

*Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873**

Jordi Ibarz

Universitat de Barcelona
jordi.ibarz@ub.edu

Resumen: Durante cuarenta años, los comerciantes de Barcelona trataron de acabar con los gremios de mareantes y la Matrícula de Mar, dos instituciones del Antiguo Régimen en las tareas de carga y descarga portuaria. Marineros y pescadores, organizados gremialmente, ofrecieron una tenaz resistencia que evitó durante décadas la aplicación de la normativa general de abolición del sistema gremial. Para ello contaron con la alianza imprescindible de las autoridades de marina. Este caso nos muestra muy claramente las dificultades surgidas en la definición de unas relaciones de trabajo estrictamente capitalistas y en la formulación de unos nuevos valores liberales respecto al trabajo.

Palabras clave: gremios, Matrícula de Mar, trabajo portuario, liberalismo, gente de mar.

Abstract: For forty years, the merchants of Barcelona worked to abolish the guilds of seafarers and the *Matrícula de Mar* (Matriculate of the Sea). These two institutions of the Old Regime were dedicated to dock work. Organised into guilds, sailors and fishermen offered a tenacious resistance, postponing the application of the general laws of the abolition of the guilds for decades. They counted on the indispensable support of the maritime authorities. This case clearly demonstrates the

* Este artículo ha recibido el apoyo financiero del Proyecto de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación «Mundos del trabajo en transición (1750-1930): cualificación, movilidad y desigualdades», HAR2017-84030-P, y del European Research Council «SeaLiT. Seafaring Lives in transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s», ERC-2016STG 714437.

difficulties that arose when strictly capitalist labour relations and new liberal values redefined and reformulated the nature of work.

Keywords: guilds, Matrícula de Mar, dock work, liberalism, seafarers.

Introducción

En 1852, en plena discusión sobre cómo debía organizarse el trabajo de carga y descarga en el puerto después de que el Gremio de Mareantes perdiera la exclusiva de dichas tareas, el comandante de marina de Barcelona argumentaba: «Entre un poderoso y un desvalido no cabe un contrato libre cuando se interpone el interés del dinero, y por esto acude la Ley en amparo del segundo, sin cuya protección sucumbirá por ser débil»¹. Esta frase muestra cómo se estaban discutiendo los términos en los que podía resultar legítima la compra y la venta de trabajo. Esta discusión se refiere a un tema central de la historia contemporánea como es el proceso de subordinación social a las exigencias de la economía de mercado. El objetivo de este artículo es utilizar el caso de la desaparición del sistema gremial en la organización de las tareas de carga y descarga del puerto de Barcelona para mostrar las dificultades surgidas en la definición de unas relaciones de trabajo estrictamente capitalistas.

La discusión sobre la conversión del trabajo en mercancía ha sido larga y prolija y es sabido que, junto a otros factores productivos, el trabajo experimentó una importante reformulación en los orígenes de la industrialización. Se ha definido el trabajo como «mercancía ficticia»² en el sentido que tiene que ver con el proceso histórico por el que se envía al mercado una mercancía que no ha sido producida bajo condiciones de libre mercado para su venta en el mismo³. Para Marx y la teoría marxista, el trabajo no llega a ser una mercancía. Se enfatiza que una relación laboral no es realmente

¹ Archivo Histórico de la Armada de Cartagena (en adelante, AHAC), YM-V j, leg. 1, carpeta Buques. Generalidad, carga y descarga, 1805/1839-1901.

² Karl POLANYI: *La gran transformación: crítica del liberalismo económico*, Madrid, La Piqueta, 1997, p. 121.

³ Pablo LÓPEZ CALLE: «La constitución del trabajo como mercancía: el caso español», *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 31 (2012), pp. 81-94, esp. p. 82.

una relación mercantil, en la que supuestamente se venda una determinada cantidad de trabajo, sino que es una relación social en la que el trabajador «enajena su capacidad de trabajo por un tiempo determinado»⁴. Aportaciones recientes señalan la existencia de distintas experiencias históricas nacionales en la definición cultural del trabajo como mercancía, que dieron lugar a distintas concepciones de este y que afectaron a las relaciones laborales posteriores, en concreto, en Gran Bretaña y en Alemania⁵. Finalmente, desde la ruptura conceptual de finales de los años setenta, protagonizada por la historiografía feminista, se evidenció que buena parte de los trabajos realizados por las mujeres habían resultado invisibilizados por realizarse al margen de la economía mercantil⁶ y, por tanto, no habrían experimentado ese proceso de mercantilización. Diversos indicios sugieren que las transformaciones que analizamos tienen que ver con ese proceso. No obstante, queda fuera de los objetivos de este el estudio del trabajo como mercancía.

La aparición de unas relaciones de trabajo capitalistas en el ámbito portuario, en la práctica, se sustanció en torno a la desaparición o el mantenimiento de dos instituciones, el Gremio de Mareantes y la Matrícula de Mar. El proceso se inició con la lucha de los comerciantes por la abolición de los gremios, que fue en el caso de los puertos progresiva y lenta. Una vez despojados los gremios marítimos de sus prerrogativas y más adelante prohibidos los mismos, el conflicto prosiguió unos pocos años más hasta la abolición de la Matrícula de Mar⁷. Esta institución, relacionada con la provisión de efectivos para el servicio militar en la marina, sirvió a los trabajadores portuarios para defender sus derechos. El con-

⁴ *Ibid.*, p. 82.

⁵ Richard BIERNACKI: *The Fabrication of Labor: Germany and Britain, 1640-1914*, Berkeley, University of California Press, 1995. Véase también al respecto, Fernando DIEZ RODRIGUEZ: *Homo Faber: historia intelectual del trabajo, 1675-1945*, Tres Cantos, Siglo XXI, 2014, pp. 391-394.

⁶ Cristina BORDERÍAS y Cristina CARRASCO: «Las mujeres y el trabajo: aproximaciones históricas, sociológicas y económicas», en Cristina CARRASCO, Carmen ALEMANY y Cristina BORDERÍAS (eds.): *Las mujeres y el trabajo*, Barcelona, Icaria, 1994, pp. 15-150.

⁷ Jordi IBARZ y Juanjo ROMERO: «L'abolició de la matrícula de mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona, 1868-1874», *Barcelona Quaderns d'història*, 15 (2009), pp. 255-270.

flicto surgido en torno a la desaparición del sistema gremial sugiere la existencia de concepciones antagónicas respecto del significado del trabajo.

Los gremios de mar en el puerto de Barcelona han recibido muy poca atención historiográfica. Tan solo disponemos de una monografía dedicada a los mismos, el trabajo de Francisco de P. Colldeforns, de 1951, elaborado exclusivamente con fuentes notariales⁸. Hay otra aportación menor centrada en aspectos jurídicos y normativos⁹. La tesis doctoral recientemente leída sobre los gremios en la manipulación de la carga marítima de Barcelona¹⁰ es un trabajo que se detiene ahí donde empieza este análisis. Es posible que la pérdida de los archivos gremiales explique en parte este escaso interés, pero los gremios de mareantes de otras localidades tampoco han sido muy estudiados, al menos para el periodo contemporáneo. Recientemente se ha publicado un trabajo sobre los gremios de mareantes de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña¹¹, pero poco más. Más atención han recibido las Matrículas de Mar, si bien han estado mucho más consideradas y bien analizadas para el siglo XVIII¹². Además de alguna monografía local¹³, también se han atendido en estudios sobre el servicio militar obligatorio¹⁴ o en trabajos más generales sobre la Revolución de 1868¹⁵. Finalmente, po-

⁸ Francesc de P. COLLDEFORNS: *Historial de los gremios de mar de Barcelona, 1750-1865*, Barcelona, s. e., 1951.

⁹ María Carmen CLAVER CORTÉS: «Evolución histórica de los gremios de mar», en *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras* (20, 21 y 22 de mayo de 1987), Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1989, pp. 453-462.

¹⁰ Brendan VON BRIESEN: *Service-Sector Guilds and the Challenge of Liberalization: The Organization of Maritime-Cargo Handling in Barcelona, c. 1760-1840*, tesis doctoral, Universitat de Barcelona, 2017.

¹¹ Margarita SERNA VALLEJO: *De los gremios de mareantes a las actuales cofradías pesqueras de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña*, Santander, Universidad de Cantabria, 2017.

¹² José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ: *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.

¹³ Joaquim LLOVET: *La Matrícula de Mar i la Província de Marina de Mataró al segle XVIII*, Barcelona, Rafael Dalmau, 1980.

¹⁴ José JIMÉNEZ GUERRERO: *El reclutamiento militar en el siglo XIX: las quintas en Málaga, 1837-1868*, Málaga, Fundación Unicaja, 2001.

¹⁵ José A. PIQUERAS y Enric SEBASTIÀ DOMINGO: *Agiotistas, negreros y partisa-*

demos ver una buena aproximación general a estos dos temas, el de los gremios de mar y las Matrículas, y en especial en su relación con la organización del trabajo marítimo, en un reciente estudio de la historia del trabajo en la marina mercante¹⁶.

Ante la ausencia de fondos gremiales he utilizado otras fuentes alternativas. Así, he consultado material, en muchos casos inédito, del Archivo General de Marina «Álvaro Bazán» de Viso del Marqués y del Archivo Histórico de la Armada de Cartagena. En estos archivos están los expedientes de la administración de marina referidos a la abolición de los gremios, tarifas, aranceles y quejas diversas sobre el servicio de carga y descarga. Por otra parte, la actuación de los comerciantes está documentada en los fondos de la Junta de Comercio de Barcelona depositados en la Biblioteca de Catalunya.

El puerto de Barcelona y la carga y descarga en el siglo XIX

El puerto de Barcelona entre 1834 y 1873 era poco más que una rada abierta con tan solo unas mínimas garantías de seguridad. Según un coetáneo, era «difícil su entrada, escaso su fondeadero, de abrigo inseguro, y careciendo de astilleros, baradero [*sic*], docks y fáciles medios de descarga, etc., [...] no reúne ninguna condición de las que invitan a los buques a echar anclas en sus aguas»¹⁷. El habitual hacinamiento de los buques constituía un peligro para los mismos cuando soplabla viento del sur o del sureste¹⁸. En la parte más cercana a la ciudad se encontraba una playa en la que competían por el espacio pescadores y marineros descargadores de los buques. A continuación, estaban el Muelle de la Riba y el Muelle Nuevo construido a partir de 1816. El Muelle de la Riba era bajo y estrecho, lo que dificultaba las maniobras

nos: dialéctica social en vísperas de la Revolución Gloriosa, Valencia, Alfons el Magnànim-Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, 1991.

¹⁶ Enric GARCÍA DOMINGO: *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Barcelona, Universitat Barcelona, 2017.

¹⁷ Manuel DURAN I BAS: *La abertura del istmo de Suez y el puerto de Barcelona*, Barcelona, Imprenta de Joaquín Bosch, 1858, p. 67.

¹⁸ Josep BENET y Casimir MARTÍ: *Barcelona a mitjan segle XIX: el moviment obrer durant el Bienni Progressista, 1854-1856*, Barcelona, Curial, 1976, p. 25.

de carga y descarga y el paso de gente y de vehículos. Muy cerca de la orilla existía el andén superior, una parte elevada del muelle al que se accedía por varias escaleras. Ahí era donde se depositaban las mercancías hasta que estas eran retiradas por sus propietarios. En general, el puerto carecía de unas buenas condiciones para la carga y descarga, «teniendo que hacer ambas operaciones con auxilio [*sic*] de muchas manos, porque no hay mecanismos o aparatos con los cuales se abrevien semejantes trabajos»¹⁹. La mayor parte de las mercancías se descargaba mediante el trasbordo de los buques a barcazas y de estas a la playa²⁰.

Existía en el puerto una clara división entre los trabajadores marítimos y los terrestres. Este artículo analiza exclusivamente lo sucedido con los marítimos, aquellos trabajadores que realizaban su labor a bordo de los buques hasta dejar las mercancías en la orilla²¹. Dichas tareas eran realizadas por marineros y pescadores. Estos, antiguamente, se habían ocupado en la carga y descarga de forma ocasional, pero en el siglo XIX la carga y descarga era la tarea más habitual para muchos de ellos. A causa de esa pluriactividad, resulta difícil determinar el número de trabajadores portuarios. En 1852 existían en Barcelona unos 1.000 trabajadores marítimos dedicados a la carga y descarga. Los pescadores se dedicaban a esas tareas aproximadamente la mitad del año, durante los cuatro meses de veda pesquera y en los días de mal tiempo²².

Marineros y pescadores formaban parte de la Matrícula de Mar, que era una institución del Antiguo Régimen creada para fomentar la ocupación en las tareas marítimas y para garantizar las necesi-

¹⁹ Laureà FIGUEROLA: *Estadística de Barcelona en 1849*, Barcelona, Alta Fulla, 1993, p. 196.

²⁰ Joan ALEMANY: *El Port de Barcelona: història i actualitat*, Barcelona, L'Avenc, 1984, e íd.: *El Port de Barcelona*, Barcelona, Lunweg-Port de Barcelona, 1998.

²¹ Entre los terrestres, la abolición del sistema gremial en 1820 permitió que los mozos de cuerda o *camàlics* no agremiados que históricamente habían disputado al gremio de *bastaixos* el transporte de las mercancías desde el puerto al interior de la ciudad pudieran finalmente realizar estas tareas. Véase Brendan VON BRIESEN: *Service-Sector Guilds...*, pp. 392 y ss. No conocemos con detalle la evolución de los terrestres, pero todo parece indicar que al carecer los gremios de la protección y la cobertura legal proporcionada por la Matrícula de Mar perdieron sus privilegios y la libre concurrencia debió determinar la contratación.

²² AHAC, YM-V j, leg. 1, carpeta Buques. Generalidad, carga y descarga, 1805/1839-1901.

sidades de marinería en la Armada²³. A cambio de la obligación de realizar su servicio militar en la marina de guerra, los matriculados disfrutaban del privilegio de tener reservadas en exclusiva las tareas de pesca, marinería y de carga y descarga en los puertos. Con la Matrícula, la armada se reservaba un personal preparado para las tareas de mar que requería un menor periodo de instrucción militar²⁴. Un temprano intento de abolición de la Matrícula en 1820 se saldó con un rotundo fracaso «al dejar de presentarse la mayoría de los sorteados»²⁵. La oposición a la Matrícula de Mar formó parte de los programas políticos de los partidos demócratas y progresistas durante el periodo liberal y fue una reivindicación que adquirió especial importancia durante los procesos revolucionarios de 1854 y 1868. Su vigencia se mantuvo hasta 1873 cuando, en el Sexenio Democrático, se procedió a su abolición²⁶. Según las ordenanzas de la Matrícula de Mar, el comandante de marina era el jefe de marineros y pescadores. Esto explicaría la posición de las autoridades de Marina defendiendo los intereses de estos trabajadores en los conflictos y las transformaciones producidas en los puertos. Estudios previos han considerado la abolición de la Matrícula como una reivindicación de los propios matriculados, creciente desde 1842, y como un instrumento de control social²⁷. En nuestro caso la única manifestación en este sentido es de 1870, prácticamente al final del periodo analizado²⁸, y, en general, interpretamos la Matrícula más bien como un obstáculo a los intereses del comercio y una herramienta para la defensa de los marineros.

Los marineros y pescadores, todos ellos matriculados, estaban organizados en gremios. Durante el siglo XVIII, existieron en Barcelona tres gremios de mar, el de mareantes, el de descargadores y el de pescadores. A partir de 1770 las autoridades de marina promovieron la unión de dichos gremios en una estructura supragre-

²³ Joaquim LLOVET: «La Matrícula de Mar a Catalunya. El reclutament de la marineria al segle XVIII», 50 *L'Avenç*, (1982), pp. 19-23.

²⁴ Jordi IBARZ y Juanjo ROMERO: «L'abolició de la matrícula de mar...», p. 256.

²⁵ José A. PIQUERAS y Enric SEBASTIÀ DOMINGO: *Agiotistas, negreros y partidarios...*, p. 128.

²⁶ José JIMÉNEZ: *El reclutamiento militar...*, p. 245.

²⁷ José A. PIQUERAS y Enric SEBASTIÀ DOMINGO: *Agiotistas, negreros y partidarios...*, p. 134.

²⁸ *La Federación*, 23 de junio de 1870, p. 5.

mial²⁹. En la década de los treinta del siglo XIX ya había desaparecido el gremio de descargadores, y marineros y pescadores actuaban conjuntamente. Entre los gremios de mar, el trabajo se realizaba de forma cooperativa y las cuadrillas funcionaban de manera igualitaria, usando un turno para el reparto del trabajo disponible³⁰. De manera cooperativa se repartían los ingresos y financiaban la caja de socorros mutuos con la que asistían a enfermos, accidentados, jubilados o viudas, y cubrían también los gastos de las actividades de sociabilidad. El gremio de mareantes era además el poseedor de los medios de producción necesarios para realizar la carga y descarga, como barcazas y otros útiles. A pesar de estar integrado por patronos y marineros³¹, las barcazas del gremio eran de uso obligado y no se permitía a los patronos realizar la descarga con sus propios medios³². La organización existente en Barcelona era muy parecida a la de las principales localidades de la costa catalana. En Mataró, las tareas de carga y descarga también eran compartidas por los gremios de mareantes y pescadores, que eran propietarios de las barcas necesarias para realizar estas tareas. De hecho, el núcleo de la reglamentación gremial se centraba más en estas actividades de carga y descarga que en las de navegación o de pesca, que en principio debían serles más propias³³. Marineros y pescadores defendieron el mantenimiento del sistema gremial; con esto trataron de construir un modelo de trabajador que se alejara de la proletarización absoluta y que mantuviera unas fuertes dosis de autonomía³⁴.

Enfrentados a marineros, pescadores, sus gremios y autoridades de marina, estaban los comerciantes. Estos eran los propietarios de las mercancías y quienes, en definitiva, debían asumir los gastos ocasionados por la carga y descarga de los buques. Los comerciantes estaban organizados en las juntas de comercio locales, con las que podían actuar de forma colectiva y que eran su voz en las

²⁹ Brendan VON BRIESEN: *Service-Sector Guilds...*, p. 137.

³⁰ *Ibid.*, pp. 295 y 339.

³¹ Francesc de P. COLLDEFORNIS: *Historial de los gremios...*, p. 58.

³² *Ibid.*, p. 70.

³³ Joan GIMÉNEZ I BLASCO: *La Província Marítima de Mataró: Economia i conflictes socials, 1750-1870*, Mataró, Fundació Iluro, 2013, p. 298.

³⁴ Francesc-Andreu MARTÍNEZ GALLEGÓ: *Esperit d'associació: cooperativisme i mutualisme laics al País Valencià, 1834-1936*, Valencia, Universitat de València, 2010, p. 63.

instituciones. En los conflictos planteados solían tener de su parte a las distintas autoridades políticas, locales y provinciales. Ayuntamientos y gobernadores civiles, como veremos, se alinearon normalmente con los comerciantes y sus intereses. La prensa constituyó el otro actor importante de todo este proceso. Marineros, pescadores y sus gremios no dispusieron de unos órganos de expresión propios o afines y frente a ellos se encontraron siempre con unos órganos de prensa favorables a los comerciantes y hostiles a sus intereses. Como sucedía en general, la discusión estaba planteada entre los defensores de la ausencia de intervención estatal en la vida económica contra los que consideraban que la legislación debía mitigar las desigualdades producidas por el mercado libre³⁵.

La resistencia efectiva a la desaparición por parte de los gremios, 1834-1849

Los intentos para conseguir la abolición de los gremios, y entre estos a los gremios de mar, tuvieron un largo recorrido. Antes de 1834, en contextos de control del poder político por parte de los liberales, ya se había producido ocasionalmente la supresión de las instituciones gremiales. Durante las Cortes de Cádiz, como en el Trienio Liberal, se materializaron prohibiciones de los gremios y otras limitaciones del sistema gremial. Asimismo, por decreto de 8 de octubre de 1820 se dio por extinguida la Matrícula de Mar³⁶. Estas prohibiciones fueron muy cortas en el tiempo dada la limitada duración de los gobiernos liberales que las pusieron en marcha.

La transformación liberal desencadenada después de la muerte del rey Fernando VII en septiembre de 1833 es el contexto general en el que se proclamaron los decretos que acabaron con el sistema gremial de organización de la producción y que constituyen el punto de arranque de nuestra investigación. Estos fueron los Reales Decretos de 20 de enero de 1834 y el de 30 de julio de 1836. Establecían que quien deseara poner en marcha una industria pudiera

³⁵ María Jesús MAULLA y Esperanza FRAX: «Libertad de industria y comercio. El derecho de propiedad», *Ayer*, 34 (1999), pp. 17-40. esp. p. 29.

³⁶ Francesc de P. COLLEFORNS: *Historial de los gremios...*, p. 76.

sustraerse del control gremial. Esto significó la supresión, si bien indirecta, de los gremios, por la vía de la proclamación de la libertad de fabricación y la libre circulación de capital y de trabajo³⁷. A los gremios tan solo les quedó la función representativa y la benéfica. El decreto de enero de 1834 declaraba estar destinado a eliminar los obstáculos que se oponían al fomento y a la prosperidad de las diferentes industrias. Establecía que los gremios no gozaban «de fuero privilegiado» y que no podrían «monopolizar el trabajo a favor de un determinado número de individuos»³⁸.

En diversas localidades se hizo una interpretación de la normativa muy favorable a los intereses del comercio. En Cádiz se interpretó claramente la disposición de enero de 1834 en el sentido de que era aplicable a la carga y descarga en los puertos. Por una orden del 20 de febrero de 1834 el gobernador militar y político de Cádiz decretó la «libertad de transporte, conducción, alijo u transbordo en los muelles y Bahía», fijando que para ello pudieran utilizarse las personas y embarcaciones que cada uno tuviera por conveniente³⁹. En una queja de dos comerciantes de Barcelona, Felipe Mascaró y Jaime Guarro, dirigida a la Junta de Comercio el 12 de mayo de 1834 se lamentaban de la obligación de mantener la privativa a los gremios de mareantes y pescadores que obligaba a tener que valerse de ellos cuando en otros lugares como Cádiz, Cartagena o Valencia ya era posible trabajar con matriculados no agremiados en los buques más pequeños⁴⁰.

Los comerciantes y sus instituciones representativas se quejaron del mantenimiento de los gremios de mar y empezaron su lucha por la desaparición de los mismos. En junio de 1834, los comerciantes de Barcelona dejaron de pagar al gremio los derechos de transbordo de mercancías cuando este se realizaba en exclusiva con la tripulación de los buques. En un escrito del 17 de junio de ese año dirigido al Ministerio del Interior, también reclamaban poder contratar a matriculados, aunque no estuvieran agremiados⁴¹.

³⁷ Genís BARNOSELL: *Orígens del sindicalisme català*, Vic, Eumo, 1999, p. 178.

³⁸ *Diario de Barcelona*, 28 de enero de 1834.

³⁹ Biblioteca de Catalunya (en adelante, BC), fondo de la Junta de Comercio (en adelante, JC), leg. XLIX, carp. 6, 5.

⁴⁰ BC, JC, leg. XLIX, carp. 6, 9-10.

⁴¹ BC, JC, leg. LI, carp. 28, 8.

Ante esto, el gremio se negó a trabajar con aquellos comerciantes que no abonaran lo que consideraban les era adeudado y el comandante de marina retuvo las cantidades que, en principio, debían pagar los comerciantes hasta que no se resolviera el asunto⁴². El comandante general de Cartagena resolvió el 21 de junio de 1834 que la prohibición de los gremios se refería en su «literal contexto» a las industrias fabriles. Que había visto que los gobernadores civiles de Barcelona, Valencia y el Ayuntamiento de Cádiz la habían hecho extensiva también a los matriculados de mar «cuya industria es peculiar» y por ello consideraba que «se faltaría a los elementos de la justicia» si se permitiese a los terrestres trabajar en esas tareas sin ser matriculados. También ordenó a los gobernadores civiles y ayuntamientos no inmiscuirse en esas tareas, competencia de la autoridad de marina⁴³.

Un año más tarde, las bullangas del verano de 1835 en Barcelona incidieron significativamente en el conflicto planteado respecto de la abolición de los gremios de mar. La historiografía de ese conflicto ha destacado la quema de diversos conventos, el asesinato del gobernador militar de Barcelona, así como el incendio de la fábrica Bonaplata. Normalmente, dichas fuentes no indican que, como objetivo intencionado o como daño colateral, también se incendió la barraca donde se hallaba el archivo del gremio y sus barcasas, utilizadas para la carga y descarga⁴⁴. Según un oficio de la Junta de Comercio de diciembre de ese 1835, los motivos de esa destrucción fueron «por efecto sin duda de la animosidad general contra los abusos y perjuicios introducidos contra este comercio y navegación»⁴⁵. La destrucción de los medios de producción del gremio permitió al comercio sustraerse de sus servicios. Provisionalmente se permitió la carga y descarga en el andén del puerto, limitada hasta entonces por las autoridades de marina para obligar a que dichas tareas se realizaran con barcasas y en la playa. No obstante, el gremio se apremió a construir de nuevo sus barcasas. En diciembre de 1835, y dada la reposición de dichos medios de producción, el capitán del puerto estableció que de nuevo la carga y

⁴² BC, JC, leg. XLIX, carp. 6, 15-1, y leg. LI, carp. 28, 8.

⁴³ BC, JC, leg. XLIX, carp. 6, 36.

⁴⁴ Brendan VON BRIESEN: *Service-Sector Guilds...*, p. 398.

⁴⁵ BC, JC, leg. LI, Carp. 28, 15.

descarga se verificara en la playa y por medio del gremio. En una airada respuesta, la Junta de Comercio elevó una exposición a la reina regente y solicitó al capitán general que autorizara «la libre carga y descarga por el andén del mismo, según ya se verificaba en estos últimos días»⁴⁶.

Las dudas planteadas ante la aplicación en los puertos del decreto de abolición de los gremios de 1834 se resolvieron por la Real Orden (en adelante, RO) de 29 de mayo de 1836. Esta última ratificaba el monopolio existente para los matriculados, independiente del ejercicio hasta entones por el gremio, «y que los comerciantes pudiesen valerse de los matriculados que fuesen de su gusto para la carga, descarga y traslado de sus buques y mercancías»⁴⁷. Así, se podía contratar a cualquiera para realizar tareas de carga y descarga siempre que dichos hombres fueran matriculados. Los comerciantes se mostraron insatisfechos con el mantenimiento del monopolio de la Matrícula. Por ello, el 22 de noviembre de 1836 la Junta de Comercio realizó una petición a la reina en la que solicitaban el restablecimiento del decreto de las cortes de 1820 que suprimía las Matrículas de Mar. Consideraban que, del mismo modo que en noviembre de 1775 se había acordado la libertad de pesca, debía terminarse con la Matrícula para llegar a «tener cumplido efecto los beneficios que se debían esperar de dicha libertad»⁴⁸.

La RO de 23 de marzo de 1838 vino a modificar nuevamente la situación. Por ella se estipulaba que el «pago de los trabajos de carga y descarga en los puertos sea un contrato recíproco entre el comercio y las matrículas de mar»⁴⁹. Esta «medida provisional conciliatoria» fue motivada por las reclamaciones que se estaban realizando sobre el derecho de media cofradía. Este era un impuesto que cobraba el gremio cuando la descarga se realizaba solo con los medios del buque. Lo más destacado de la real orden fue que, de nuevo, los gremios se convertían en «representantes de los derechos e intereses de la matrícula»⁵⁰. De facto esto significaba retraerse a la situación ante-

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *El Constitucional*, 14 de septiembre de 1842.

⁴⁸ BC, JC, leg. XL, carp. 5, 47.

⁴⁹ BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 119.

⁵⁰ *Gaceta de Madrid*, 20 de abril de 1838, p. 1.

rior a 1834. El 4 de enero de 1839 el Ministerio de Marina dispuso que las tareas de carga y descarga las realizaran los matriculados «bajo la dirección de los directores del gremio de mareantes y solo por los individuos autorizados por el comandante de marina»⁵¹.

Las elecciones municipales de Barcelona en 1841 dieron como resultado una mayoría absoluta de concejales progresistas y de profesiones liberales, artesanos y fabricantes⁵². El nuevo Consistorio barcelonés se convirtió en el gran defensor de los intereses del comercio. Así, publicó el 4 de abril un decreto por el que, reinterpreta las medidas establecidas en 1834 y 1836, facultaba al comercio para que en la carga y descarga pudieran valerse de los trabajadores que estimaran más conveniente. En definitiva, establecía la libre contratación. Amparándose en dicho edicto municipal, el 11 de abril se presentaron en el puerto «los faquines y aun otras personas con más osadía, pretendiendo interrumpir y mezclarse en los trabajos que exclusivamente tocan a los matriculados». Después de duras reconvenciones y agitadas discusiones con el comandante de marina, los representantes del Ayuntamiento en un nuevo edicto se ratificaban en sus posiciones. El Consistorio, además, dirigió una exposición al ministro de Gobernación. Según el comandante de marina, la exposición incluía observaciones completamente falsas y estaba redactada en términos ofensivos⁵³. El 28 de abril el Ayuntamiento elevó sus quejas en una exposición al Congreso de los Diputados. La Junta del Almirantazgo zanjó la discusión y afirmó que la pretensión de que los gremios de mar estaban abolidos quedó desvanecida por la RO del 8 de mayo de 1834, que mandaba no innovar nada por Marina hasta nueva determinación; por la RO de 23 de marzo de 1838, que establecía las reglas del pago del derecho de media cofradía, y por la del 4 de enero de 1839, que establecía de forma provisional que el trabajo de carga y descarga se realizara en Barcelona por los matriculados a precios convencionales bajo la dirección de los directores del gremio

⁵¹ *El Constitucional*, 14 de septiembre de 1842.

⁵² Ramon ARNABAT I MATA: «La Revolució Liberal a Barcelona. Política de classes i classes de política», *Barcelona Quaderns d'història*, 10 (2004), pp. 11-58.

⁵³ Archivo General de Marina «Álvaro Bazán» de Viso del Marques (en adelante, AGMAB), leg. 1915, exp. Resolución de abolición del derecho de media cofradía, 1837-1841.

y por los individuos legítimamente autorizados por el comandante de marina⁵⁴.

A raíz de esta última disposición se empezó la elaboración de un arancel negociado por ambas partes. El arancel se aprobó en agosto de 1841, pero con importantes divergencias entre agremiados y comerciantes. La principal discusión se suscitó respecto de lo que debía pagarse al gremio cuando la carga y descarga se realizase por las tripulaciones y lanchas del buque no siendo el patrón o el barco de la Matrícula de Barcelona. El conflicto se saldó por acuerdo entre el comandante de marina y el gobernador civil favorable a los intereses del gremio, por lo que no se realizó ningún tipo de rebaja al derecho de media cofradía incluso cuando no interviniera el gremio en estas tareas⁵⁵.

Las iniciativas para la supresión de los gremios de mar no cesaron ni en Barcelona ni en otros puertos. En septiembre de 1842 la prensa informó de la petición que los comerciantes de Barcelona estaban preparando para solicitar al Congreso de los Diputados la abolición del monopolio gremial. Su pretensión era conseguir el apoyo de un número suficiente de diputados para presentar un proyecto de ley que aboliera el Gremio de Mareantes⁵⁶. Entre 1834 y 1842, en el Grao de Valencia, surgieron diversos conflictos planteados en términos similares a los de Barcelona. Este fue el caso de la huelga de noviembre de 1842 cuando los comerciantes valencianos pretendieron también utilizar a trabajadores no agremiados para descargar los buques⁵⁷. Las iniciativas de los comerciantes de diversos puertos tan solo dieron lugar a la incongruente RO de 2 de mayo de 1847. Esta disponía «la supresión definitiva de los gremios de mareantes», pero a la vez suspendía la supresión hasta no tener decidido el auxilio de los buques en caso de naufragio, que hasta el

⁵⁴ AGMAB, leg. 1915, exp. Resolución de abolición del derecho de media cofradía, 1837-1841.

⁵⁵ AHAC, YM-V j, leg. 1, carpeta Buques. Generalidad, carga y descarga, 1805/1839-1901.

⁵⁶ *El Constitucional*, 14 de septiembre de 1842.

⁵⁷ Eduardo ORTEGA DE LA TORRE: «En torno a los orígenes del movimiento obrero en Valencia: la huelga de los estibadores del Grao en noviembre de 1842 y sus antecedentes», *Estudis D'Historia Contemporania Del Pais Valencia*, 8 (1990), pp. 133-158, y Francesc-Andreu MARTÍNEZ GALLEGÓ: *Esperit d'associació...*, pp. 60-61.

momento era responsabilidad de los gremios⁵⁸. Así pues, a finales de los años cuarenta del siglo XIX los gremios de mar habían conseguido mantener sus privilegios y prerrogativas a pesar de la importante ofensiva realizada contra estos por los comerciantes, heraldos principales de la nueva era liberal.

El golpe mortal al sistema gremial, 1849-1853

El embate definitivo en contra de los gremios de mar empezó en noviembre de 1849. Por una RO del 9 de ese mes se estableció que en el puerto de Cartagena no fuera privativa de los gremios de mar la carga y descarga en los puertos. Esta disposición se realizó a petición del propietario de la fábrica de vidrio y otros comerciantes de Cartagena⁵⁹. Por RO de 21 de enero de 1850 se hizo extensiva al puerto de Valencia dicha corrección⁶⁰. Unos días después, el 26 de enero de 1850, los comerciantes de Barcelona realizaron una petición a la reina donde se quejaban de que el gremio de mareantes de Barcelona imponía «al comercio y a los navegantes la obligación de haberse de valer de sus hombres y de sus barcasas mediante una retribución desmesurada». Consideraban que les hacían pagar jornales de treinta a sesenta reales diarios para una tarea que tan solo exigía fuerza física y, asimismo, que por las barcasas se les hacía pagar un precio muy superior a lo que valían. Se quejaban además de que el servicio que ofertaban era deficiente. En fin, estimaban que el gremio era un anacronismo en el siglo XIX⁶¹.

Estas normas particulares de diversos puertos se generalizaron con el RD de 19 de marzo de 1850. En el preámbulo del mismo se justificaba la intervención por «la necesidad de que desaparezcan los abusos que se han introducido en los gremios de mareantes que establece la ordenanza de matrícula». La norma ordenaba la reconstitución de los gremios de mareantes, asignándoles básica-

⁵⁸ BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 119; María Carmen CLAVER CORTÉS: «Evolución histórica de...», p. 461, y Margarita SERNA VALLEJO: *De los gremios de mareantes...*, p. 169.

⁵⁹ BC, JC, leg. LXII, carp. 1, 147.

⁶⁰ AHAC, YM-V j, leg. 1, carpeta Puertos. Buques, 1835-1850, 1893, Valencia. Carga y Descarga, y BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 119.

⁶¹ BC, JC, leg. LXII, carp. 1, 142-145.

mente sus tareas como sociedades de socorro mutuo y su papel en el salvamento de buques. Además, en concreto, con respecto a las tareas de carga y descarga se establecía que «el comercio estará en libertad de valerse para estos trabajos de los matriculados en general, sin que los gremios de mareantes pudieran atribuirse estos aprovechamientos»⁶². Así, los gremios de mar perdieron el monopolio de las tareas de carga y descarga en los puertos, aunque dicho monopolio se mantuvo entre los matriculados de mar. La norma no satisfizo suficientemente a los comerciantes, que siguieron reclamando la pérdida de la exclusividad en las tareas portuarias también para los matriculados de mar.

Inmediatamente surgieron dudas sobre el alcance de la prohibición sobre los matriculados. En marzo de 1850, el Baile General del Real Patrimonio de Cataluña había solicitado «valerse indistintamente de cualquier individuo, aunque no fuese de los matriculados de mar», para manejar la Máchina, la grúa que administraba. Esta solicitud fue desestimada, reconociendo los derechos de los matriculados por ocuparse de esas tareas «en justa y necesaria recompensa de los deberes que pesan sobre tan benemérita clase»⁶³. Intentando limitar los efectos de la nueva normativa, el 13 abril de 1850 el comandante de marina de Barcelona solicitó que los matriculados contratados por el comercio debieran ser de la propia Matrícula de Barcelona. Y el 11 de junio de 1850 planteó una petición similar el gremio de mareantes de Barcelona⁶⁴. En cualquier caso, el comercio pudo ocupar a cualquier matriculado a pesar de que no perteneciera al mismo distrito del puerto en el que era ocupado⁶⁵. La administración desestimó la solicitud gremial entendiéndolo que la petición trataba de monopolizar «un derecho que por las ordenanzas corresponde a la matrícula en general; y el localizarlo hoy, como pretende el gremio de Barcelona, sería volver al monopolio»⁶⁶.

⁶² *Gaceta de Madrid*, 19 de marzo de 1850, p. 2.

⁶³ José Marcelino TRAVIESO: *Nociones elementales de la ordenanza y legislación de las matrículas de mar: publicada en forma de diálogo*, Madrid, F. Serra de Madirrolas, 1851, p. 35.

⁶⁴ *El Ancora*, 8 de mayo de 1851, p. 591.

⁶⁵ BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 199-200.

⁶⁶ *El Ancora*, 8 de mayo de 1851, p. 591.

El RD de marzo de 1850 fue complementado por una RO de 7 de julio de 1850 que abolió el derecho de media cofradía que «se abonaba al gremio por la obligación en que estaba, en el antiguo régimen, de tener embarcaciones y gentes prontas para la carga y descarga de los buques, cuando monopolizaba este servicio»⁶⁷. La RO también establecía que las embarcaciones de pesca podían dedicarse al tráfico interior de los puertos siempre que sus dueños lo pusieran en conocimiento de la respectiva Comandancia de Marina⁶⁸. De este modo, los gremios de mar quedaron desposeídos de una de sus principales vías de ingresos. Ante sus quejas, la administración concluyó que era deber del gremio «pensar en los medios de sustituir este déficit» generado por la pérdida de los recursos que obtenía con esos impuestos para que no quedasen sin auxilio las personas asistidas⁶⁹.

El Gremio de Mareantes de Barcelona trató de hacer frente a la situación con un subterfugio legal. Así, presentaron una propuesta de nuevos estatutos, como estipulaba la nueva normativa de marzo de 1850. En un informe sobre esta propuesta de estatutos, redactado el 7 de agosto de 1851, se decía que el gremio de mareantes de Barcelona había sido «el que más controversias ha producido siempre, y el que ha dado origen con sus cuestiones» a los diversos decretos de supresión de los gremios, como el de 1847 y el de 1850. El informe valoraba que en la nueva propuesta de estatutos «hay una tendencia a desvirtuar aquel decreto»⁷⁰. Esta desvirtuación del decreto de marzo de 1850 se pretendía conseguir por dos vías: estableciendo en los estatutos la obligatoriedad de pertenecer al gremio todos los matriculados y fijando una cuota a todas las personas que realizasen una u otra tarea de carga y descarga. Estos estatutos fueron rechazados por las autoridades y obligaron a la modificación de diversos artículos para evitar que con los mismos el gremio consiguiera mantener el monopolio que les había sido vedado.

Consecuencia directa de las transformaciones legales introducidas fue el aumento del número de cuadrillas para la carga y descarga, tal y como se lamentaba el comandante de marina ante sus

⁶⁷ BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 199-200.

⁶⁸ *Gaceta de Madrid*, 10 de julio de 1850, p. 2.

⁶⁹ *El Ancora*, 8 de mayo de 1851, p. 591.

⁷⁰ AGMAB, leg. 1918, exp. Nuevos Estatutos del Gremio de Barcelona.

superiores, ya en diciembre de 1850⁷¹. En todo caso, el conflicto por la irrupción del «trabajo libre» acabó estallando en el puerto de Barcelona dos años después, en marzo de 1852. Amparados por la nueva normativa, los comerciantes empezaron a contratar a un conjunto muy limitado de matriculados, siempre a los mismos, y muchos agremiados se quedaron sin apenas trabajo. Un grupo de trabajadores formado por unos 200 miembros del gremio se separó del mismo y agrupados en diversas cuadrillas empezaron a trabajar por debajo del precio estipulado en los aranceles. Estos trabajadores, «mal aconsejados y guiados con el interés propio [...] por el cebo de un reducido jornal, que solo pueden conseguir diariamente supliendo el ínfimo precio de las faenas con multiplicar durante todo el día los más pesados y rudos trabajos»⁷², acapararon el trabajo disponible. Este grupo estaba formado por los miembros más jóvenes del gremio, lo que les permitía suplir con un sobreesfuerzo la reducción de sus ingresos por la rebaja de las retribuciones.

En una instancia del 17 de marzo de 1852, los patronos y los marineros de la Matrícula de Barcelona solicitaban que se mantuvieran en vigor los precios del arancel vigente y que se prohibiera a ningún matriculado rebajar dichos precios. Entre los firmantes de la instancia estaban algunos de los antiguos y de los presentes dirigentes del gremio de mareantes, como Francisco Aliè y José Portabella, dos de los cuatro representantes del gremio firmantes del arancel de 1841. En la instancia se lamentaban de no encontrar trabajo en el puerto cuando no lo ejercitaban ni en la pesca ni en la navegación y se quejaban de la drástica reducción producida en el número de personas ocupadas en el mismo. De unos 1.000 matriculados que conseguían en el puerto una «digna subsistencia» antes de 1850 se había pasado a que tan solo unos 200 fueran contratados. Debido a la competencia existente se habían rebajado las tarifas aproximadamente a la mitad de lo establecido en el arancel pactado en 1841⁷³.

En un informe del fiscal de marina este daba la razón a los peticionarios y añadía que antes del decreto de marzo de 1850, los

⁷¹ AGMAB, leg. 5639/5, exp. Exceso de cuadrillas en el puerto.

⁷² AHAC, YM-V j, leg. 1, carpeta Buques. Generalidad, carga y descarga, 1805/1839-1901.

⁷³ *Ibid.*

gremios procuraban repartir las tareas de carga y descarga «con la igualdad posible entre todos los agremiados, que eran cuantos pertenecían a la matrícula de esta ciudad». El fiscal propuso al comandante de marina, entre otras medidas, que declarase vigente el arancel y se hicieran responsables del cumplimiento del mismo al director del gremio, a los capataces de las cuadrillas, a los dueños de las embarcaciones y demás responsables de los trabajos de carga y descarga. El comandante de marina asumió dichas propuestas en un edicto publicado el 17 de abril de 1852⁷⁴.

La publicación del edicto del comandante de marina desató la queja y la protesta inmediata de comerciantes y navieros. El gobernador civil de Barcelona, Ventura Díaz, en un escrito del 24 de abril de 1852 donde recogía dichas quejas, se manifestaba en el sentido de que la libertad era la mejor solución para los problemas existentes. Se declaraba en contra de las tarifas permanentes por ser muchos los factores que influían en la «alta y baja de los jornales». También decía en su escrito que, de hecho, el arancel quedó anulado cuando los gremios perdieron la privativa de la carga y descarga en los puertos. Por todo ello solicitaba al comandante de marina que rectificara su edicto.

La respuesta llegó dos días después, el 26 de abril de 1852, a través de una comunicación del comandante de marina, Antonio Fernández de Landa, al gobernador civil. El texto presenta una muy interesante argumentación respecto de la situación y nos muestra algunos de los valores enfrentados en ese conflicto. El gobernador había planteado que el procedimiento de «alta y baja», lo que nosotros denominaríamos leyes de la oferta y la demanda, era el mejor sistema para regular los salarios. Esta fórmula el comandante de marina manifestó que era:

«Sistema pernicioso en el caso de que se trata, porque da lugar a la puja, cuando como sucede en este Puerto hay muchos que solicitan trabajo y poco a quien podérselo dar, de que siembra una pugna continua en que vence aquel que lo ofrece a menor precio. Sistema peligroso porque es de interés, de rivalidad y de odio; y por último sistema ilegal porque no está mandado, y por lo contrario infringe el mandado observar. La alza y baja podrá tener lugar en los contratos de compra y venta en que suben

⁷⁴ *Ibid.*

y bajan los precios de las cosas, pero no con respecto al trabajo personal que es siempre el mismo. La misma fatiga y sudor le cuesta a un matriculado poner sobre el andén del muelle una paca de algodón cuando este género está barato que cuando esta caro, y esta es la razón por que tal tarifa de esta especie de jornal han permanecido las mismas en todos los puertos larga serie de años. Dice usted que la libertad es el mayor regulador en esta materia. Le diré a usted que no conozco más libertad provechosa y útil que la que emana del orden ya establecido, y que en el caso formulado no existe ni puede existir semejante libertad, porque el matriculado tiene forzosamente que trabajar en el muelle para ganar su sustento, y no es libre para dejar de hacerlo».

Parece claro que nos encontramos ante la propuesta de un completo y elaborado sistema de valores respecto al significado del trabajo, en un momento en que se estaba produciendo una transformación radical del mismo. Pero el comandante de marina no solo argumentaba en términos de economía política, sino también en otros estrictamente prácticos. Así, consideraba que debía proteger a los matriculados no solo en beneficio de ellos, sino del propio Estado. El duro trabajo al que estaban sujetos como «permanentes servidores del comercio, los dejará inútiles muy pronto» y cuando fueran llamados al servicio de los buques de guerra no podría contarse con ellos. Para evitar esto debían mantenerse de manera efectiva los precios fijados en el arancel, para evitar «disputas, altercados y reclamaciones». Se negaba a que la más esencial de las operaciones portuarias «quede sin otra regulación que el interés privado y la arbitrariedad». Finalmente, terminaba con una crítica descarnada: «El Comercio no quiere Aranceles porque le tiene más cuenta explotar el trabajo y conseguirlo al más bajo precio [...] y sitiar por ambre [*sic*] a los demás Matriculados con la misa de que habunde [*sic*] la Marinería para la Navegación mercante y salgan más baratos los salarios»⁷⁵.

A ese cruce de escritos siguieron algunas reuniones entre el comandante de marina, el gobernador civil y los delegados del comercio para conseguir una avenencia. Las reuniones se produjeron el 2 y el 16 de junio de 1852, pero a las mismas «se presentó el comercio no para transigir sino para defender su causa, de manera que

⁷⁵ *Ibid.*

nada se concluyó». Finalmente, el comandante de marina, ante la petición de dejar sin efecto su edicto, propuso que una representación de la Matrícula y otra del comercio se reunieran para pactar unos nuevos aranceles con las rebajas que consideraran oportunas y que los capataces de las cuadrillas se avinieran a renovar semanalmente al personal que trabajaba en las mismas. Ninguna de estas propuestas fue atendida y mientras tanto, por deferencia a la autoridad, suspendió provisionalmente los efectos de su edicto en lo referido a que debían trabajar ciñéndose a los precios del arancel⁷⁶. Algo después, un RD de 26 de febrero de 1853 «dejó sin efecto el edicto publicado por el comandante militar de Marina de Barcelona restableciendo las tarifas con que el gremio prestaba el servicio». En el mismo decreto se previno a dicha autoridad de marina de que «bajo pretexto [*sic*] alguno se opusiera a que los matriculados verificasen los trabajos de carga y descarga y “demás propios de su profesión” a los precios que convengan con el Comercio, el cual puede valerse para ellos de los que más confianza le inspiren [...] dando por consiguiente la preferencia a los que la merecieran por su honradez, laboriosidad e inteligencia»⁷⁷.

La liberalización definitiva de la carga y descarga, 1853-1873

Durante los siguientes veinte años se completaron las iniciativas liberalizadoras que barrieron la normativa del Antiguo Régimen y se estableció una organización de la carga y descarga del puerto de Barcelona bajo unas bases completamente liberales. Esto se hizo, primero, minando las bases económicas que aun permitían el funcionamiento del gremio; después, con la supresión legal del mismo y la declaración del libre ejercicio en la carga y descarga, y finalmente, con la abolición de la Matrícula de Mar.

Después de 1853 y según establecían los nuevos estatutos del Gremio de Mar de Barcelona, la entidad se mantenía con las cuotas mensuales de sus asociados, el alquiler de tres casas propiedad del gremio, los beneficios de las cuadrillas que con los medios gremiales se dedicaban a la carga y descarga, el denominado derecho

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 199-200.

de San Telmo —que era una concesión real de origen feudal aplicada sobre las embarcaciones de la Corona de Aragón— y lo que rentaba el lastre y deslastre de los buques⁷⁸.

Los ataques a las bases económicas del gremio llegaron por parte de particulares y de instituciones. José Ballester, tabernero y vecino de la Barceloneta, solicitó en 1856 a las autoridades de Marina la exclusiva por cinco años de las tareas de lastre. El gremio momentáneamente consiguió la ratificación de la exclusiva⁷⁹. Cuando en diciembre de 1858 se estableció por las autoridades el arriendo del servicio de lastre destinado a cubrir los fines asistenciales del gremio⁸⁰, las juntas de comercio consideraron que eso acabaría con «el sistema de justa libertad». La normativa permitiría a los capitanes realizar las tareas de lastre con sus propias barcas y tripulación, pero aun así consideraban que estaban privados de su libertad de contratación. El arriendo del servicio fue considerado por el comercio como un nuevo impuesto y el restablecimiento de un privilegio abolido⁸¹. Otro ataque contra los recursos económicos del gremio se planteó el 19 de marzo de 1861, cuando la Junta Provincial de Agricultura y Comercio dirigió una petición a las Cortes solicitando el cese del pago del derecho de San Telmo⁸². En este caso la Junta consiguió su objetivo y el 1 de julio de 1862 se suprimió dicho impuesto⁸³. Finalmente, en mayo de 1862 se produjo un conflicto por la utilización de la playa, conflicto que se reprodujo entre septiembre de 1863 y julio de 1864. En una petición a las Cortes, los patronos de pesca de Barcelona denunciaron que las cuadrillas de carga y descarga con sus barcazas bloqueaban el paso y trataban de adueñarse a toda costa de la playa, ayudados por los dueños de algunas góndolas, para acaparar las faenas todas del puerto, «arrollando por completo a los demás». Para las cuadrillas, reservar un espacio de playa a los pescadores «haría retroceder las cosas al estado de privilegio y monopolio de otros tiempos», y de

⁷⁸ AGMAB, leg. 1918, exp. Nuevos Estatutos del Gremio de Barcelona.

⁷⁹ AGMAB, leg. 5639-5, exp. Quejas de los gremios, exceso lastre, 1856.

⁸⁰ AHAC, YM-V m, leg. 1, carpeta Lastres de Barcelona, 1855-1881.

⁸¹ BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 199-200.

⁸² BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 41-42.

⁸³ AHAC, YM-V ch, leg. 1, carpeta Derechos sobre tonelaje, fondeadero, carga y descarga..., 1800-1899, y *Gaceta de Madrid*, 3 de julio de 1862, p. 1.

facto significaría dar al gremio de mareantes el monopolio que ya no tenía legalmente⁸⁴.

La liberalización definitiva de las tareas portuarias llegó el verano de 1864 con una batería de normas legales. En primer lugar, el RD de 15 de junio de 1864 declaró libres las tareas de carga y descarga de buques en todos los puertos. Con ello, el comercio pudo emplear tanto a matriculados como a terrestres sin limitación alguna. Asimismo se abolió todo tipo de tarifas existentes y se estableció el acuerdo entre las partes como medio para fijar las retribuciones de esos trabajos⁸⁵. Seguidamente, por el RD de 11 de julio de 1864 se suprimieron los gremios de mar. Esta disposición declaraba su extinción en toda España, a excepción de allí donde dispusieran de los medios para realizar tareas de salvamento⁸⁶. Esa excepción no se aplicó en el caso de Barcelona. Además, por si quedaba alguna duda sobre lo que debía ocurrir, en la misma fecha en la que se abolían los gremios se publicó también una real orden en la que explícitamente se determinaba la supresión del gremio de mareantes del puerto de Barcelona⁸⁷.

Con la desaparición del gremio, este se transformó en una sociedad de socorros mutuos. Según lo estipulado legalmente, se nombraron dos liquidadores del gremio y se procedió a la pública subasta de sus bienes. Entre los bienes inventariados en 1864 estaban seis lanchas de 25 toneladas, ocho barcasas de entre 10 y 15 toneladas, y otras veinte embarcaciones de menor entidad⁸⁸. En diciembre de 1864 se llevó a cabo la subasta extrajudicial de los bienes gremiales en la barraca del gremio de mareantes. El valor de todo el lote se estableció en 5.305 duros. Estos fueron ofrecidos por el patrón de la Matrícula de Barcelona, Gervasio Sabater y Domingo, que manifestó realizar su puja por cargo de los directores y representantes de una sociedad mutual constituida por «los individuos que pertenecieron al suprimido Gremio de Mar y forman ahora la mencionada sociedad “Beneficencia Marinera Barcelonesa”»⁸⁹.

⁸⁴ AGMAB, leg. 5639-6, exp. Conflicto pescadores utilización de la playa.

⁸⁵ *Gaceta de Madrid*, 16 de junio de 1864, p. 1.

⁸⁶ *Gaceta de Madrid*, 13 de julio de 1864, p. 1.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Francesc de P. COLLDEFORN: *Historial de los gremios...*, p. 255.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 269.

Algo parecido sucedió en otras partes. En Mataró el gremio se convirtió en la Hermandad de la Marinería Mataronesa⁹⁰, o en Tarragona en 1873 dio paso a la Sociedad Marítima Protectora de Tarragona⁹¹. En todos los casos, los bienes gremiales fueron traspasados o vendidos para nutrir los fondos de las nuevas sociedades de socorros mutuos, encargadas de asumir la función asistencial que tenían anteriormente los gremios.

Extinguidos los gremios de mar y declaradas libres las tareas de carga y descarga en los puertos, a los comerciantes aún les faltaba eliminar el último gran obstáculo a sus intereses económicos, la Matrícula de Mar. En un escrito de la Junta de Comercio de 25 de junio de 1864 al ministro de Marina se congratulaban de las medidas liberalizadoras, pero también consideraban que aún existían restricciones, dado que se mantenía la limitación de que solo los matriculados pudieran dedicarse «al manejo de las embarcaciones que se utilizaban para las tareas de carga y descarga»⁹². Cuando en ese mismo verano de 1864 se planteó un proyecto de nuevas ordenanzas de la Matrícula de Mar, la Junta de Comercio manifestó que no debían reformarse «sino que debe proclamarse su abolición; debe en consecuencia ser suprimido el fuero privilegiado de marina»⁹³. Los motivos que explicaban la voluntad de terminar con la Matrícula de Mar quedaron claramente expuestos en un informe de la Junta de Comercio de Barcelona de 24 de abril de 1866. En el mismo se planteaba que «no se encuentra con facilidad el número de hombres necesarios para cubrir las tripulaciones de los buques por lo que respecta al personal marino, pudiendo calcularse que no existe en Cataluña la mitad de la marinería necesaria, y siendo digno de observarse que cada día va en disminución». Esta escasez de personal la achacaban a la existencia de la Matrícula y a la dirección por parte del Ministerio de Marina de todo lo referido a la marina mercante. En el mismo escrito planteaban que los matriculados preferían trabajar como descargadores en el puerto por serles

⁹⁰ Joan GIMÉNEZ I BLASCO: *La Província Marítima de Mataró...*, p. 301.

⁹¹ Josep M. SABATÉ I BOSCH: *El Gremi de Marejants: Societat Marítima i Protectora: una aproximació històrica*, Tarragona, Ajuntament de Tarragona, 1992, p. 85.

⁹² BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 72-73.

⁹³ BC, JC, leg. CXXXIII, carp. 2, 74-77.

más cómodo y lucrativo⁹⁴. Faltaba mano de obra y, en consecuencia, la existencia de unos salarios relativamente altos justificaba para los comerciantes la abolición de la Matrícula de Mar.

El fin de la Matrícula de Mar llegó con el proceso constituyente surgido con la Revolución de 1868 que significó el fin del reinado de Isabel II. Uno de los temas que más atención acaparó en las reuniones de las Cortes Constituyentes fue el de la abolición de las quintas y de las Matrículas de Mar. Fueron los políticos republicanos quienes se encargaron de reclamar la abolición de estos dos sistemas de reclutamiento militar. Hasta junio de 1869, los debates y las intervenciones al respecto en las Cortes fueron constantes⁹⁵. No obstante, la Matrícula de Mar no fue finalmente abolida hasta la ley de 22 de marzo de 1873 ya en periodo republicano. Esta ley también establecía el libre ejercicio de las industrias marítimas para todos los españoles. Se mantenía la existencia de un registro para todos aquellos que se dedicasen a esta industria, pero esto no les confería ningún derecho⁹⁶. La desaparición de la Matrícula de Mar se ha relacionado con el desarrollo del vapor, que modificó las necesidades de marinería para la armada⁹⁷.

En esa misma época empezaron a superarse las limitaciones del puerto de Barcelona. El desarrollo de la navegación a vapor requería más superficie de atraque, más rapidez en la carga y descarga y mejores condiciones de seguridad para buques y mercancías. En 1868 se creó la Junta de Obras del Puerto y se adoptó un sistema de financiación que permitió la construcción de dos nuevos diques que cerraron las aguas del mismo y la edificación del muelle de la muralla⁹⁸. Con esto, desapareció la antigua playa donde marineros y pescadores habían realizado la carga y descarga desde tiempos inmemoriales. El propio espacio físico en el que se había desarrollado el conflicto que hemos estado narrando se transformó completa-

⁹⁴ BC, JC, 246 II, 1866, Respostes dels qüestionaris dirigits a diversos comerciants sobre comerç marítim.

⁹⁵ Francesc BONAMUSA y Joan SERRALLONGA: *Del roig al groc: Barcelona, 1868-1871: quintes i epidèmies*, Barcelona, L'Avenç, 1995, p. 56.

⁹⁶ *Diario de Sesiones de las Cortes*, Apéndice primero al núm. 31, 22 de marzo de 1873; José JIMÉNEZ GUERRERO: *El reclutamiento militar...*, p. 245, y Jordi IBARZ y Juanjo ROMERO: «L'abolició de la matrícula de mar...», pp. 255-270.

⁹⁷ Enric GARCÍA DOMINGO: *El mundo del trabajo en la marina...*, p. 56.

⁹⁸ Joan ALEMANY: *El Port de Barcelona...*, p. 155.

mente. En el periodo que va de 1870 a 1874 se promovieron y realizaron más obras en el puerto que durante los veinte años anteriores⁹⁹. Fue una etapa de transformación normativa, infraestructural y también de crecimiento comercial. Después de una década de estancamiento en el comercio marítimo de la ciudad, 1870 significó el inicio de la creación de un puerto para una economía industrial¹⁰⁰. Tras la abolición de los gremios de mar, los trabajadores empezaron a defender sus intereses a través de organizaciones sindicales y de huelgas laborales. En julio de 1870, un nuevo sindicato, la Sociedad Marítima Restauración, convocó una huelga por mejoras salariales en la que participaron los 900 trabajadores de la carga y descarga¹⁰¹. Este conflicto es una muestra de que también en el terreno de las relaciones laborales la situación se estaba transformando.

Conclusiones

El liberalismo asumió el poder, ya definitivamente, a principios de la década de los años treinta del siglo XIX. No obstante, hasta cuarenta años después los comerciantes no consiguieron deshacerse de los gremios de mareantes y la Matrícula de Mar, dos instituciones del Antiguo Régimen. Marineros y pescadores agrupados en los gremios de mareantes y bajo la tutela de la institución de la Matrícula de Mar afrontaron con persistencia la definición de un nuevo sistema de relaciones laborales. El largo periodo de resistencia a los cambios no fue resultado exclusivo de sus acciones. En esto fue determinante el continuo apoyo recibido por parte de las autoridades militares de marina. Estas, preocupadas básicamente por los problemas del ejército en la obtención de una fuerza humana suficiente mucho más que en los problemas del comercio y de la marina mercante, constituyeron un aliado imprescindible para el mantenimiento durante tantos años de estos vestigios del Antiguo Régimen.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 163.

¹⁰⁰ Albert CARRERAS y César YAÑEZ: «El puerto en la era industrial: una síntesis histórica», en Joan CLAVERA et al.: *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres Estudios*, Madrid, Civitas-Port Autònom de Barcelona, 1992, pp. 81-157.

¹⁰¹ Jordi IBARZ y Juanjo ROMERO: «L'abolició de la matrícula de mar...», p. 265.

La magnitud de los obstáculos hizo que el comercio y sus instituciones abordaran de forma gradual la eliminación de los gremios de mar y de la Matrícula. Durante mucho tiempo la institución gremial en los puertos se mantuvo a pesar de la existencia de una legislación general desfavorable a los gremios. Primero, los comerciantes consiguieron implantar una legislación que sustrajo a los gremios algunas de sus prerrogativas; el siguiente paso fue conseguir su erosión económica, minando las bases materiales que aún los mantenían en pie. Cuando no fue posible una limitación o prohibición general para todo el Estado, los comerciantes lograron sus objetivos desreguladores puerto a puerto. Con una labor estrechamente coordinada acabaron por imponer finalmente el régimen liberal en la carga y descarga portuaria. Después de la prohibición de los gremios de mar, el último paso fue la supresión de la Matrícula de Mar, una institución que se resistió mucho más debido a que afectaba a importantes instituciones del Estado, como lo era la Armada.

El conflicto tenía una dimensión material, la búsqueda del máximo beneficio por parte de los comerciantes y la defensa de unos medios dignos para la supervivencia de marineros y pescadores. No obstante, mucho más interesante es la dimensión cultural de la discusión. En la misma, los comerciantes enfatizaron los valores de la libertad y criticaron privilegios y monopolios como algo propio de otra época. Las autoridades de Marina defendiendo los intereses de marineros y pescadores, reclamaron que el trabajo quedara al margen de las reglas de la oferta y la demanda de las nuevas normas del sistema capitalista.

