

Conflictos entre oficios y entre gremios: la definición socio-jurídica de los oficios de carga y descarga en el Puerto de Barcelona a través de sus pleitos laborales (c. 1760 - 1840).

Brendan J. von Briesen
Universidad de Barcelona

1. Introducción

¿Qué es un oficio? Y, ¿cómo se define? ¿Por qué algunas responsabilidades laborales recaen sobre algunos trabajadores y no sobre otras? ¿Cómo se construye la conceptualización social de un oficio? ¿Son inmutables, o resultan de procesos cambiantes? ¿Cómo se percibe la interacción entre instituciones formales e informales? ¿Cuál es el papel del estado en (des)legitimar o no una organización? Estas interrogantes son de mucha relevancia para las y los historiadores, especialmente aquellos que se enfocan en la historia de trabajo. Su investigación nos puede resultar fascinante y reveladora, no solamente para resolver inquietudes específicas, sino para entender el intercambio entre instituciones formales e informales, organizaciones legitimadas o no legitimadas por el estado, decisiones basadas en normas socio-culturales y reglas jurídicas provenientes de las autoridades.

Se entiende la historia del trabajo como un punto de encuentro de la historia económica y la historia social o socio-cultural. Además, dada la importancia del trabajo en la vida cotidiana, muchos resultados de este ramo de investigación pueden iluminar el entendimiento de la vida contemporánea y tal vez mejorar la conceptualización colectiva de las problemáticas que resulten de los conflictos laborales, en profesiones organizadas formalmente o no. Un estudio sobre los oficios relativamente desprestigiados socio-culturalmente o de poca cualificación técnica es, tal vez, aun más interesante, ya que no suelen ser objeto de muchas investigaciones. Los trabajadores de carga eran pocos cualificados en el sentido técnico-tecnológico y su labor fue de poco prestigio: no había mucho “misterio” sobre su trabajo. A falta de cualificación se vieron forzados a subrayar su antigüedad y honor y a justificar su organización a base de la provisión de servicios necesarios para el comercio, el pueblo y el gobierno. Entre los autores que más se han

dedicado al estudio de estos trabajadores del Puerto de Barcelona se encuentran Juanjo Romero¹ para el periodo de esta investigación y Jordi Ibarz² para el periodo posterior.

El objetivo de la presente investigación es esclarecer unos procesos de definición socio-jurídica de los oficios de carga y descarga portuaria y de sus respectivas responsabilidades y privilegios, como son las áreas físico-espaciales del trabajo, las clases de géneros y mercancías conducidas por cada oficio, la manera de transportar la carga, etcétera. El término socio-jurídico se utiliza para subrayar la interacción entre la sociedad (y sus componentes, como son los gremios) y las autoridades judiciales. Se entiende que es un proceso socio-jurídico, por un lado, ya que fueron muchas las veces que las cuestiones contempladas – discutidas y peleadas socialmente en el ámbito laboral – fueron sometidas a la consideración de las organizaciones jurídicas como responsables de establecer las reglas a través de ordenanzas, edictos y resoluciones jurídicas. Por otra parte, son sociales ya que no fueron los responsables judiciales quienes decidieron involucrarse por su cuenta, sino que había de antemano decisiones sociales de los participantes en llevar la queja al juicio. En muchos casos estas decisiones se basaron en relaciones y consideraciones culturales del trabajo de carga y descarga, citando la costumbre o la tradición como razón y justificante (además de las ordenanzas existentes). Destaco la función corporativa de los gremios como centralización o encarnación de las expectativas y experiencias colectivas de sus miembros y como depósitos del entendimiento social de su función laboral. De la misma forma, se constata el papel institucional formal del estado a través de sus entes judiciales en establecer las reglas y normas en los asuntos contemplados.

El resto de este artículo se estructura de la siguiente forma: En la segunda sección, establezco brevemente los conceptos de institución (formal e informal) y organización, con énfasis en su legitimación. En la tercera sección, analizo el gremio como organización dentro del marco institucional. En la cuarta sección, describo el mecanismo de legitimación – el otorgamiento de una ordenanza, que es una herramienta que define los oficios y

¹ Romero Marín, Juanjo (2005) *La construcción de la cultura del oficio durante la industrialización: Barcelona, 1814-1860* U. Barcelona (Icaria Editorial): Barcelona. Y, Ellmers, Detlev y Romero Marín, Juanjo (2007) "Los faquines de capçana y su supervivencia en la era liberal." *Drassana: revista del Museu Marítim* [en línia], Núm. 15 , p. 104-114. <http://www.raco.cat/index.php/Drassana/article/view/104721/130991> [Consulta: 13-08-13]

² Ibarz Gelabert, Jordi (2008) *Imatges al moll: els oficis de les feines d'estiba a Barcelona dels segles XIX i XX*. Generalitat de Catalunya (Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació): Barcelona

gremios contemplados. Estos oficios figuran en la quinta sección, sobre los pleitos jurídicos basados en las ordenanzas. En la sexta – y última – sección, menciono algunas conclusiones preliminares de esta investigación.

2. Instituciones y la formalización y legitimación de organizaciones

El concepto utilizado de instituciones (formales e informales) es el que ha sido popularizado por Douglass North (1990).³ Se entiende que las instituciones establecen las normas o reglas de la función de algún aspecto de la vida social colectiva. Las normas son producto del conjunto de instituciones informales y representan una percepción sobre el manejo o comportamiento del individuo o colectivos de individuos (organizaciones) dentro del marco socio-económico. Las reglas representan la formalización de las normas aceptadas, definidas por las autoridades, responsables de legitimar las instituciones formales.⁴

La formalización sucede a través de procesos que dan una forma semi-permanente a instituciones informales, a través de la organización. Un oficio es una institución informal, basado en la conceptualización socio-cultural del papel laboral de un trabajador. Cuando se delimitan sus funciones, responsabilidades, composición, etcétera, se puede llegar a formalizarse, incorporándose en organizaciones laborales de trabajadores de dicho oficio, capaces de establecer reglas para regular su comportamiento económico-laboral. En el caso de los oficios, la formalización se hace a través de la asociación o incorporación, en la cual los individuos forman parte de un ente colectivo identificable y especificable (por sus miembros y por la sociedad). En muchos casos, llegan a codificarse, eventualmente, a través de la documentación – reglamentos internos y/o ordenanzas, edictos y leyes promulgadas externamente, con o sin la participación de la corporación en el proceso de codificación externa. Pueda ser que una organización goce o no de legitimidad jurídica. Es decir, una organización puede existir y funcionar con o sin el aval de la autoridad o incluso, en contra de esta autoridad misma. Cuando se trata de una asociación laboral con normas y regulaciones establecidas y consensuadas, estructurada jerárquicamente (típicamente de tres

³ North, Douglass (1990) *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge UP

⁴ No se debe asumir que las reglas son más importantes que las normas, ya que las reglas dependen de la capacidad de las autoridades para hacerlas cumplir, mientras que las normas socio-culturales son masificadas a nivel social y pueden o no sobrevivir a cambios en el marco reglamentario.

niveles: aprendiz, oficial y maestro) se llama un gremio, una cofradía, colegio o un sindicato. En esta investigación, veremos casos de gremios formales (basados en instituciones informales, como son el costumbre o el honor) de tipo legitimado, no legitimado y deslegitimado (es decir, perdiendo la legitimidad conferida por las autoridades).

3. Los gremios como organizaciones dentro del marco institucional

Un gremio es una corporación de trabajadores de un oficio, o de varios oficios, dependiendo de la complejidad del gremio. Es decir, forman un solo cuerpo, y si este cuerpo es legitimado judicialmente, goza de personalidad jurídica. Con el paso del tiempo, los gremios experimentaron variaciones en las relaciones estructurales de la organización de los oficios. A veces se encontraban varios oficios en un mismo gremio, como es el caso de los *bastaixos* y carreteros de mar que formaron un solo gremio en el cual cada oficio contaba con un gran grado de autonomía dentro del gremio: o uno era carretero ó era *bastaixo* por oficio. Estos oficios mantuvieron relaciones competitivas, resultando en un gremio fracturado, como veremos.

Se puede percibir la interacción de instituciones informales y formales en la determinación y definición de los oficios de carga y descarga. Por ejemplo, la conceptualización social de los trabajadores de algún oficio influenciaba la decisión de no permitirles agremiarse o formar un gremio legitimado. Este fue el caso de los *camàlic(h)s* (también llamados *guanyadiners*, *guanyapans* o *mossos/faquines de corda*). La existencia de su oficio fue reconocida socialmente como tal, pero no fue legitimada su asociación por el Estado (a pesar de haber sido reconocida su existencia, como cofradía no legitimada). Tuvieron un estatus cuasi-legal porque no gozaban de personalidad jurídica, aunque ciertas comunicaciones jurídicas hechas por ellos de forma corporativa si fueron contempladas por las autoridades. Es decir, no fueron desconocidos y descartados sin consideración por los representantes judiciales.

4. La Definición de los oficios a través de las ordenanzas gremiales

La ordenanza es una herramienta oficial legitimadora que delinea las funciones, responsabilidades, deberes y privilegios de los gremios. Muchas veces, las primeras

ordenanzas existentes en los archivos alegan basarse en antiguas costumbres, prácticas y privilegios que antedatan la proclamación y documentación. En algunos casos, estos privilegios daban cierto monopolio sobre algunas actividades a un determinado oficio, ya que el privilegio funcionaba como privativo en la zona de control de dichas autoridades.⁵ Confería a los gremios el poder de la autoridad en ciertas cuestiones – un poder ejecutado a través de varios mecanismos, como la incautación de los bienes de los supuestos violadores de los privilegios (sean éstos “individuos” o miembros de otros gremios), y los casos de los subsecuentes pleitos jurídicos son numerosos en los archivos.

4.1 *Bastaixos: Trabajar con barra i cojín*

Entre los oficios estudiados, el primero a mencionar es el de faquín de capçana, también conocidos como *palanquines*, *macips de ribera* o *bastaixos de capçana* – siendo éstos del principal enfoque del trabajo, ya que el fondo documental de su gremio es bastante amplio. El oficio de faquín tuvo una larga trayectoria y una conceptualización antigua de origen (dado el uso del nombre “*macip de ribera*” que quiere decir, esclavo de la rivièra, del latín *mancipia* – esclavo – a su vez de la raíz “*manceps*” que tiene el significado de dueño o “el que tiene en la mano”). Los *faquines de capçana* utilizaban una barra apoyado entre parejas de dos o más hombres con la carga colgada de esta barra. De allí viene el nombre de “palanquín” para referirse a un trabajador del oficio. Para paliar el impacto físico de la concentración del peso sobre su hombro, se acostumbraban a utilizar una *capçana* o un cojín, dando lugar a la especificación del trabajo con barra y cojín. O, como dice en un documento de 1765, “[la] palabra cathalana Bastayxan es significante de llevar peso ó carga el hombre sobre si, ya sea con el Cuello, ó Espadas con cugin, y barra, ó sin estos Instrumentos....[sic]”⁶ Esta es la principal definición tecnológica-técnica de su trabajo. Por la técnica de trabajo que podría llevarse a cabo de forma delicado, fueron reconocidos como responsables de transportar bienes de alto valor y/o susceptibles a quebrarse o arruinarse en casos de alguna falta de cuidado.

⁵ Para entender mejor el concepto de monopolio, recomiendo el artículo de Richardson, Gary (2001) “A Tale of Two Theories: monopolies and craft guilds in medieval England and modern imagination” *Journal of the History of Economic Thought*, Vol. 23 No. 2, pp. 217-242.

⁶⁶ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “El Gremio de Faquines, Macips de Ribera de la presente ciudad contra los prohombres y Gremio de Arrieros de Mar de la misma”, 1770-1776, Capsa 6, carpeta 1 (2313).

4.2 Carreteando la carga

Otro oficio es el de carretero de mar. Este oficio consistía, principalmente, en transportar la carga en una carreta o carro de mano. En algún momento tuvieron el privilegio de transportar ciertas mercancías de menos valor, en cajas, barriles, sacos, fardos o sueltos. No obstante,

Aunque todos estos géneros sean, como son, privativos de los Carreteros de mar, no se podrá impedir à sus Dueños el que los hagan conducir por los Faquines de Capsana, siempre, y quando lo tuvieren por conveniente, para mayor seguridad, y comodidad de los mismos géneros.[sic]⁷

De igual forma, los géneros no especificados podrían ser transportados por cualquier de los gremios, por decisión del dueño de los mismos. Incluso, los mismos dueños los podrían transportar en un carro propio.

4.3 A fuerza de bestia: los gremios de alquiladores de mulas y de los traginers de mar

Además de los carreteros de mar, quienes utilizaron su fuerza humana para transportar los bienes, existían otros oficios que utilizaron la fuerza de bestias. Los primeros son los *llogadors de mules* o *llogueters de bestias*, quienes alquilaron el uso de sus bestias para transportar la carga sobre el lomo de la misma o en pequeños carros (de diferentes nombres) jalados por ellos mismos o por las mulas. También llevaron personas, en sillas volantes. No figuran mucho en los documentos archivados y a veces son tratados con los *traginers de mar* (véase más abajo) sin diferenciar entre los dos oficios. Hay (o había) una ordenanza de 1676, pero la vigente durante el periodo investigado para los alquiladores de mulas es la Real Ordenanza de 31 octubre 1760.⁸ Aunque en algunos documentos se mezclan los nombres de *llogaters*, arrieros y *traginers*, consta que mantuvieron un gremio aparte del Gremio de los Traginers de Mar, ya que en 1775 surgió

⁷ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Ordenanzas concedidas por la Real Audiencia del Principado de Cataluña a 17 setiembre de 1770 al Gremio de Faquines de Capsana o Macips de Ribera y Carreteros de Mar [...]”, 1770, Capsa 1, carpeta 2 (2202).

⁸ AHCB, *Sección de Corporaciones [Llogaters de Mules]*, “[sin título]”, 1667, Caja 3, carpeta 100. Se encuentra las Ordenanzas de 1760 en en: AHCB, *Sección de Corporaciones [Llogaters de Mules]*, “[sin título]”, [1760], Caja 3, carpeta 108, pp 96r-108r.

un pleito legal entre los dos gremios.⁹ De igual forma, en 1808 existe un documento de la Junta de Comercio de Barcelona con los nombres de los Prohombres de los tres gremios: de *Traginers*, *Llogaters*, y *Carreteros*.¹⁰

Para mayores cantidades de carga, era necesario contratar los servicios de un *traginers de mar*, quienes utilizaban un carro grande (llamado carretón) y uno, dos o un equipo de caballos para transportar grandes cantidades de carga, que sea carga suelta o carga no suelta (transportado en barril, saco, caja, etc.).¹¹ Fue reconocida su organización, la de “Arrieros de la Plaza del Olli”[sic] por lo menos desde las primeras décadas del siglo quince.¹²

4.4 Los siempre marginados – los *camàlics* (*guanyadiners*)

Se puede situar un grupo considerado inferior a todos estos, inferior tanto en términos tecnológicos como sociales y organizativos. Se trata de los *camàlic(h)*, también conocidos como *guanyadiners*, *guanyapans* o *mossos* o *faquines de corda*. Se entiende que el nombre *camàlic* viene de la palabra árabe *hamal*, pronunciado en castellano “jamal”.¹³ Ellos utilizaron, muy simplemente, un lazo o cuerda para amarrar la carga y llevársela a cuestras, trabajando así de forma individual. En el presente estudio, se ve como fueron reconocidos informalmente como oficio pero desconocidos de forma formal por el estado en su esfuerzo de incorporarse como gremio propio. Aunque es difícil entender por criterios meramente tecnológicos la diferenciación y resultante marginación de este oficio por parte

⁹ AHCB, *Sección de la Junta de Comercio*, Vol. 1. “Llibre de las Sentencias ... la Real Audiencia a favor del Gremi de Traginers de Mar contra el Gremio de Llogaters de Mulas de la presente Ciutat, ... la ultima ... propietat confiscada als 20 ... de 1775”, 1776-1777, Caja 3, folio 102

¹⁰ AHCB, *Sección de la Junta de Comercio*, Vol 1. “Cartillas despachadas por la Real Junta de Comercio para cabezas de corporaciones gremiales durante 1808”, [1808], Vol. 1, pp 165-191

¹¹ Existe un museo dedicado a los *traginers* en la ciudad catalana de Igualada (<http://www.museudeltraginer.com/>)

¹² AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Temor [sic.: Tenor] del privilegi dels Traginers de la Plasa del Oli. Privilegi del dia 11 de agost del any 1481, altre del any 1421 y altre del any 1439”, [sin fecha], Capsa 7, carpeta 38 (2287). También reclaman privativas desde 1447 en AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “El Gremio de Faquines, Macips de Ribera de la presente ciudad contra los prohombres y Gremio de Arrieros de Mar de la misma”, 1770-1776, Capsa 6, carpeta 1 (2313).

¹³ Vives i Miret, J. (1933) *Historial del Gremi de Bastaixos de Capçana i Macips de Ribera de la Duana de Barcelona: segle XIII-XX*. [Aunque Vives i Miret no diferenciaba bien entre los diferentes oficios, la etimología de *camàlic* cuadra con lo confirmado personalmente por el autor con conocedores de farsi y árabe.]

de los *bastaixos*, es constatado en varias ocasiones. Cabe destacar la marginación y pleno repudio de los *bastaixos* hacia los *camàlics* ya que se refirieron a estos últimos en una demanda legal como “vagos”.¹⁴ Además les llamaron criminales y cuestionaron su honor – un tema de vital importancia, siendo el honor una defensa utilizada por los *bastaixos* para defender su organización (tal vez por la evidente falta de la casi inexistente cualificación técnica de su trabajo). Es decir, nos es más fácil imaginar la lógica tecnológica de incorporarles a los *càmalichs* en el gremio de *faquines* más fácilmente que a los carreteros de mar, y su curioso desprestigio y subsecuente rechazo por parte de los *faquines* es notable.

4.5 De los barcos hasta la playa: los barquers/descarregaders, mareantes y pescadores

La muchas veces citada Ordenanza del 17 septiembre 1770 que regulaba judicialmente el accionar del Gremio de Bastaixos de Capçana y Carreteros de Mar, no hace mención ninguna acerca de la vital actividad de embarcar o desembarcar bienes, sino que se limita a dictar de una forma muy precisa las respectivas responsabilidades y los precios a cobrar por transportar diferentes géneros desde la playa hasta diversos lugares en la ciudad.¹⁵ Ha quedado claro que había una privativa – compartida por diferentes oficios bajo diferentes nombres tras los años – sobre el embarco y desembarco de bienes desde los barcos mercantiles y su debida transportación desde dentro o fuera del puerto, es decir hacia otro barco o hacia el andén o la playa del puerto. Este trabajo se ejecutaba con la utilización de *barcazas* o *lanchonas* (cargándolas con mercancía o usándolas para remolcar los bienes hacia la playa por el agua). Por la falta de un muelle, era necesario remar en barcazas hasta los barcos, anclados éstos en el puerto, a subirse a los barcos mercantiles a cargar y descargar los bienes contemplados. Consta, además, que las barcazas eran

¹⁴ Arxiu General del Museu Marítim de Barcelona (AGMMB), *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Autos judiciales i atorgació de poders relatius al transport de mercaderies de la platja fins a la ciutat de Barcelona”, 04.04.1778 -13.02.1779 , Capsa 5, carpeta 1 (2306)

¹⁵ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Ordenanzas concedidas por la Real Audiencia del Principado de Cataluña a 17 setiembre de 1770 al Gremio de Faquines de Capsana o Macips de Ribera y Carreteros de Mar [...]”, 1770, Capsa 1, carpeta 2 (2202)

propiedad del gremio de mareantes o de los comerciantes (el uso de las cuales afectaba notablemente al precio).

Entonces, menciono que en esta investigación he encontrado pruebas de la existencia de un gremio compuesto por trabajadores del oficio de *barquer i descarregador* (o barquero/lanchero y descargador). Se trata de un gremio antiguo pero poco mencionado en la literatura sobre faquines.¹⁶ Es un poco confusa la terminología, ya que en un período posterior se les llaman “mareantes” a los trabajadores del gremio de San Telm y Santa Clara (anteriormente de los *barquers*). En esta investigación, se ha podido identificar referencia a dichos oficios en varias fuentes, algunos de ellos bastantes antiguos, pero hay poco sobre el periodo estudiado.¹⁷ Por ejemplo, en *Historia del Puerto de Barcelona*, Julián Amich Bert escribe:

[e]l propio rey Don Alfonso [Alfonso V, c. 1440], y en vista de las quejas de la corporación de barqueros y descargadores en el sentido de que los mercaderes, armadores y capitanes contrataban gente que no pertenecía al oficio, dictó una orden en el sentido de que cuando por la excesiva afluencia de buques o peligro de próximo temporal no hubiesen disponibles hombres de la corporación, los capitanes y barqueros pudiesen contratar gente extraña, pero con la condición de que se les pagase el jornal estipulado, “aunque se tratase de cautivos o esclavos.”¹⁸ [147]

Existe un discurso hecho por un tal Rev. Lic. Roca i Colí en la ocasión de la celebración de una misa para las fiestas mayores de la parroquia de Santa María del Mar en la Catedral del Mar de Barcelona el día 1 de enero de 1861, en el cual se mencionó el orden de la procesión de Corpus Cristi del siglo anterior (es decir, durante el siglo dieciocho). Esta lista de gremios incluye a los siguientes gremios de relevancia para la presente investigación (entre otros gremios, por supuesto):

[...] 12. Los senyors Traginers de la Mar. ... 18. Los senyors Mariners de San Telm. 19. Los senyors Barquers y Descarregadors. 20. Los senyors Pescadors. 21. Los senyors Bastaixos y Macips de Ribera....[sic]¹⁹

¹⁶ Todavía queda por definir la estructura organizativa durante el periodo estudiado, ya que no he podido localizar ordenanzas del siglo dieciocho o diecinueve. Lo más probable es que los *barquers i descarregadors* se organizaron en un solo gremio, aunque compartían ordenanzas con otros oficios, específicamente, de pesca. [Véase nota 20.]

¹⁷ Sobre la antigüedad del gremio, véase Tintó, Margarida (1992) “Ordinacions dels Barquers de la Ciutat de Barcelona durant el Segle XV”, en *Medievalia*, Vol. 10, pp 413-424.

¹⁸ Amich Bert, Julián (1956) “Historia del Puerto de Barcelona”. Juventud: Barcelona. P 147

¹⁹ Roca i Colí, José (1861) “Discursos Panegírico-históricos” Bosch: Barcelona p 20 <https://play.google.com/books/reader?id=xblY9lReZAUC&printsec=frontcover&output=reader&authuser=0&hl=en&pg=GBS.PA1>[página visitada el día 25 julio 2013]

En el mismo documento, Roca i Colí hace mención al relato escrito en 1601 por Rebullosa sobre la procesiones hechas durante la canonización de Raimundo de Peñafort, donde están presentes dos cofradías (gremios), uno de marineros y otro de descargadores – además de la “Cofradía de Bastaxes” y la “Cofradía de Pescadores” – pero no menciona los *barquers*.²⁰

En el año 1807 se modificaron las tarifas a cobrar por cargar y descargar mercancías, un,

Arancel de precios de carga, descarga, y trasbalso ó transbordo, que en el percibo de los derechos deben arreglarse los Gremios de Mareantes del glorioso San Telmo y Santa Clara [mareantes, anteriormente conocidos como *barquers* del mismo gremio], y del de San Pedro [pescadores]; para el embarco y desembarco de los géneros, víveres y demás mercaderías que se transportan en este puerto de Barcelona, su andén y playa, conforme á los Reales privilegios é inmemorial costumbre, y á lo prescripto por el Rey en sus Reales Ordenanzas[*sic*].²¹

Además, en el AHCB existe una libreta con el registro de bienes desembarcados durante tres meses del año 1800.²² De tal forma que se puede constatar la existencia de dichos oficios en la época contemplada, siendo esta alguna agrupación gremial de los *barquers i descarregadors* mencionado en siglos anteriores. A pesar de la posible confusión de términos, queda bastante claro el privilegio de los *barquers*/mareantes de la labor de embarcar y desembarcar los bienes.

De acuerdo al mismo documento se sabe que no fue la primera vez que se establecieron semejantes aranceles, ya que se menciona que las nuevas tarifas contemplan precios mayores que las anteriores. Es interesante notar las condiciones políticas en las cuales se emitió el documento,

[d]el Señor Comandante principal de Matriculas de acuerdo a ordenes del Serenisimo Señor Principe Generalisimo Almirante ... [hecho] ... en el supuesto de que la Real Junta de Gobierno del Comercio del Principado de Cataluña, no tiene reparo en que los precios que so

²⁰ Rebullosa, I. [Jaume o Jaime] (1601) *Relacion de las grandes fiestas que en esta ciudad de Barcelona se han echo à la canonizacion de su hijo San Ramon de Peñafort ...: con vn sumario de su vida, muerte y canonizacion, y siete sermones que los obispos han predicado en ellas*. Iayme Cendrat: Barcelona, p 249 [en Roca i Colí, *Op. cit.*, p 34;]

²¹ Biblioteca Nacional de Catalunya, “Arancel de precios de carga, descarga y trasbalso ó transbordo...” [18 agosto 1807] 33-8:C 49/8. Reimpreso por Garriga y Aguasvivas: Barcelona (1819)

²² AHCB, *fons Corporativo*, “Libre de entradas del Gremio de St. Telm y Sta Clara, comensatlo día 18 de Gene de lany 1800”

cobran en Barcelona por la carga y descarga de las Embarcaciones se aumenten á tenor del Arancel que le propusieron los Directores de los Gremios de Mareantes y Pescadores....²³

Se destaca el hecho de que los mareantes, junto con los pescadores, fueran responsables de bajar toda clase de género, sin diferencia alguna: pipas de vinagre o vino, sardinas de Inglaterra o barriles de atún de Cerdeña, garbanzos, telas indianas, piedras de moler, carros y caballos y mulas, etc.²⁴

Cabe destacar que la tecnología utilizada influencia la organización laboral, es decir, la forma colectiva o individual de llevar a cabo la actividad laboral, y, de cierto modo, también la organización interna del gremio. En el caso de los *faquines*, trabajaban en equipos de entre dos y ocho hombres, dependiendo del peso de la mercancía. Los *barquers* también trabajaban en equipos. Por el contrario, los carreteros de mar, *traginers de mar*, *llogaters de mules*, y *camàlics* trabajaban de forma individual. Como se puede imaginar, el tipo de género determinaba, en cierto grado, la tecnología necesaria o más apropiada para su transporte. Por otro lado, se puede notar una definición socio-cultural en la determinación de la responsabilidad de los géneros contemplados. Bienes de mucho valor requerían mayor nivel de cuidado, así que se los transportaban los faquines.²⁵

5. Algunos Casos – Los Pleitos Jurídicos como mecanismo de definición socio-jurídica

Los privilegios gremiales formaron la justificación jurídica para presentar una queja o demanda al ente judicial responsable en su momento. Es decir, la ordenanza servía como base de cualquier queja de una supuesta violación de los derechos o privilegios de un oficio (o de un comerciante u otro individuo en ciertos casos). Sin una ordenanza y la documentación secundaria (como un orden modificando los precios) no había justificante para proceder judicialmente. Se puede apreciar la preocupación con esto ya que en varias ocasiones se incluye en el archivo legal una copia de la ordenanza relevante. También, los

²³ Biblioteca Nacional de Catalunya, “Arancel de precios de carga, descarga y trasbalso ó transbordo[....]”, [18.09.1807], 33-8:C 49/8. Reimpreso (1819) por Garriga y Aguasvivas: Barcelona

²⁴ *Ibid.*

²⁵ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Ordenanzas concedidas por la Real Audiencia del Principado de Cataluña a 17 setiembre de 1770 al Gremio de Faquines de Capsana o Macips de Ribera y Carreteros de Mar [...]”, 1770, Capsa 1, carpeta 2 (2202)

gremios elaboraron borradores de ordenanzas para la consideración del correspondiente ente estatal. La ordenanza, entonces, significaba la cualificación jurídica de un oficio. Era a su vez el documento que delimitaba y reconocía ciertas responsabilidades, condiciones y deberes de los agremiados y los respectivos gremios (como entes incorporados en sí).

Armados con las ordenanzas, los gremios actuaron para defender sus privilegios. El mecanismo de defensa fue, principalmente, la acción directa, específicamente la confiscación de bienes como mercancías y carros, carretas, etc., para luego recurrir a las instancias gubernamentales para ampararse bajo su autoridad y capacidad de hacer cumplir las reglas y para imponer multas.

5.1 En contra de “los Individuos vagos llamados camàlichs”

La primera carpeta – por orden del archivo, no de tiempo – del AGMMB en su colección de los faquines trata de los *camàlics* (*guanyadiners*).²⁶ El documento es un manuscrito de la segunda mitad del siglo dieciséis y delimita las responsabilidades de los *guanyadiners* y los *bastaixos*, deslegitimando a los *guanyadiners*. En el siglo dieciséis, después de las ordenanzas confirmatorias de la cofradía de *bastaixos* y carreteros – la cual no se llamaba gremio – comulgada por Ferran II en 1513 ya habían surgidos conflictos entre los *faquines de capçana* y carreteros de mar en contra de los *camàlics* (*guanyadiners*) por intromisión laboral.²⁷ Estos conflictos surgían durante siglos y parece que en cada ocasión salieron perdiendo los *camàlics*. Por ejemplo, a finales del siglo dieciocho el Gremio de Bastaixos y Carreteros de Mar le dirigió una queja al Real Acuerdo en contra de “los Individuos vagos llamados camalichs” pidiendo que les sancione con una multa de diez libras por violación.²⁸

²⁶ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Ordenació emesa pel Consell de Barcelona sobre les competències dels guanyadiners, els faquins de corda o camàlics i els bastaixos de capsana”, 20.11.1540, Capsa 1, carpeta 1 (2201)

²⁷ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Copia de la confirmació de privilegis concedida per Ferran II a favor de la Confraria dels Macips de Ribera de Barcelona”, 27.06.1513, Capsa Especial 3, carpeta 1 (2759)

²⁸ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Transunto auténtico de un decreto y memorial presentado por los prohombres del Gremio de Gaquines, Macips de Ribera y Carreteros de Mar de la presente ciudad a su Excelentísimo y Real Acuerdo contra los individuos vagos llamados camalichs sobre cierta privativa autorizado dicho traslado por Ramon Costado, notario público. 14 Diciembre de 1778”, 26.11.1768, Capsa 5, carpeta 6 (2311)

Aunque hay muchas demandas legales contra individuos *camàlics* por violación de alguna privativa durante el tiempo contemplado en esta investigación, la que más llama la atención es una hecha en 1840, años después de la supuesta abolición de los gremios en 1836. Como los faquines mantuvieron su gremio bajo la jurisdicción de la Comandancia de la Marina, mantuvieron su personalidad jurídica. Hay una carpeta que documenta doscientos años de pleitos entre el gremio de faquines y los *camàlics*, terminando en 1840 con un dictamen a favor de los faquines, ya que los *camàlics* no habían llenado los requisitos de un gremio legítimo (por no tener prohombres ni haber pagado tasas al gobierno). Dictaron que los *camàlics* no tuvieron ni organización ni privilegios, mientras confirmaron los privilegios de los faquines. Es evidente que existía la “presupuesta hermandad” o Cofradía de Nuestra Señora de la Victoria de la Plaza Nova ya que figura en pleitos jurídicos durante décadas en el siglo dieciocho. Su representación eventualmente fue desconocida por el juez, ya que su organización no fue considerada como legítima por no haber cumplido con ciertos requisitos. Es un caso de la existencia de una cofradía laboral (con funciones comúnmente atribuidas a los gremios) que tuvo representación no reconocida, o más bien deslegitimizada por las autoridades.²⁹

Durante el periodo contemplado en este estudio (de 1770 a 1840) los *camàlics* intentaron conseguir el reconocimiento formal por parte de las autoridades. En los archivos consta que a finales del siglo dieciséis los *camàlics* ya figuraban en el debate sobre la legitimidad. En el pleito, se ratificó la privativa de los faquines sobre los bienes a transportar, la manera de transportarlos con *barra i capçana* y el área-espacio de su monopolio (la playa y Aduanas). Y así fue durante tres siglos: fueron rechazados sus intentos de legitimar la organización de *camàlics*.³⁰

La estrategia del Gremio de Bastaixos y Carreteros de Mar frente el esfuerzo de los *camàlics* de asociarse en gremio fue la del rechazo total. No existe mención de la posibilidad de incluirlos en el Gremio – el concepto social del oficio ya diferenciaba entre un bastaixo y un *camàlic* aunque tecnológicamente los primeros solo contaron con un palo

²⁹ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Sentencia a favor del Gremio de Bastaixos de Capsana contra los camàlics de la Cofradía de Nuestra Señora de la Victoria de la Plaza Nueva”, 1654-1840, Capsa 6, carpeta 2 (2314)

³⁰ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Ordinació dels Guanyadiners”, 20.11.1540 – 13.10.1573, Capsa 1, carpeta 1 (2201)

y unos cojines. En cuanto a la metodología de trabajo, los faquines estaban acostumbrados a trabajar en equipos, mientras que los *camàlics* trabajaban a cuenta propia, llevando su carga a solas. Los *camàlics* nunca tuvieron ningún privilegio sobre ningún tipo de mercancía dentro de ni hacia el puerto desde la ciudad propia. No tenían derecho a manejar ningún tipo de género en el puerto, y su intromisión en este complejo espacio laboral siempre fue vista con hostilidad.

5.2 Conflicto fraternal: los *bastaixos* contra los *carreteros*

El Gremio de *Bastaixos* y *Carreteros* de Mar fue complejo, ya que enmarcaba la coexistencia de dos oficios que competían entre sí. Su función laboral fue básicamente el mismo y operaban, básicamente, en el mismo espacio laboral. Además, tuvieron que lidiar con las presiones de sus clientes, los comerciantes mercantiles de la ciudad. Los comerciantes no fueron ignorantes de esta fracturación e incluso pidieron la abolición del gremio. En 1778 solicitaron a las autoridades competentes la abolición del gremio, basando su queja la idea liberalizadora de que,

[s]emejantes comunes, o colegios ... son perjudiciales al bien público, por el concepto de en sí trahen de monopolios; parece que solo pueden justificarla la desmesurada ambición de los Individuos del Gremio de Faquines de Capsana, i Carreteros de Mar.[sic]

Además, al juicio de los comerciantes,

Nunca contentos con las que se han procurado en diferentes Épocas, i siempre sin mira á otro ojetto que al de aumentarlas; han solicitado varias muchas veces las ordenaciones de su Gremio, estrechando más i más la libertad de la conducción de Mercaderías, i otros efectos propios de los vecinos de esta Ciudad.[sic]^{31 32}

A finales del siglo dieciocho el Gremio de *Bastaixos* de Capçana y de *Carreteros* de Mar se fracturó por completo, separándose en dos gremios simples (es decir, dos gremios compuestos cada uno por trabajadores de un solo oficio). En 1796 las autoridades presionaron al Gremio (todavía unificado) para que respetaran los precios establecidos en la

³¹ Biblioteca de Catalunya, *Colección de papeles políticos y curiosos* “Els Comerciants de Barcelona fan una sol·licitud en què demanen l'abolició de restriccions en el transport de gèneres i mercaderies fins aleshores restringides als ‘Faquines de Capçana’ en pro de mesures comercials més lliberals [Manuscrit]” 1778, Ms.3668/24 (f. 239-249)

³² Luego continúan con una breve historia de los 150 años previos tanto de las luchas entre faquines y carreteros dentro del gremio y del avance del monopolio del mismo, terminando con una solicitud de abolición.

ordenanza de 1770, pero emitieron en 1798 nuevos precios, solamente para carreteros³³. Aunque siempre hubo mucha competencia entre los trabajadores de cada oficio, estas cuestiones fueron resueltas internamente durante siglos. Pero después de la ruptura de su gremio, pasaron a pelear abiertamente a través del sistema judicial.

El día 25 enero 1802 el Gremio de Faquines de Capçana interpuso una demanda legal en contra del Gremio de Carreteros de Mar por invasión profesional y violación de los privilegios otorgados a los faquines especificando las clases de géneros que fueron responsabilidad de cada oficio. La Real Audiencia basó su resolución en las Ordenanzas de 17 de septiembre 1770, promulgada cuando los dos oficios estaban organizados en un solo gremio. Los faquines acusaron a los carreteros de violar sus privilegios. La Real Audiencia dictó a favor de los faquines y los carreteros tuvieron que convocar una reunión general de su gremio para informarles a los asociados para que no pudiesen alegar ignorancia, además de determinar una multa de 50 libras por cada violación subsecuente de dichos privilegios.³⁴

Sin obstante, el 17 julio 1807 los faquines recurrieron de nuevo a la Real Audiencia para quejarse de los carreteros de mar, acusándoles de violar los privilegios y de “conducir con violencia a la Real Aduana y Peso del Rey los géneros” y de jactarse de los acuerdos y dictámenes de la Real Audiencia. Al juicio del Gremio de Bastaixos, la multa de 50 libras no era suficiente y pidieron la prohibición del uso del carro y caballo en las puertas portuarias de la muralla del mar y el encarcelamiento de los carreteros que violasen las ordenanzas y acuerdos.³⁵

³³ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Certificació notarial de l’ expedient instruït per Reial Acord sobre el nomenament de prohoms i ‘ observància de les ordenances]”, 13.05.1796, Capsa 4, carpeta 7 (2238) y Biblioteca de U. Pompeu Fabra, *fons regnats Ferran VI, Carles III i IV (1750-107)*, “De orden del señor intendente presidente, insiguiendo acuerdo de la Real Junta de Comercio de este Principado ... Tarifa de los precios que podrán pagarse á los carreteros de mar por el transporte ó carreteo[....]”, <http://mdc.cbuc.cat/cdm/compoundobject/collection/regnatsUPF/id/15208/show/15206/rec/1> [visitado el 23.08.13]

³⁴ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Certificació notarial de la causa entre el Gremi de Bastaixos, d’ una part, i el Gremi de Carreters de Mar, de l’ altra, tancada el 29 gener de 1802]”, 24.01.1802, Capsa 4, carpeta 17 (2248)

³⁵ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Súplica del Gremi de Bastaixos a l’ Alcalde Major de Barcelona sobre la vulneració d’ ordenances]”, 18.07.1807, Capsa 7, carpeta 22 (2271) [NB: se ha atribuido mal la fecha del documento en el índice del AGMMB ya que es 1807 y no 1801]

5.3 ¿El final de los pleitos? Una ordenanza para el sector de carga y descarga terrestre

El periodo estudiado termina durante el proceso de liberalización de los oficios. Se puede constatar que los comerciantes de Barcelona ya venían solicitando el fin de los privilegios desde las últimas décadas del siglo dieciocho.³⁶ En la queja reclaman la “desmesurada ambición de los Individuos del Gremio de Faquines de Capsana y Carreteros de Mar.” Pero pasaron décadas sin que se vieran cambios liberalizadores en las ordenanzas, llegando a deslegitimar la mayoría de los gremios en 1834 y 1836. En 1832 – solamente dos a cuatro años antes de esta abolición o liberalización de los oficios – se aprobó una nueva ordenanza para el conjunto de los tres gremios de faquines de capçana, carreteros de mar y *traginers de mar*.³⁷ El esfuerzo había empezado en 1819 con un intento de la Junta de Comercio de Barcelona de conseguir la “rectificación” de las ordenanzas anteriores (particularmente la de 17 septiembre 1770 que regulaba el comportamiento de los faquines y carreteros). Los tres gremios, los representantes de los comerciantes y miembros de la Junta de Comercio llevando a cabo un largo proceso para acordar los nuevos términos. Hay que recordar que los tres gremios y los comerciantes tuvieron varios pleitos legales entre sí durante el periodo de negociación. Justificaron esta “rectificación” porque los límites sobre las clases de géneros (parte fundamental de las Ordenanzas de 17 septiembre 1770) “coartan la libertad al comerciante.” Por otra parte, el gobierno querría,

[u]na resolución definitiva [...] para evitar los perjuicios que está sufriendo el comercio por las trabas de aquellas ordenanzas, pueda ponerse fin a tantas reclamaciones y quejas como se han producido una por los tres gremios en sostenimiento de sus ordenanzas...³⁸

³⁶ Biblioteca de Catalunya, *Colección de papeles políticos y curiosos* “Els Comerciants de Barcelona fan una sol·licitud en què demanen l'abolició de restriccions en el transport de gèneres i mercaderies fins aleshores restringides als ‘Faquines de Capçana’ en pro de mesures comercials més lliberals [Manuscrit]” 1778, Ms.3668/24 (f. 239-249)

³⁷ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “Copia de las ordenanzas de los Gremios de Faquines de Capsana, Carreteros y Trajineros de Mar de la ciudad de Barcelona publicada por el Supremo Consejo de Hacienda en 11 de julio de 1832”, 11.07.1832, Capsa 2, carpeta 1 (2209)

³⁸ Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, *Sección de la Junta de Comercio*, “[Sin título]”, 14.01.1832, Caja 39, folio S/N [Carreteros de Mar]

En tanto a la regulación de las actividades internas de cada gremio, se establece que la admisión a cada gremio es libre,

[p]recedida información de buena fama y costumbres, pero respeto que por lo general son gentes menesterosas, los gastos de agremiación no podrán aseder en todo de doscientos reales de vellón, supuesto no hay maestría ni ecsamen, atendido que á los Faquines de Capsana, se les dispersa la confianza de la entrada en los Almacenes de la Rl. Aduana para depositar y sacar de entre ellos, géneros y efectos de mucho valor, los Prohombres del Gremio continuaran como hasta aquí, procediendo con el mayor zelo en la admisión de nuevos individuos, tanto mas que el gremio deberá continuar con la misma responsabilidad con respeto á las operaciones de sus individuos.³⁹

Se mantiene el monopolio de los faquines de capçana sobre la conducción de los géneros dentro de las instalaciones de la Real Aduana y el Peso del Rey, pero se liberó el manejo de las clases mercancías, ya que, “El dueño de los géneros ó mercancías de cualquiera clase, podrá elegir de los tres gremios el que más le acomode.”⁴⁰ De esta forma, se anuló las privativas centenarias sobre los géneros a manejar por los diferentes oficios. Se mantuvo el derecho del dueño de las mercancías en llevarlas en carro propio por la ciudad (de punto a punto). Curiosamente, parece que los comerciantes no aceptaron una nueva prohibición propuesta por los carreteros de no poder llevarse sus propias mercancías en el área del puerto “si el moso conductor no pertenece al gremio que corresponde” ya que no se hace mención ninguna sobre esta posible provisión en la ordenanza de 1832.⁴¹ Pero al final, se estableció una sola ordenanza para regir el trabajo de carga en la tierra (pero obviando la carga y descarga de los barcos, hecho por los mareantes).

5.4 En defensa del gremio, después de la “abolición” deslegitimadora

Con la liberalización de los oficios en 1836, se abre otro periodo para una futura investigación. Pero se puede constatar la existencia de una organización gremial de faquines años e incluso décadas después. Se aprovecharon de su personalidad jurídica en febrero de 1837 frente a la Real Junta de Comercio pidiendo unos nuevos aranceles.⁴² En

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ AHCB *Sección de la Junta de Comercio*, “[Sin título, f.Joaquin Compte]”, 05.07.1830, Caja 39, folio S/N [Carreteros de Mar]

⁴² AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Súplica del Gremi de Bastaixos a la Reial Junta de Comerç relativa a la conducció de caixes de sucre]”, 03.02.1837, Capsa 7, carpeta 20 (2269)

1840 los faquines solicitaron al Ayuntamiento que reconociera su gremio, pero el resultado fue negativo; lo mismo pasó en 1841. A pesar de esto, bajo la jurisdicción de la Comandancia de la Marina, tuvieron cierto éxito en proteger sus antiguos privilegios. En 1837⁴³, 1838⁴⁴, 1839⁴⁵ y 1840⁴⁶ interpusieron solicitudes y demandas en contra de los marineros por intromisión laboral, tanto frente “las autoridades de Barcelona” como la Comandancia de Marina. Durante este período presentaron un exhaustivo historial de sus casos a la Junta de Comercio de Barcelona, entonces con el apoyo del Comandante de Marina en pro de la defensa de los antiguos privilegios de los faquines de capçana en operar un monopolio dentro de la Real Aduana. Basaron su argumento en la antigüedad de los privilegios y de su servicio en la Aduana, de la necesidad de mantener la tranquilidad pública (cosa que aparentemente era imposible con diferentes individuos dentro de la Aduana) y de la forma cuidadosa con la cual los faquines transportaban las mercancías. Es curioso que, después de ser deslegitimados los gremios, los faquines se refirieron a su organización como “una corporación” asumiendo el léxico de aquel entonces.

6. Conclusiones Preliminares

La investigación demuestra la relación negociada entre gremios y las autoridades gubernamentales. Lejos de tener independencia frente a las autoridades, los gremios dependían en gran medida de la autoridad del estado. De igual forma, se puede verificar su autonomía relativa, ya que operaron con o sin el aval legitimador de las autoridades. Esto fue el caso tanto de los *camàlics* (quienes aparentemente nunca obtuvieron la legitimación pero tampoco dejaron de existir como oficio), como de los *faquines*, quienes fueron capaces

⁴³ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Solicitud sobre l’ observancia de normatives i l’ intrusisme profesional]”, 26.06.1837, Capsa 7, carpeta 7 (2256)

⁴⁴ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Denúncia del Gremi de Bastaixos als Mariners matriculats de Barcelona per fer transport de mercaderies entre l’ andana i el por, aduint que la seca tasca es limita a la càrrega i decàrrega de mercaderies del vaixell a l’ andana]”, 24.07.1838, Capsa 7, carpeta 3 (2252)

⁴⁵ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Solicitud a la Comandancia de Marina sobre l’ compliment de la normativa de transport de mercaderies al port]”, 09.01.1839, Capsa 7, carpeta 6 (2255)

⁴⁶ AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Solicitud del Gremi de Bastaixos a les autoritatss de Barcelona relativa a la pràctica de intursisme profesional per part dels mariners o matriculatssobre l’ observancia de normatives i l’ intrusisme profesional]”, 21.09.1840, Capsa 7, carpeta 5 (2254)

de sobrevivir a la abolición de los gremios, gracias a la naturaleza de su trabajo en equipos y aprovechándose de las diferencias entre las competencias del estado.⁴⁷ En 1836 fueron deslegitimados los gremios en su mayoría, pero los *bastaixos* mantuvieron su gremio durante varias décadas, llegando a convertirse en la Unión de Faquines de la Aduana de Barcelona en 1873, historia que se contará en otra ocasión.⁴⁸

A través de la documentación consultada, se ve que la diferencia entre una cofradía y un gremio fue menos exacta de lo que se considera comúnmente. Más bien, parece ser una dicotomía falsa o poca cualificada. Existían cofradías que funcionaban como organizaciones laborales, y no simplemente como entes religiosas o de beneficencia de sus asociados. De la misma forma, se puede constatar que los gremios no fueron simplemente organizaciones laborales, sino que muchas veces tuvieron un papel religioso y de beneficencia, además de sus responsabilidades laborales. Es más, parece que con el paso de los años, eran términos bastante intercambiables (junto, en ocasiones con el de “colegio” o “hermandad”), reflejando así cambios idiomáticos más que cambios estructurales o de responsabilidades laborales. Esto se puede ver claramente en el caso de los faquines y carreteros. De igual forma, la documentación de los aranceles cobrados por los mareantes y pescadores denominaba los gremios con sus santos patronos e incluye la frase “con los barcos de las Cofradías y Gremios” y luego se intercambia las palabras “Gremios” y “Cofradías” sin diferenciación ninguna. No se puede hablar simplemente en términos de una diferenciación temporal de los términos tampoco, ya que existían contemporáneamente.

Los gremios no fueron, necesariamente, organizaciones rígidas e intransmutables, sino que fueron capaces de reorganizarse tanto por razones internas como externas. El Gremio de *Bastaixos* y Carreteros se reconfiguró frente la creciente ola ideológica de la

⁴⁷ Solicitaron protección contra la intromisión de unos individuos (*camálics* y *mareantes*) por violación de privilegios en varias ocasiones después de 1836, incluso en 1864. Véase AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, “[Certificació del judici oral entre el Gremi de Basaixos y Miquel Catarineu]”, 28.12.1864, Capsa 4, carpeta 6 (2237). También, véase Anon (1902) “Estatuts del Gremi ó Cofradia de Bastaixos de Capsana y Massips de Ribera: fundat á Tarragona l'any 1513 y [sic] vingut poc després á n' aquesta ciutat: reformat l'any 1873 baix el nom de Unión de Faquines de la Aduana de Barcelona y reconstituit el 1903”.

⁴⁸ Véase: Ibarz Gelabert, Jordi (2008) *Imatges al moll: els oficis de les feines d'estiba a Barcelona dels segles XIX i XX*. Generalitat de Catalunya (Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació): Barcelona. Y BNC, “Estatutos del Gremio ó Cofradia de Bastaixos de Capsana y Massips de Ribera, fundado en Tarragona en el año 1513 y viniendo poco después a esta Ciudad, reformado en el año 1873 bajo el nombre de Union de Faquines de la Aduana de Barcelona, y Reconstituido el 1903.” 1910, 4-V-36/26, Imp. Badía: Barcelona.

liberalización del comercio y de los oficios – específicamente atacados por la burguesía mercantil de Barcelona con el fin de liberalizar los procesos económicos, medio siglo antes de la abolición (deslegitimación) de los gremios en los años 30 del siglo diecinueve. También se puede postular un cambio de percepciones por parte de los agremiados, frente los cambios en el mercado y la relativa importancia de diferentes mercancías o géneros que fueron privativos de cada oficio.

A pesar de esta elasticidad, nunca involucraron a los *camàlics* en su compleja organización laboral. Vista la exclusividad del Gremio de *Bastaixos* y Carreteros frente la posible inclusión de los *camàlics*, se pueden constatar consideraciones extra-económicas en la conformación de las asociaciones laborales (especialmente la percepción socio-cultural de una falta de “honor” y la asignación de un estatus socio-económico especialmente bajo a los *camàlics*) ya que la incorporación de los *camàlics* hubiera resultado en algún tipo de control sobre su trabajo; pero como nunca les dejaron legitimarse, los *camàlics* quedaron fuera de los procesos de regulación, de reglamentación y del sistema de negociación interna del gremio. Es decir, mientras que había pleitos entre los oficios de *bastaixo* y carretero (y de *traginer de mar*) fueron capaces de acordarse una sola ordenanza frente los comerciantes y la autoridad cívica – por lo menos durante un tiempo. No sucedió así con los *camàlics*, excluidos siempre del mundo legítimo del trabajo de carga y descarga portuaria. Y no es que solamente no los querían en su gremio, no querían que los *camàlics* tuvieran ninguna organización gremial legitimada por las autoridades.⁴⁹

Cabe mencionar que, después de esta investigación se entiende mejor el proceso de descarga y carga de los barcos mercantiles en el puerto. Hasta ahora, no había quedado claro si los *bastaixos* llegaban hasta los barcos o no en sus labores de carga y descarga. Pero resulta que nunca se mojaron los pies, digamos: su mundo laboral llegaba hasta la playa y no más allá.

Finalmente, hay relaciones complejas entre una institución informal y una institución formal, influenciada por el poder legitimador de algunas organizaciones. Los gremios se basaron en conceptualizaciones socio-culturales de algún oficio – de costumbres

⁴⁹ Interesantemente, el oficio de *camalic* o “mozo de cuerda” existió en Barcelona hasta mediados del siglo veinte, sin haber sucumbido al transporte motorizado – aunque no he averiguado nada sobre sus intentos de organizarse después del periodo de la investigación.

y tradiciones, deberes y expectativas. Y con la formalización y legitimación, llegaron a definir más precisamente estas funciones dentro del mundo laboral.