

La construcció social de la qualificació als treballs de càrrega i descàrrega del port de Barcelona (1874-1975). Una anàlisi fotogràfica

Jordi Ibarz Gelabert

Universitat de Barcelona

Hi ha una imatge literària –però també sociològica i historiogràfica– molt estesa que presenta els estibadors com un dels paradigmes de la masculinitat més tradicional. Homes durs i independents, acostumats a la violència, al perill. Homes, en cert sentit, brutals. Amb relació a la seva feina, es presenta aquests obrers com un col·lectiu de treballadors poc qualificats, com a poc més que besties de càrrega. No obstant això, un estudi acurat de les tasques fetes en la càrrega i descàrrega dels vaixells fa que aquesta imatge perdi gairebé tota la seva virtualitat.

Certament, l'ús de la força física a gran escala distingí el treball portuari durant molt de temps. De fet, fou aquesta la característica principal del període considerat en aquest article, el de l'ús intensiu de treball en les tasques d'estiba. Hi ha tres grans etapes o configuracions en la història del treball portuari arreu del món i també en el cas del port de Barcelona: la monopolística, la intensiva en treball i la intensiva en capital.¹ Cronològicament, aques-

tes etapes no resulten coincidents arreu i, de fet, sovint coexisteixen simultàniament elements de les unes i les altres. Tot i que en un procés com el que assenyalen aquestes etapes no es poden situar límits cronològics precisos, en el cas del port de Barcelona hem situat la configuració intensiva en treball entre el 1873 i el 1975,² entre el moment de la fi definitiva del sistema gremial i de la seva influència en les tasques del port, i l'època en què l'augment de la productivitat assenjala l'entrada en una nova configuració determinada per l'ús intensiu de capital.

La investigació que hem fet sobre els oficis en les tasques de càrrega i descàrrega en el port de Barcelona, tot i considerar allò esdevingut des del segle XIX fins l'actualitat, l'hem centrat en aquest període, entre 1873 i 1975. Si bé la característica comuna del període fou l'ús intensiu de la força de treball, la investigació ha permès mostrar com els treballadors portuaris d'aquells anys eren alguna cosa més que mules de càrrega.

Les especialitats portuàries

Al març de 1873, amb la derogació definitiva de la matrícula de mar, que era el sistema de reclutament militar específic de la marina de guerra, s'acabà amb la institució que havia permès als gremis de mar continuar exercint el monopoli en les tasques de càrrega i descàrrega portuaris. Els treballadors dels gremis de mar havien mantingut aquest monopoli, malgrat que l'abolició formal dels gremis s'havia fet molts anys abans. Tot això coincidí en el temps amb un període caracteritzat pel gran creixement del port i dels tràfics portuaris a Barcelona. Aquest període de creixement significà també la incorporació al port de nous treballadors que van fer la seva tasca al costat dels que des de sempre s'hi havien dedicat. En principi es configurà un mercat lliure de treball, en sintonia amb el liberalisme polític i econòmic dominant en aquells anys. No obstant això, les coses no resultaren tan simples.

L'augment dels tràfics i la regularitat de les arribades va permetre que es desenvolupessin diverses especialitats. Algunes d'aquestes especialitats perduraren durant tot el període, d'altres aparegueren i desaparegueren en funció de l'evolució de les infraestructures portuàries o del cessament en la manipulació de determinats tipus de mercaderies. En tot cas, les habilitats dels treballadors portuaris, la dels que ja hi treballaven abans de 1873, i les que adquiriren o ja tenien els nousvinguts, no canviaren d'un

dia per l'altre. Els conflictes laborals plantejats des d'aleshores foren deguts a l'interès d'aquests treballadors, dels uns i els altres, per aconseguir el reconeixement social de les seves qualificacions.

En la dècada dels anys setanta del segle XIX, bàsicament ens trobem amb tres tipus de treballadors, que configuren les tres especialitats principals: els treballadors de bordo, els faquins –que eren els que treballaven a terra– i els carboners. També hi havia els llanxers, que conduïen les barques que portaven les mercaderies des dels vaixells que atracaven a la rada del port fins als molls, tot i que pel seu nombre tenien una importància molt menor que les altres tres. Cap a la fi del segle XIX, a aquestes especialitats s'hi afegiren els descarregadors de fustes i els dels cereals. A la primera dècada del segle XX sorgí l'especialitat dels descarregadors de carbó vegetal. L'any 1924, una escissió dels faquins va donar lloc a l'especialitat dels descarregadors de cotó, i per l'aparició de nous mitjans tècnics es produí el 1929 la creació de la dels conductors de carretons elèctrics. Les especialitats més importants, que eren les més antigues, tenien entre 800 i 1.500 treballadors; la resta en cap cas superà els 250 treballadors, tot i que aquestes xifres anaren variant segons el moment.³ També existiren altres especialitats amb un nombre més reduït de treballadors o amb una existència menys perllongada que les anteriors. Aquest és el cas de la pesca salada, formada pels descarregadors de bacallà, o la dels carregadors de la potassa, sorgi-



da el 1933 a partir del creixement de l'extracció d'aquest mineral a les mines de Súria.

La construcció social de la qualificació

Durant tot un segle, les diverses especialitats, és a dir, els homes que les constituïen i els empresaris que els ocupaven, estigueren immersos en el conflictiu procés de construcció social de la qualificació al sector portuari de Barcelona. En aquest procés, els treballadors que acudien regularment al port i que s'especialitzaven en determinades tasques començaren a organitzar-se en societats obreres per defensar els seus interessos i per aconseguir, en primer lloc, el reconeixement empresarial de les seves capacitats. Això es traduïa en la pretensió, sovint aconseguida, d'ésser els únics treballadors competents i autoritzats a fer determinada tasca, la pròpia de la seva especialitat o ofici. Així doncs, la primera pretensió dels treballadors d'aquestes societats era aconseguir l'establiment d'un mercat de treball tancat a cada especialitat. Seguidament tractaven d'obtenir millores salarials, justificades en funció dels coneixements

específics requerits per fer la seva feina. Aquests dos requeriments els resultaven de vital importància atesa la irregularitat en l'ocupació deguda a les discontinuïtats en el tràfic portuari.

Als patrons, per la seva banda, els calia l'existència de societats d'aquesta mena. Amb aquestes aconseguïen una força de treball amb una aptitud física, perícia i hàbit en la seva tasca adequades a les tasques portuàries. En canvi, el que de cap manera estaven disposats a acceptar era que els treballadors organitzats en aquestes societats aconseguïssin un control excessiu del mercat i del procés de treball. Això era una greu amenaça per als seus beneficis. Per això, des de ben aviat, a Barcelona (si més no des de 1884) els patrons portuaris optaren per la creació de germandats, de Montepíos. Amb aquestes entitats mixtes, formades per patrons i treballadors, els empresaris aconseguïen la força especialitzada que requerien i alhora mantenien als obrers sota el seu control. L'estructura patronal era molt heterogènia, però en la major part del període estigué caracteritzada per una gran atomització. Això comportava que molt pocs empresaris portuaris poguessin garantir

un mínim constant de treball per mantenir ocupats de forma permanent un nombre considerable de treballadors portuaris. És per això que també als patrons els interessava l'existència d'associacions on s'enquadrassin els treballadors més especialitzats en cadascuna de les tasques portuàries. En tot cas, s'ha d'assenyalar que la definició social de la qualificació en les tasques portuàries no estigué tan sols determinada pel conflicte d'interessos existent entre treballadors i empresaris, sinó també per l'existència d'altres interessos complementaris.

La dimensió tècnica i professional de la qualificació

La nostra investigació també ha considerat la dimensió tècnica i professional sobre la qual es fa l'esmentada construcció social de la qualificació. Això ho hem fet a partir de la documentació gràfica del procés de treball de les principals especialitats portuàries, principalment a partir de fotografies, tot i que també hem localitzat material fílmic, gravats i pintures. Aquesta tasca de documentació no tenia una finalitat senzillament il·lustradora sinó que ha constituït l'eix metodològic i el nucli central de la investigació. Amb la recopilació de fotografies de les diverses ocupacions de la càrrega i descàrrega al port en determinats moments històrics hem pogut recuperar els elements que diferenciaven uns oficis dels altres, així com els seus canvis amb el temps. Les fotografies, obtingudes de fonts i arxius molt

diferents, han estat situades en forma de sèrie cronològica. Amb això se'ns han presentat com a seqüències cinematogràfiques que representaven la manipulació de les diverses mercaderies i els canvis que s'hi anaven produint amb el temps.

Situem en aquest article tan sols una petita mostra de la mena de treball fet, amb el cas molt específic de la descàrrega del cotó. Més encara, les fotografies que acompanyen el text es refereixen tan sols a una part molt reduïda de tot el procés de treball fet amb la manipulació d'aquesta mercaderia. Això es refereix al moment en el qual les bales ja han estat descarregades i s'han deixat a sobre del moll per ésser pesades i retirades d'aquest. Mentre que la descàrrega de les bales de cotó dels vaixells sempre es féu amb treballadors de l'especialitat de bordo, a terra aquestes eren manipulades primer pels treballadors de l'especialitat de terra, els de la Societat de Faquins del Comerç, i a partir del 1923 i fins al 1936 pels de la Societat d'Obrers Carregadors i Descarregadors de Cotó i Gèneres Varis del Port. Durant el franquisme, els treballadors d'aquesta societat s'incorporaren de nou a l'especialitat de terra. Malgrat això, la seva qualificació fou reconeguda amb la figura dels especialistes, que tenien unes condicions en la contractació un xic diferents que la resta dels treballadors portuaris.

A terra, el cotó havia d'ésser pesat abans de poder abandonar el moll. Al principi, el cotó era pesat en unes balances, que anaven penjades d'uns grans trípo-

des (foto 1). Les bales eren bellugades per dins del moll amb l'ajut de carretons de mà, però els moviments que s'havien de fer de tipus vertical, com ara col·locar les bales a sobre d'un carro, es feien estrictament amb la força de braços. En la fotografia 2, feta al moll de Ponent, a sota de la muntanya de Montjuïc, a més de trobar-hi tota una representació general del procés que ara estem comentant, també podem veure a l'extrem esquerre un carro acabat de carregar amb sis bales i els quatre homes que hi ha al darrere i que acaben de fer la càrrega.

Uns pocs anys després veiem la introducció d'alguna millora tècnica amb l'aparició de grues mòbils de mà que servien per fer amb un sol home una tasca que feixugament havien de fer quatre (foto 3). Aquestes grues de mà només podien aixecar les bales uns dos o tres metres per damunt del terra, però amb això era suficient per col·locar-les a sobre dels carros que se les havien d'emportar del moll. En aquesta fotografia, la vestimenta del manipulador de la grua és significativament diferent de la de la resta de treballadors portuaris. Això pot indicar-nos una certa distinció entre uns i altres.

A finals de la dècada dels anys seixanta del segle xx es produïren uns altres canvis. El format amb què arribava el cotó a Barcelona era molt similar, però els mitjans auxiliars per a la seva manipulació s'anaren modificant. Podem veure, a partir de la fotografia 4, com aleshores el pesatge es feia amb un altre tipus de balança, amb una bàscula de peu. Altra-

ment, l'aixecament de les bales es feia amb una grua ja motoritzada. No s'aprecia en aquestes fotografies però sí en altres que formen part de la investigació⁴ com el transport en petits carretons de mà donaren pas al transport en carretons elèctrics, els quals finalment foren substituïts per carretons elevadors de forca, coneguts al port amb el nom de toros. Sí que es visualitza en la sèrie fotogràfica ara publicada el pas del transport a fora del port primer mitjançant tartanes de poca capacitat a altres carros més grans i finalment a camions. També resulta força clara la reducció del nombre de treballadors implicats en aquesta part del procés de descàrrega del cotó.

Amb aquest exemple de tan sols unes poques fotos hem volgut mostrar la utilitat del nostre procediment per aconseguir informació significativa respecte de l'evolució de la dimensió tècnica i professional de la qualificació al sector. En la nostra recerca hem recopilat més de 1.800 fotografies, que han estat ordenades en funció de les tasques dels diferents oficis. Amb això hem format unes vuit sèries principals referides a les mercaderies amb tràfics més grans o al tipus de contenidor en les quals aquestes anaven envasades. Hem fet aquesta anàlisi amb la manipulació de carbó mineral, de carbó vegetal, de fustes, de sacs, de barrils i algunes altres.

Les noves orientacions a la investigació

Malgrat les resultats que ens ha



aportat l'anàlisi fotogràfica, no ens hem limitat a aquesta mena de fonts. Així doncs, hem recorregut també a la realització d'algunes històries de vida a treballadors de diferents especialitats, per aconseguir que les seves veus fessin parlar encara més al material fotogràfic. El resultat principal de tot això ens ha mostrat algunes distincions referides a les especialitzacions portuàries que anaven més enllà de la dimensió institucional, la base principal de la qual ha estat la nostra consideració.

El treball amb fonts orals ens ha indicat el lloc cap a on poden apuntar noves investigacions. En el nostre treball hem fet una primera distinció existent a la càrrega i descàrrega portuàries entre diverses especialitats o oficis. Amb això hem aconseguït allunyar-nos de la imatge tradicional que mostra el col·lectiu dels treballadors portuaris com un tot indiferenciat, marcat sobretot per la força física dels seus components. La diferenciació inicial plantejada en la nostra investigació està basada sobretot en aspectes formals i institucionals com ara les organitzacions creades per agrupar els membres de les diferents especialitats, o en les institucions oficials que regulaven el mercat de treball als ports. Però aquesta clas-

sificació pot afinar-se encara més. Així, dintre de cadascuna d'aquestes especialitats podem fer una distinció encara més fina entre diferents nivells pel que fa a la qualificació dels treballadors que els configuren. Aquests nivells o subgrups no sempre tenen noms que els designin i es basen en aspectes més informals, molt diferents dels emprats per fer la distinció per oficis. Cal avançar en el coneixement d'aquestes distincions informals per conèixer del tot les claus de la qualificació en el sector portuari de Barcelona.

1. VAN VOSS, Lex Heerma; VAN DER LINDEN, Marcel (2003) "Estibadores: configuraciones 1790-1970". *Historia Social*, núm. 45, p. 35-52.

2. Aquesta investigació s'ha fet a partir del programa IPEC-Anàlisi "De bastaxos de capçana a estibadors. Els oficis en les tasques de càrrega i descàrrega del port de Barcelona, 1860-2000". La investigació es desenvolupà en el període 2003-2005 i hi ha participat Juanjo Romero Martín a més de qui signa aquest article.

3. IBARZ GELABERT, Jordi (2000) *Treballar a ciutat. Sindicalisme i relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida

4. Per raons obvies d'espai no podem situar ací la sèrie fotogràfica completa referida a aquest tipus de tasca, formada per una seixantena de fotografies.