. 42).

Si estas nuevas bases tuviesen un impacto negativo en la productividad o economía, el Jurado Mixto podría suspenderlas o cancelarlas, cosa que efectivamente hicieron en abril de 1933. En este momento, establece la jornada de ocho horas con horas extras pagadas a cuatro pesetas la hora, con descanso los domingos. Además, establece que no se trabaja los días lluviosos (pero que serán pagados a quince pesetas por día). En 1935 (un año de gran represión obrera) resurge el conflicto por el incumplimiento por parte de los obreros. En mayo de 1936, la Cámara de Comercio de Tarragona comunicó al Ministerio de Hacienda su valoración favorable sobre la probable aceptación por parte de los trabajadores (peones de carga y estibadores) de unas nuevas bases de trabajo. Menciona la escasa afiliación sindical y la pugna entre la UGT y la CNT (Duch Plana, 1994, p. 45).

También es importante reconocer la existencia de tres entidades patronales de “aduanas-puerto” con treinta y seis socios y 348 empleados en 1934; dos años después solo aparece una organización patronal, con veinte socios y 240 empleados. Los obreros del puerto (no involucrados en la carga y descarga) y los de aduanas también tenían sus organizaciones en la provincia. En el caso de Tarragona, fue el Sindicato de Obreros y Empleados de la Junta de Obras del Puerto afiliado en la UGT y perteneciendo a la Federación Obrera Local y la Casa del Pueblo (Duch Plana, 1994, p. 35-45). Se produjo una división en el sindicato cuando algunos prefirieron asumir un posicionamiento más radical frente la represión, ejecutada en el marco de una alianza derechista contrarreformista que gobernaba la república entre noviembre de 1933 y febrero de 1936.

La elección del Frente Popular en marzo del 1936 no será aceptada por elementos ultraderechistas y cuasi fascistas, quienes organizaron un golpe de estado el 17 de julio. Aunque los elementos insurrectos fueron inicialmente suprimidos en algunas poblaciones por milicias obreras y elementos del “orden” leales al gobierno de la república, había desatado la Guerra Civil. Durante los próximos treinta y dos meses Tarragona sería bombardeada por la aviación italiana y alemana con frecuencia, causando miles de bajas en la población civil.

Las tropas franquistas entraron la ciudad de Tarragona el 15 de enero de 1939. Fue seguido inmediatamente por represión y persecución de elementos sindicales o leales a la república. Se habla de unos 766 víctimas de las ejecuciones después de la guerra.³⁴ Un trabajo, basado en los archivos policiales de los primeros años del franquismo (c. 1939-1950), consta la represión de elementos del sector terciario, pero solo se refiere a un estibador, uno de la marina mercante y cinco marineros; frente los treinta y nueve ferroviarios, los diecinueve choferes o los quince pescadores encarcelados y o fusilados (Recasens Llord, 2019).

A falta de más información, las explicaciones al respecto son solo tentativas: podría ser que en Tarragona no se constituyeron una agrupación importante a nivel político-militar; o que sí, pero que habían sufrido muchas bajas; o incluso podría ser que los marineros hubieran tenidos mejores oportunidades para huir frente el avance de los nacionales. El archivo gremial contiene un certificado de los primeros meses de 1939 confirmando que el presidente del “Gremio de Mareantes” (es decir, la sociedad de socorros mutuos “Sociedad Marítima y Protectora”) era “adicto al régimen franquista”.³⁵ Ya dentro del marco franquista, vuelve a tomar importancia las actividades religiosas y culturales de la Sociedad; además tuvieron que acomodar sus actividades de socorro mutuo al sistema burocrático del nuevo régimen.

Conclusiones

Esta aproximación ha logrado trazar la larga trayectoria del modelo artesanal en el Puerto de Tarragona. Los trabajadores de carga y descarga del Gremio de Mareantes defendieron las prácticas organizativas y productivas del antiguo régimen hasta los últimos años del siglo XIX. En 1868, contaron con el apoyo de importantes líderes políticos y comerciales para defender el gremio. Cuando no existía manera de mantener el gremio como persona jurídica, se reestructuró bajo otro nombre, el de Sociedad Marítima y Protectora en 1873.

La transición de Gremio a Sociedad (y la pérdida de cualquier justificación legal de su monopolio) provocó un conflicto entre los mareantes y los peones no asociados manejando el carbón, un conflicto resuelto en un par de días. Lo curioso de esta continuidad del modelo gremial es la posibilidad de tendencias anarcosindicalistas dentro de una cooperativa laboral heredera del gremio. La adecuación del puerto a las necesidades de los vapores creó las condiciones para la destrucción del sistema gremial en 1897, cuando la Sociedad Marítima y Protectora dejó sus actividades laborales y pasó a funcionar como una sociedad de socorros mutuos. Queda por clarificar aún más este proceso y sus relaciones con cambios en el sector.

Aunque no se ha podido confirmarlo, es posible que el surgimiento de la Sociedad de Estibadores y Descargadores fue relacionada a la huelga solidaria de 1916 y la huelga reivindicativa de 1917. Además de los conflictos reivindicativos, las huelgas solidarias con sus colegas de Barcelona organizados en sindicatos revolucionarios, nos da una indicación de la posible trayectoria política de los trabajadores de Tarragona durante los momentos críticos a finales del primer cuarto del siglo XIX. La última jornada de huelgas estudiadas fue la de 1925.

Los conflictos durante la Segunda República surgieron a base de la contradicción entre las organizaciones anarcosindicalistas de la CNT (con su propio conflicto entre elementos moderados, los radicales de la FAI e infiltraciones comunistas) y las socialistas de la UGT (a su vez dependientes del PSOE). En términos de modelos organizativas, ambas se basaban en el sindicato local como organismo básico de sus respectivas estructuras más grandes. Es decir, la conciencia de oficio estaba todavía a la base de las organizaciones de trabajadores y de la construcción de la conciencia de clase.

A pesar de las incógnitas sobre algunos aspectos de su trayectoria eventual, el paso del Gremio de Mareantes a la Sociedad Marítima y Protectora nos deja muy claro que en algunos sectores - especialmente los oficios marítimos- hubo una transición directa entre la organización del trabajo del antiguo régimen y el movimiento obrero a finales del tercer cuarto del siglo XIX.

³⁴ “Víctimas de la repressió Franquista (1939-1948)”, proyecto del Archivo Municipal de Tarragona.

[<https://www.tarragona.cat/patrimoni/fons-documentals/arxiu-municipal-tarragona/dades-historiques-de-la-ciutat/revolucio-guerra-civil-i-franquisme-a-tarragona-1/victimes-repressio/victimes-de-la-repressio-franquista-1939-1948>; 22 sept. 2021].

³⁵ APT, 2.3, “Certificat a favor de Joan Garcia Solanes, president del Gremi com a persona addicta al règim franquista”, 7-2-1939.

“Una aproximación a la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona, España (c.1790-1936)”

Bibliografía

- Alemany, J., Blay, J., Roquer, S., & Junta del Puerto de Tarragona. (1986). *Puerto de Tarragona: Historia y actualidad*. Junta del Puerto.
- Alió Ferrer, J. (2009). *Els agents portuaris de Tarragona (fins a 1985)*. Port de Tarragona, Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats, Servei de Publicacions: Arola Editors.
- Arnabat Mata, R. (2020). La Base de dades de l'Associacionisme català contemporani. *Canemàs: revista de pensament associatiu*, 19, 37-47, Recuperado de: <https://raco.cat/index.php/canemas/article/view/386647>
- Bellucci, S., Corrêa, L. R., Deutsch, J.-G., & Joshi, C. (Eds.). (2014). *Labour in Transport: Histories from the Global South (Africa, Asia, and Latin America), c. 1750–1950*. Cambridge University Press.
- Casanova, J. (2007). *Historia de España: República y Guerra Civil: Vol. VIII*. Crítica/Marcial Pons.
- Cole, P., & Hart, J. (2018). Trade, Transport, and Services. En K. Hofmeester & M. van der Linden (Eds.), *Handbook The Global History of Work* (pp. 277–295). Walter de Gruyter GmbH & Co KG.
- Colldeforns Lladó, F. de P. (1951). *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona, 1750–1865*. Gráficas Marina; Universitat de Barcelona.
- Crespo Solana, A. (2018). El comercio colonial español de la Carrera de Indias: Historiografía y método en el análisis de una estrategia de redes. *Anuario de Estudios Americanos*, 75(2), 577–606.
- Davies, S., Davis, C. J., de Vries, D., van Voss, L. H., Hesselink, L., & Weinbauer, K. (Eds.). (2000). *Dock Workers: International Explorations in Comparative Labour History, 1790–1970* (Vol. 1–2). Ashgate Pub Limited.
- Delso, J. P. C. (2009). Vísperas de la revolución. El congreso de la CNT (1936). *Germinal: revista de estudios libertarios*, 7, 97–132.
- Díez Rodríguez, F. (2001). El gremialismo de Antonio de Capmany (1742–1813). La idea del trabajo de un conservador ingenuo. *Historia y Política*, 5, 171–206.
- Domínguez Agudo, M. R. (2004). *El Estatuto de Bayona* [Ph.D.]. Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Derecho.
- Duch Plana, M. (1994). *República, reforma i crisi. El Camp de Tarragona (1931-1936)*. Edicions El Mèdol. Tarragona.
- Epstein, S. R. (1998). Craft guilds, apprenticeship, and technological change in preindustrial Europe. *Journal of economic history*, 58, 684–713.
- Epstein, S. R. (2008). Craft guilds in the pre-modern economy: A discussion. *The Economic History Review*, 61(1), 155–174.
- Epstein, S. R., & Prak, M. R. (Eds.). (2008). *Guilds, innovation, and the European economy, 1400–1800*. Cambridge University Press.
- Escoda Múrria, C. (2010). Els Presidiaris, constructors del Port de Tarragona. *Drassana: revista del Museu Marítim*, 18, 137–144.
- España (Marina), Gobierno de. (1802). *Ordenanza de S. M. para el Regimen y Gobierno Militar de las Matriculas de Mar*. Imprenta Real.
- Espinalt y Garcia, B. (1781). *Atlante español o descripción general geográfica, cronológica e histórica de España [...] Vol. V*. Biblioteca del Banco de España.
- Ferrer, L. (2012). The diverse growth of 18th-century Catalonia: Proto-industrialisation? *Catalan Historical Review*, 5, 67–84.
- Fontana i Làzaro, J. (2007). *Historia de España: La Época del Liberalismo: Vol. VI* (J. Fontana i Làzaro & R. Villares, Eds.). Crítica; Marcial Pons.
- García i Domingo, E. (2017). “La hermana mayor”: Las difíciles relaciones entre la marina mercante española y la Armada (1802-1932). *Hispania*, 77(255), 217–249.
- García i Espuche, A. (2007). Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV al XVIII. *Drassana: revista del Museu Marítim*, 15, 36–53.
- Gómez Cruz, M. C. (1990). *La Ciudad de Tarragona en la Época de la Dictadura de Primo de Rivera* [Ph.D., U. Barcelona (Tarragona)]. U. Barcelona, Dept de Historia Contemporánea.
- González Huix, F. J. (1995). *El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil, 1936-1939* (Número 98). Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV.
- González Márquez, M. (2011). El Serrallo de Tarragona: De barrio marinero a enclave temático para turistas y visitantes. *Arxiu d'Etnografia de Catalunya*, 11, 115–130.
- González Urién, M., & Revilla González, F. (1981). *La C.N.T. a través de sus congresos* (1a ed). Editores Mexicanos Unidos.
- Gutiérrez Soto, J. (2017). *La figura del consignatario de buques* [Fin de Master (Negocios y Derecho Marítimo), U. Pontificia de Comillas]. Repositorio [Digital] de la U. Pontificia Comillas.
- Heras Caballero, P. A. (1994). *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)*. U. Rovira y Virgili.
- Hernández i Sanahuja, B. (2002). *Historia del puerto de Tarragona desde su origen hasta nuestros días*. Port de Tarragona (facsimil).
- Hyman, R. (1989). The sound of one hand clapping: A comment on the “rank and filism” debate. *International Review of Social History*, 34(2), 309–326.
- Ibarz, J. (2016, marzo 31). Recent trends in dock workers history. *Working Group on Maritime Labour History*. XI European Social Science History Conference, Valencia, Spain.
- Ibarz, J. (2020). Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873. *Ayer: Revista de Historia Contemporánea*, 120(4).

- Ibarz, J., & Romero Marín, J. (2009). L'abolició de la Matricula de Mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona, 1868–1874. *Barcelona quaderns d'història*, 15, 255–270.
- Ibarz, J., & von Briesen, B. J. ([en premsa]). From Corporations to Companies: The Development of Capitalism in Maritime Cargo Handling in the Port of Barcelona (c.1760–1873). *International Labor and Working-Class History*.
- Juliá, S. (1981). Un sindicalismo de movilización de masas en el Madrid de la Segunda República. En S. Castillo, C. Forcadell, M.-C. García-Nieto, & J. S. Pérez Garzón (Eds.), *Estudios de Historia de España: Homenaje a Manuel Tuñón de Lara* (pp. 151–160). U. Internacional “M. Pelayo”.
- Lambie, Monique., & Aymes, J. René. (Eds.). (2008). *Ilustración y liberalismo, 1788–1814: Palacio Real de Madrid, octubre 2008-enero 2009*. Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales : Patrimonio Nacional.
- Lis, C., & Soly, H. (1994). “An Irresistible Phalanx”: Journeymen Associations in Western Europe. *International Review of Social History*, 39, 11–52.
- Llovet, J. (1984). La Catalunya marítima a la segona meitat del segle XVIII. La revista de matrícules de Luis Muñoz de Guzmán (1786). *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya:[Barcelona, del 17 al 21 de desembre de 1984: actas]*, 711–720.
- López Bonillo, D., & Rovira i Gómez, S.-J. (1986). *El puerto de Tarragona* (1a ed). Caja de Pensiones “La Caixa”.
- López Miguel, O., & Mirabet Cucala, M. (1995). La Institucionalización de la Matricula de Mar: Textos normativos y consecuencias para la Gente de Mar y Maestranza. En C. Martínez Shaw (Ed.), *El derecho y el mar en la España moderna* (pp. 217–239).
- Lucassen, J., De Moor, T., & van Zanden, J. L. (Eds.). (2008). *The Return of the Guilds*. Cambridge University Press.
- Martínez Shaw, C., & Oliva Melgar, J. M. (Eds.). (2005). *Sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Marcial Pons Historia.
- Muñoz Navarro, D. (2008). Las cofradías de cargadores del Grau y el comercio marítimo en la Valencia moderna. En *Estudios de historia moderna: En homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban* (pp. 729–746). Universitat de València.
- Nieto Sánchez, J. A., & Zofio Llorente, J. C. (2015). Los gremios de Madrid durante la Edad Moderna: Una revisión. *Aeas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 34, 47–61.
- Nieto Sánchez, J. A., & Zofio Llorente, J. C. (2016). The return of the guilds: A view from early modern Madrid. *Journal of Social History*, 50(2), 247–272.
- Ogilvie, S. (2019). *The European Guilds: An economic analysis*. Princeton U. Press.
- Pascali, L. (2017). The wind of change: Maritime technology, trade, and economic development. *American Economic Review*, 107(9), 2821–2854.
- Recasens Llort, J. (2019). *La repressió franquista a Tarragona*. P.U. Rovira i Virgili.
- Roca Vernet, J. (2019). La vaga de La Canadencia: El Waterloo de la CNT i la jornada laboral de les vuit hores. *Barcelona quaderns d'història*, 26, 99–118.
- Roca Vernet, J., & Miquel Magrinyà, N. (2021). *La bullanga de Barcelona: La ciutat en flames: 25 de juliol de 1835* (Primera edició). Rosa dels Vents.
- Sabaté i Bosch, J. M. (1992). *El Gremi de Marejants (Societat Marítima i Protectora): Una aproximació històrica*. [Ajuntament]: Gremi de Marejants.
- Simón, E. P. (2006). La Guerra Civil espanyola al Camp de Tarragona: Apunts a l'estat de la qüestió. *Quaderns de Vilaniu*, 141–159.
- Soriano Jiménez, I. C. (2016). *L'anarquisme a Tarragona (1917-1924). Formós Plaja i Carme Paredes*. Publicacions Universitat Rovira i Virgili.
- Termes Ardévol, J. (1972). *Anarquismo y sindicalismo en España. La I Internacional (1864-1881)*. Barcelona, Ed. Ariel.
- Termes Ardévol, J. (2011). *Història del moviment anarquista a Espanya (1870-1980)*. Avenç.
- Valdaliso, J. M. (1992). La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: Cambio técnico y estrategia empresarial. *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 10(1), 63–98.
- Vázquez Lijó, J. M. (2005). *La Matricula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII* [PhD Thesis]. U. Santiago de Compostela.
- von Briesen, B. J. (2020). “The guild [...] manufactures nothing, nor produces any artifact”: Barcelona’s seven maritime cargo handling guilds, c.1760–1840. *International Review of Social History*, 65(3), 399–431. <https://doi.org/10.1017/S0020859020000012>
- Webb, S., & Webb, B. (1894). *The history of trade unionism* (1920 ed. reprint). Green (Augustus M. Kelly).
- Williams, D. M. (2003). Recent trends in maritime and port history. En R. Loyen, P. D. E. Buyst, & P. D. G. Devos (Eds.), *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870–2000* (pp. 11–26). Physica-Verlag HD. https://doi.org/10.1007/978-3-642-57485-6_2
- Zamora Terrés, J. (1997). *El sindicato libre de la marina mercante, un intento de unidad sindical: Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante* [Ph.D.]. Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

Recepción: 15/10/2021
Evaluado: 15/11/2021
Versión Final: 07/12/2021