

## Un acercamiento a la sociabilidad y el capital humano social e individual de los gremios de carga y descarga marítima de Barcelona (c. 1760 – 1840)<sup>1</sup>.

Brendan J. von Briesen  
Universitat de Barcelona

**Resumen:** En esta comunicación hago un acercamiento a la relación entre sociabilidad y el desarrollo de capital humano social e individual en los diferentes gremios y grupos de obreros involucrados en el subsector de transporte marítimo de carga en Barcelona. Por sociabilidad, se entiende el concepto tal y como fue utilizado por Agulhon (1984) y discutido por Jean-Luis Guereña (2003, 2008). Como producto de la sociabilidad, considero el concepto de capital social (Bourdieu, 1986; Lin, 1999; Portes, 1998; Smart, 1993), y su construcción en el mundo obrero en primeras fases de la industrialización (Rosenband, 1999). A esto, agrego un hincapié a la hipótesis de Epstein (1998, 2008; Epstein & Prak, 2008) sobre la formación de capital humano y la transmisión de capacidades a través del aprendizaje, subrayando la legitimidad de la perspectiva analítica para contemplar la transmisión de capacidades blandas (llamadas “*soft skills*” en inglés) en situaciones sin aprendizaje.

**Palabras clave:** *sociabilidad, capital humano, gremios;*

**Abstract:** In his communication I approach the relationship between sociability and the development of individual and social human capital in the different guilds and groups of workers involved in the subsector of maritime cargo transportation in Barcelona. By sociability, it is understood to be the concept as used by Agulhon (1984) and discussed by Jean-Luis Guereña (2003, 2008). As a product of sociability, I consider the concept of social (human) capital (Bourdieu, 1986; Lin, 1999; Portes, 1998; Smart, 1993), and its construction in the world of workers during the early phases of industrialization (Rosenband, 1999). To this, I add a follow-up to the hypothesis of Epstein (1998, 2008; Epstein & Prak, 2008) about the formation of individual human capital and the transmission of skills through apprenticeship, underscoring the legitimacy of the analytical perspective to contemplate the transmission of soft skills in situations without apprenticeship.

**Keywords:** sociability, human capital, guilds

---

<sup>1</sup> Por Brendan J. von Briesen (brvonbrv8@alumnes.ub.edu). Doctorando, Historia Contemporánea, Universitat de Barcelona. Este trabajo forma parte del proyecto de investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación “La reconstrucción de la actividad económica en la Cataluña Contemporánea: Trabajo, demografía y economías familiares” HAR2011-26951.

## **1. Introducción**

La comunicación se presenta en dos partes: un breve análisis de los conceptos de sociabilidad y capital social dentro de la historia de trabajo; seguido por su aplicación a los obreros de carga y descarga. Está presentada en seis secciones, incluyendo esta introducción. La segunda sección está dedicada a la metodología y marco conceptual utilizado. La tercera sección inicia el estudio de caso con un resumen del contexto político-económico y social de Barcelona. Dedico la cuarta sección a la tipología de sociabilidad, basado en los lugares de sociabilidad y el grado de formalidad de la asociación dentro del subsector del manejo de carga marítima. La quinta sección se trata de la relación entre sociabilidad y la formación de capital social y humano, aplicando el modelo a la hipótesis de que los gremios fueron importantes, en parte, por su capacidad de establecer un marco organizativo para la producción y transmisión de capital humano individual y social. En la quinta sección, presento unas conclusiones preliminares.

## **2. Metodología y marco conceptual**

En términos generales, sigo la metodología presentado por Agulhon, analizando la localidad de las actividades de sociabilidad y el tipo de asociación – formal o informal – con sus variedades dentro del subsector. Este no es un relato revisionista, sino un intento de aplicar lo establecido al mundo de los obreros de carga y descarga del puerto de Barcelona en el periodo de 1760 hasta 1840, aproximadamente. Por coincidencia, el período histórico es el mismo de aquel que fue estudiado por Agulhon. El enfoque es similar también, aunque es específicamente sobre los trabajadores de un subsector y no, como estudia Agulhon, la clase obrera en sí.

Precisamente, el objetivo del estudio es un acercamiento a un mayor entendimiento de las interacciones sociales de los obreros y la formación y mantenimiento de un grupo consolidado. Como dijo Agulhon, la sociabilidad es, “la historia de la vida cotidiana” (1992, p. 141). El método utilizado para este acercamiento se base en establecer una tipología de la sociabilidad dentro del subsector. Para Agulhon, esta tipología estaba compuesta por los lugares de la sociabilidad formal e informal, y por el grado de formalismo de las asociaciones.

Trato los grupos – tanto organizados legítimamente y los que no gozaron del aval oficial – dentro de un entendimiento de su papel en el sector terciario de transporte, en este caso el subsector de transporte de carga marítima. Como gremios dentro de un subsector particular, compartieron ciertos rasgos y características – tanto profesionales como socio-culturales, culminando en lo que se puede imaginar cómo cierta “cultura” propia. Además compartieron lo que se puede considerar un mundo dentro de la ciudad, establecida geofísica y socio-culturalmente (von Briesen, 2014c). La localización geo-social de los labores fue sumamente importante en su día y correspondientemente relevante para esta investigación. Veremos este aspecto en el contexto socio-espacial de Catalunya pre-industrial (Lencina Pérez, 1993; Garcia i Espuche, 1997, 2007).

Para efectuar el estudio – y para las investigaciones anteriores a las cuales hago referencia –, utilizo fuentes primarias encontradas, principalmente, en el Archivo General del Museo Marítimo de Barcelona (AGMMB), la Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC) y el Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB). Esta documentación incluye casos jurídicos, estados de cuentas, ordenanzas, y otras cosas.

*Estado de las cuestiones: Sociabilidad y Capital Humano Individual y Social*

Para poder proceder, vale la pena considerar la sociabilidad y su relación al capital social y el capital humano. La sociabilidad no es, en sí, un concepto nuevo, sino un término relativamente nuevo para un fenómeno antiguo. Su uso en la sociología y – por cercanía la historia social – fue popularizado en la década de 1980 (Agulhon, 1984) y llegó a popularizarse en castellano en los años 90 (Agulhon & Verger, 1992; Guereña, 2003, 2008). La sociabilidad es, básicamente, un conjunto de relaciones sociales de un grupo en particular. Más allá de esta idea general, la sociabilidad se refiere a la cotidianidad de la vida.

A lo largo del capítulo de Agulhon, corre una línea comparativa entre la versión burguesa y la proletaria de la sociabilidad, y la relación entre los dos modelos. Después de establecer esta tipología general, Agulhon discute la dinámica de la sociabilidad, es decir, como y para qué funcionaban los procesos de sociabilidad en la clase obrera francesa. Termina el capítulo con unas conclusiones – reconociendo las limitaciones analíticas – subrayando el gran valor de la perspectiva ofrecida, para entender una serie de fenómenos

sociales, culturales, políticos y económicos. Estos fenómenos incluyen – por ejemplo en el ámbito de la historia de trabajo – la construcción de la consciencia de clase, los modelos organizativos, y la construcción de aglutinaciones socio-políticas.

Mientras que sociabilidad está definida claramente – aunque ampliamente – por su progenitor intelectual, Agulhon, el concepto de capital social sufre por la falta de una definición universalmente aceptada y utilizada. Producto de este vacío, diversos autores identifican líneas o tendencias en el uso del término. Robison, Schmid y Siles (2002) subrayan el hecho que capital social tiene diferentes y a veces contrarias definiciones, además de ser una paradigma capaz de transversar varias disciplinas de las ciencias sociales. Ostrom y Ahn (2003) presentan un estado del arte y discuten las definiciones y usos en términos. Hablan de versiones minimalistas y expansionistas de capital social. Nezhad, Zadeh y Godzari (2007) presentan una revisión muy amplia de la literatura primaria y secundaria, resumiendo las diferentes versiones tanto en la sociología como en la ciencia política.

Se puede argumentar que capital es un tipo de capital humano; así lo hizo Bourdieu (1986). Es importante reconocer el hecho que el adjetivo de “social” puede significar algo parecido a “de tenencia social/colectivo” o, “de naturaleza social”. Por ende, utilizo los términos “capital humano individual” y “capital humano social” para referirme a dos modelos de tenencia de capital de naturaleza social o socio-cultural.

Y, mientras que la característica *social* de capital social no se debate mucho, hay bastantes divergencias sobre la conceptualización de *capital*. Portes advierte que el termino corre es riesgo de ser, “aplicado a tantos eventos y en tanto contextos diferentes que pueda perder todo significado distintivo.” (1998, p. 2).<sup>2</sup> Portes, siguiendo la trayectoria establecida por Bourdieu (1986), nota que el término sí es eficaz para describir los efectos positivos de la sociabilidad, un aspecto que permite un acercamiento entre las líneas económicas y sociológicas. Smart (1993) nos ofrece una presentación nutrida desde la antropología cultural, rico en análisis socio-económico sobre la conceptualización de Bourdieu.

---

<sup>2</sup> Orig.: “As in the case with those earlier [sociological] concepts, the point is approaching at which social capital is applied to so many events and in so many different contexts as to lose any distinct meaning.”

Por razones de brevedad, me limito a decir que comparto la visión de Robison, Schmid y Silas, quienes manifestaron que, “La metáfora de capital se debe de tomar en serio” (2002, p. 1).<sup>3</sup> Es decir, es un tipo de capital, que, básicamente, representa uno o varios insumos no-monetarios – producidos a través de ciertas relaciones sociales – que no se han utilizados, sino que hayan sido guardadas para un uso futuro dada la oportunidad. Por lo tanto, en esta comunicación, propongo definir el capital social como el conjunto de productos intangibles, no monetarios de las relaciones sociales efectuados a través de la sociabilidad (además de las relaciones meramente laborales).

Volviendo al concepto de capital humano individual, se puede percibir su construcción y formación a través de procesos sociales. En una obra seminal, Becker (1962) se enfocó en la inversión en la formación formal de capital humano, y sirve como base conceptual. Se ha conectado la función de los gremios en la construcción de capital social. De interés para nosotros, Rosenband (1999) aplicó el concepto a las primeras fases de la industrialización. Refiriéndose al trabajo influyente de Putnam sobre la relación entre el asociacionismo medieval y democracia moderna en Italia, dice: “Putnam establece que las comunidades de oficio eran incubadoras de capital social” (Rosenband 1999:435).<sup>4</sup> Esta línea analítica sobre la relación gremios-democracia está muy bien documentada (e.g. Black, 1984; Krause, 1999).

Un ejemplo más relevante para esta comunicación es el de Epstein y otros participantes en la línea académica llamada, “el regreso de los gremios” (1998, 2008; Epstein & Prak, 2008; Lucassen, De Moor, & van Zanden, 2008).<sup>5</sup> Epstein postuló la importancia de la capacidad de los gremios de comportarse como instituciones capaces de transmitir de forma eficiente las capacidades y conocimientos laborales que se pueden definir como capital humano. En tanto que este capital era producto y bien común de un gremio en particular, representa un capital social; de la misma forma, cuando era propiedad de un obrero, era capital humano individual. Se puede diferenciar entre capacidades y

---

<sup>3</sup> Orig: “*The capital metaphor should be taken seriously.*”

<sup>4</sup> Orig: “... *Putnam contends that the craft communities were incubators of social capital*”. Rosenband cita a la obra de Putnam, Robert, con Leonardi, Roberto Leonardi y Nanetti, Raffaella Y. *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy* (Princeton, 1993), 125-126, etc.

<sup>5</sup> Orig: “*the return of the guilds*”.

conocimientos duros y blandos – “hard” y “soft skills” –, o técnicos y no técnicos. Los gremios transmitieron el conjunto de lecciones aprendidas y mejores prácticas y inculcaron los valores compartidos entre sus miembros a través de una serie de procesos formales e informales, costumbres, normas, reglas, premios y sanciones (Epstein & Prak, 2008; e.g. Rosenband, 1999). Particularmente para Epstein, el aprendizaje representaba el vehículo *por excelencia* de este proceso de transmisión en el mundo gremial.

### **3. Contexto y Coyuntura: Barcelona c. 1760 - 1840**

La época fue, en grandes rasgos, el fin del antiguo régimen, particularmente en cuestiones laborales (Lambie & Aymes, 2008). La ideología liberal desarrollado a lo largo del período estudiado se definía tanto políticamente como socio-económicamente; el contexto político-económico, se experimentó, tras décadas de discursos, un cambio radical en el marco jurídico que regía el orden laboral (Chastagnaret, 2008; Díez, 2001; García Sanz, 2008; García Varela, 2008). En 1812, en las Cortes de Cádiz, se estableció las bases para un régimen liberal, con su consecuente liberalización de los oficios; éstas ideas se concretaron con las reformas liberales de 1834 y 1836 (Fontana i Làzaro, 2003; Fontana i Làzaro, Villares, & Plácido Suárez, 2007). Siguiendo la apertura del comercio marítimo – un hecho con importancia propia para los gremios aquí discutidos – esta liberalización contemplaba la des-legitimización de las organizaciones y asociaciones corporativas laborales, los gremios (von Briesen, 2014d).

La periodización de la investigación corresponde al periodo de liberalización y eventual des-legitimización (a veces llamada la abolición) de muchos gremios en Barcelona (1834-1836). El contexto temporal contiene dos factores principales, siendo éstos el marco jurídico cambiante, y la naciente industrialización y crecimiento económico de Barcelona gracias a las exportaciones de aguardiente y textiles provenientes de las viñas de la región y las nuevas fábricas textiles de la capital catalana (Clavera i Monjonell, Carreras, Delgado, & Yáñez, 1992; Ferrer, 2012). Este crecimiento forma parte del desarrollo de la economía mediterránea, un factor de esto siendo la existencia de gremios de trabajadores portuarios encargados de organizar el mano de obra (Neal, Unger, & Grafe, 2010).

El período estudiado comprende un auge en la economía de la ciudad y la región, a pesar de las guerras intermitentes. Ferrer (2012) nos ofrece un análisis que plantea este

crecimiento dentro de los cambios en el modelo productivo dentro y fuera de la ciudad, pasando de proto-industrial a industrial. Estos cambios afectaron directamente al Puerto de Barcelona (Amich Bert, 1956; Clavera i Monjonell et al., 1992; Fontana i Làzaro et al., 2007). Específicamente, el crecimiento económico se basó en la exportación de bienes, como son los textiles estampados y el aguardiente.

La importancia del sector textil ha recibido su *bene merito* gracias a los esfuerzos de historiadores económicos (Sánchez, 2011a, 2011b). Se establece, sin lugar a duda, la importancia del sector en el crecimiento económico de la ciudad. Lo mismo se puede decir sobre las exportaciones de aguardiente, cuya trayectoria era ya vasta pero siempre en alza (Clavera i Monjonell et al., 1992). La envergadura de este proceso de creciente mecanización y liberalización del mercado de la fuerza laboral se percibe en los hechos del verano de 1835, cuando un conflicto político-militar –sobre la secesión real y las posibilidades políticas conservadoras-absolutistas y liberales-constitucionalistas – se transformó en un ataque luddita en la fábrica de vapor de producción de textiles “La Bonaplata” (Burrieza, 2013; Cabrillo, 2012; Fontana i Làzaro, 2003; Fontana i Làzaro et al., 2007; Romero Marín, 2007; von Briesen, 2014d).

Interesantemente, varios gremios del mundo portuario lograron “sobrevivir” esta muerte oficialista (von Briesen, 2014d). Estos cambios políticos, a su vez, representaba un ataque al antiguo sistema de privilegios, pero también en detrimento al sistema socio-cultural enraizada en el orden gremial. Entre muchos otros factores, la relevancia de la decadencia del papel de la Iglesias en la vida civil hubiera tenido ecos en las actividades de los gremios, los cuales, durante siglos, funcionaban en estrecha relación con la Iglesia (como veremos abajo). Propongo que el capital social creado en los procesos de sociabilidad contribuyó a la capacidad de resistencia, adaptabilidad y recuperación (“*resilience*” en inglés) de los gremios frente los cambios estructurales e institucionales de liberalización.

#### **4. Localización de las actividades de sociabilidad**

El caso de los trabajadores de carga y descarga ofrece una oportunidad para probar la idea de sociabilidad en un sector terciario (transporte), particularmente en un subsector del mismo (carga marítima). La relevancia de la identificación de los grupos estudiados en

el subsector se base en su baja nivel de cualificación técnico-profesional, lo cual deja con mayor importancia los aspectos no técnicos de aglutinación, honor, simpatía y solidaridad. Por ende, las actividades de sociabilidad pueden haber cobrado mayor importancia para promover la coherencia y buena función del grupo laboral.

### *La Iglesia*

Agulhon establece la localización de actividades como una consideración en el análisis de sociabilidad (Agulhon, 1984). Para los gremios de carga y descarga marítima, se destaca dos entornos grandes, cada uno con sus espacios particulares. Por un lado, hay espacios laborales, y por otro, espacios extra-laborales. Esta diferenciación se justifica por su capacidad de facilitar el análisis, ya que actividades de sociabilidad se llevaban a cabo en ambos, mientras que las normas y expectativas eran diferentes dependiendo del ámbito.

La función religiosa esta evidenciada en la relación formal entre la iglesia como institución y los gremios. Los gremios tuvieron una presencia organizada y con indumentaria durante importantes actos sociales de naturaleza religiosa, como fueron los desfiles de Corpus Cristi y otros. Esta presencia hubiera contribuido a su identificación como oficio frente los otros gremios, y frente toda la comunidad. Durante siglos, los gremios funcionaron como, o en paralelo con, cofradías o hermandades religiosas, dedicándose a los santos que velaron espiritualmente por sus respectivos oficios. La relación entre gremio y su santo patrón fue alegórica en muchos casos. Por ejemplo, los marineros y descargadores (involucrados en la descarga de mercancías en el puerto) eran conocidos como el Gremio de San Telmo y Santa Clara; los pescadores, de San Pedro; los Carreteros, de San Antonio, etc.

A veces se diferencia entre el término gremio y cofradía o hermandad, mientras que en otros momentos se puede notar que la terminología de gremio y cofradía, y de agremiado y confrare, fue intercambiable – su uso no delineaba una diferencia organizativa, incluso en el periodo estudiado (von Briesen, 2013). Por otro lado, los gremios fundaron hermandades paralelos para encargarse de aspectos de provisión social. Por ejemplo los bastaixos y carreteros acordaron en una Junta General de su gremio crear una “Germandad de Santa Tecla y la Santa Trinidad” en la primera mitad del siglo XVIII para atender a las



necesidades de sus difuntos y sus viudas.<sup>6</sup> Se ocuparon de pagar misas para orar por las almas de sus hermanos fallecidos y mantuvieron propiedades que alquilaban para fomentar sus ingresos.<sup>7</sup> También pagaron para velas para iluminar (con significado religioso) sus capillas<sup>8</sup> – la capilla y altar dedicados a Sant Macià y Santa Tecla en la Iglesia de Santa María del Mar, fueron auspiciados por los bastaixos desde 1366, por ejemplo.<sup>9</sup> Poder pagar el mantenimiento de una capilla fue un elemento de estatus social. Para cubrir los costos de estas actividades, una parte de los ingresos comunes de trabajo como gremio se destinaron al fondo general.

La Iglesia de Santa María del Mar – una clase de Catedral de los Pobres (ya que la Catedral de Barcelona fue auspiciada por los gremios de mayor prestigio socio-económico y político) – y la Iglesia de San Miguel Pescador en el barrio de la Barceloneta fueron muy importantes en la sociabilidad de los gremios de carga y descarga. La actividad de ir a misa fue más que una actividad espiritual – fue un encuentro de la comunidad. Se presentaron oportunidades de sociabilidad, especialmente antes y después de la actividad meramente religiosa. Además de su función espiritual, la iglesia, como edificio, funcionaba como punto de referencia y sus afueras era un lugar de encuentro y reuniones.<sup>10</sup>

#### *Las “Pudas”: las tabernas del puerto*

Mientras que la iglesia se define como el ámbito por excelencia de la sociabilidad religiosa, existe la posibilidad de una sociabilidad dentro de otro entorno socio-cultural. En Barcelona, existían tabernas llamadas “pudas” en la zona del puerto. Lastimosamente, la

<sup>6</sup> AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, Junes generals, “Llibre de privilegis de la Confraria de Bastaixos de Capsana, Masips de Ribera, concedits per la S. C. R. m. del Rey Don Fernando en lo any 1513. I per lo S. C. R. m. del Rey Don Felip V, any 1732”, 04.10.1730 - 10.03.1745, Capsa 3, carpeta 13 (2226).

<sup>7</sup> AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, Comptes “Llibre ahont se assentan las missas de celebrar per las animas dels confreres I altres eixides”, 1711 – 1828, carpeta 13, folio 2 (2327)

<sup>8</sup> AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, Comptes, “Llibre dela Confraria dels Bastaixos per la cera. 1781”, 1781 – 1908, [carpeta 13, folio 3] (2328)

<sup>9</sup> AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, Mutualitat, “[Dotació i constitució d' una capella del Gremi de Macips de Ribera a l' Església de Santa Maria del Mar de Barcelona]”, 1366 capsas E3, carpeta 3 (2751).

<sup>10</sup> 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)

historiografía sobre éstas es mínima o inexistente, reducida a referencias literarias no aptas de citar aquí. Por lo que se sabe, las pudas eran tabernas de calidad baja, localizadas en la zona marítima. Se puede postular que fueron frecuentadas por los diferentes obreros de faenas relacionadas al entorno marítimo, aunque no se ha encontrado pruebas contundentes. Pero, dada la vasta historiografía sobre el papel de las tabernas como espacio de encuentro de oficiales y trabajadores de diversos gremios – y dado su importancia en la evolución de la conciencia de clase (Agulhon, 1984; Leeson, 1979; Solà i Gussinyer, 2003), es interesante la posibilidad de una versión meramente marítima de las mismas. Como un apoyo de la hipótesis, se puede reflexionar en el hecho de que tanto el trabajo de carga y descarga y como los trabajadores fueron vistos socio-culturalmente de forma peyorativa, y como ésta visión colinda con la visión de las pudas como espacios de bajo prestigio. La coincidencia de la percepción socio-cultural de población y el espacio no es de obviar (von Briesen, 2014c).

Si aceptamos como posible o incluso probable la presencia de los trabajadores de carga en las pudas, nos enfrentamos con una paradoja interesante entre la existencia simultánea de lo moral y lo inmoral. Como representante de la visión desde un extremo, un clero de la época presentó una clara crítica a la vida impío de los que frecuentaban los cafés y tabernas de la ciudad.<sup>11</sup>

#### *El espacio laboral como entorno de sociabilidad*

Agulhon (1984) diferencia la sociabilidad de las experiencias sociales meramente laborales. De cierto modo, sirve para diferenciar la sociabilidad y legitimar su estudio. A pesar de esta separación académica, existe la realidad de la sociabilidad dentro del lugar de trabajo. Es decir, es posible llevar a cabo actividades sociales dentro del espacio laboral, incluso durante horas y actividades laborales. Por ejemplo, los trabajadores se reunían en un espacio particular para luego partir juntos a sus lugares de trabajo. Estas concentraciones hubieran servido como lugares informales de sociabilidad. También, sin importar el lugar, la rutina laboral dejaba momentos libres, en los cuales los agremiados podían conversar.

---

<sup>11</sup> Me refiero a Sendil, A. (1820). *Verdader esperit de la confraria y devoció del SS. Rosari de la benaventurada Verge Maria*. Barcelona: Tecla Pla. Retrieved from <http://books.google.es/books?id=BWSFiKlihsC>. El autor es bastante severo en su trato del tema.

Las charlas sobre la vida cotidiana, los interrogatorios sinceros sobre la salud y bienestar de los familiares, los chistes, bromas y cigarros compartidas durante un respiro no son material para la historia, pero indudablemente forman un aspecto legítimo y valioso de la construcción de la simpatía, solidaridad e identificación común.

En este caso, el espacio laboral de los trabajadores de carga y descarga es bastante amplio: mientras que unos espacios fueron delimitados particularmente para trabajadores de ciertos oficios, existe también la panorámica global de la zona del puerto. Un ejemplo muy claro es de los marineros, pescadores y descargadores, quienes laboraron en lanchas en el agua, mientras que los demás gremios laboraron en la tierra. En tanto a que había una clara apropiación de algunos espacios, éstos hubieron servido, de alguna manera, de incrementar la conciencia de oficio, mientras que el puerto como espacio hubiera contribuido a un sentido de identidad compartida entre los diversos oficios, especialmente en relación a la población en general, ya que el puerto era, en gran medida, extramural y representaba un mundo fuera de la ciudad civilizada. Es decir, dentro de la unidad de la identificación de trabajadores del puerto, había diferencias entre los respectivos oficios (von Briesen, 2014c).

El conjunto multidimensional de espacios ofreció la posibilidad de diferentes experiencias de sociabilidad. Otro ejemplo es el espacio en la Real Aduana mantenido por los *bastaixos*. Figura la tenencia de un tipo de almacén alquilado en la Casa del Peso Real, aunque no se puede verificar el uso que le daban. Este espacio, que fue reubicado en los primeros años del siglo XIX y fue un espacio de uso colectivo del gremio.<sup>12</sup>

A pesar del riesgo de sobredimensionar la importancia de la misma, esta identificación probablemente contribuyó a la relativa unidad de diversos gremios – internamente y entre sí – en sus negociaciones con los comerciantes, particularmente

---

<sup>12</sup>AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, Béns immobles “[Sol·licitud del Gremi per poder disposar d’ un magatzem on guardar les eines de treball mitjançant el pagament d’ un cens]”, 1804 – 1808, carpeta 17, folio 2 (2349); y AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, Béns immobles, “Establecimiento otorgado a favor de Faquines de Capsana qual el Gremi de Bastaixos declara tenir concedit un local per a guardar les eines en la Casa del Pes del Rei, pel qual paguen un cens,” 12.04.1808, carpeta 17, folio 3 (2350); AGMMB, *fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona*, Béns immobles “[Rebuts del pagament anual pel lloguer del local del Gremi, ubicat en la Casa del Pes del Rei de Barcelona del Gremi de Bastaixos]”, 21.06.1831 – 07-06.1870, carpeta 17, folio 1 (2348).

durante el proceso de liberalización de los oficios (Romero Marín, 2007; von Briesen, 2014d).

*Grados de Formalidad: Hermanos Honrados y “Individuos Vagos”*

El estudio de los gremios nos ofrece una oportunidad para reflexionar sobre la relación entre las redes sociales, la sociabilidad y la formación de capital social y humano. Los gremios son un ejemplo de asociación formal. Además de sus funciones laborales, jugaron un papel importante en las actividades de sociabilidad de los agremiados. Esta sociabilidad contribuyó a la creación de capital humano social e individual.

Siempre dentro del mundo laboral, se puede destacar oficios oficialmente y formalmente organizados y algunos que no fueron reconocidos oficialmente ni formalizados. Existió un grupo de trabajadores (mozos de cuerda) quienes se auto-identificaron como un grupo organizado – y con un Santo Patrón – pero que nunca establecieron una estructura organizativa, ni eligieron representantes ni – se supone – establecieron reglas formales. A cambio, parece que su existencia se regía a través de normas y costumbres. Pruebas de su existencia nos llegan de forma indirecta ya que no parece que produjeron documentación. Pero, se sabe que se localizaron en ciertos lugares y que pasaron muchos momentos sin trabajar, llegando a ser reprochados como “vagos”. Esto les dio, a cambio, la oportunidad de llevar a cabo actividades de sociabilidad aun durante su día laboral (von Briesen, 2014b).

## **5. Sociabilidad y la construcción del Capital Humano Individual y Social**

Los gremios de los oficios de carga y descarga eran a su vez organizaciones laborales y organizaciones socio-culturales. Eran responsables de transmitir capacidades técnicas y de inculcar y velar por la utilización de capacidades sociales. Estas dos clases de capacidades fueron importantes para los gremios – para poder funcionar y para legitimar la tenencia de privilegios.

Se diferenciaban entre sí, en términos laborales, por la forma técnica y tecnológica de manejar la carga. Esto, por extensión determinaba en gran medida cuál de todos los grupos podría ejercer un privilegio monopolístico sobre su transporte. En estas consideraciones se tomaba también en cuenta el valor del bien manejado y su ubicación

físico en la cadena de transporte marítimo (von Briesen, 2014b). Como extensión de estas determinaciones tradicionales de manejo técnico-laboralmente privilegiado, los gremios, como sociedades con personería jurídica, recurrían con mucha frecuencia a los organismos judiciales para resolver pleitos, basándose en los privilegios establecidos antiguamente e institucionalizados en las ordenanzas (von Briesen, 2013).

A cambio de sus responsabilidades, las autoridades competentes les otorgaron ordenanzas gremiales, los cuales contenían ciertos privilegios.<sup>13</sup> Se ha argumentado que un privilegio no siempre llegaba a ser monopolístico y que se tiene que estudiar los casos uno por uno, tomando en cuenta el período, la jurisdicción y el privilegio en cuestión (Richardson, 2001, 2004). Pero en el caso de los gremios de carga y descarga, se puede establecer que fueron principalmente organizaciones exclusivistas, efectuando políticas de monopolio, tanto por su membresía como sus privilegios en aspectos del mercado de servicios (von Briesen, 2014d).

Los gremios también fueron la estructura por excelencia para garantizar de algún modo la cualificación. Además de la cualificación jurídica (el reconocimiento oficial de formalidad) discutida en los párrafos anteriores, las ordenanzas establecieron las cualificaciones laborales y evidenciaron las cualificaciones sociales. La importancia de la cualificación en los gremios es doble – para los obreros, en sus esfuerzos de defender su organización y sus privilegios; y para nosotros, en el análisis de la importancia de la transmisión de capacidades a través de los mecanismos encapsulados en el sistema gremial. Estas cuestiones han sido establecidos y discutidos durante años por varios autores (Epstein, 1998, 2008; Epstein & Prak, 2008; Farr, 1997; Rosenband, 1999). En el subsector de transporte de carga marítima, vemos gremios con muy poca cualificación técnica, y sin rasgos (hasta ahora encontrados) de la figura de aprendizaje. Al contrario, los gremios – *aparentemente* – eran exclusivamente compuestos por maestros ya que no se hace mención de aprendices ni oficiales, ni exámenes ni pagos de maestría. Para integrarse en uno, se requería que dos “hermanos” ya agremiados dieran fe y constancia del intachable honor y carácter del candidato.

---

<sup>13</sup> 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)

Los gremios de carga y descarga no se justificaron a base de sus capacidades duras (“hard skills”) sino por sus capacidades blandas (“soft skills”). Éstos incluían, específicamente, el honor, la dedicación a trabajar en equipos, la capacidad de responder por daños ocasionados, y la voluntad de prestar servicios de forma gratuita al estado (en el caso de los bastaixos). Implícitamente, la capacidad de trabajar en equipos y de forma solidaria entre estos equipos fue fundamental para el funcionamiento de algunos de los gremios (von Briesen, 2014a). Además, se puede notar la capacidad de operación democrática tanto formal como informal, especialmente en los gremios cuyos labores se ejecutaban de forma colectiva-cooperativa (von Briesen, 2014b). Más allá de la democracia formal de elección de representantes y cargos oficiales de los maestros mismos, se ve la democracia funcional en el ámbito laboral, ya que los equipos de trabajo seleccionaron sus capitanes, conocidos como “*cap de colla*” (Romero Marín, 2007). Es una muestra importante de la simpatía y solidaridad que marcan el capital social (Ostrom & Ahn, 2003).

Las ordenanzas establecen el honor como un requisito de acceso y membresía en el gremio de bastaixos y carreteros (Romero Marín, 2007; von Briesen, 2013).<sup>14</sup> El valor laboral y socio-cultural del honor no se debe subestimar. Por un lado, protegía el gremio de acusaciones de actividades ilícitas, ya que manejaban bienes ajenos de gran valor. Protegía, además, el modelo gremial como templador de la – a veces cuestionada – cultura obrera. Aunque el honor gremial no se limitaba a las asociaciones de carga y descarga, fue sumamente importante a éstos, dado su relativamente bajo nivel de cualificación profesional. Hay que tomar en cuenta el hecho que los trabajos no fueron, digamos, de grandes requerimientos técnicos. Aunque los marineros y pescadores (quienes fingían como cargadores y descargadores de las mercancías dentro del puerto) tenían capacidades técnicas altas, los hombres que trabajaban en la manipulación de la carga sobre la tierra basaban su trabajo en su fuerza física y su capacidad de manejar bestias y vehículos. Aunque se requerían capacidades técnico-laborales y destrezas sociales, no fueron necesariamente de gran envergadura. Mejor dicho, no había mucho “misterio” en el trabajo – no como en otras artes, como relojeros y los oficios metalúrgicos, siempre celosos de sus

---

<sup>14</sup> *Ibid.*

conocimientos de la química. Y, como última clase de cualificación, la capacidad jurídica de ejercer un oficio dado dependía de la buena voluntad de los políticos y sus instituciones.

Entonces, tenemos el concepto del honor como característica indudable de un miembro de alguno de los gremios. ¿Cómo se determinaba la posesión del honor, y como se garantizaba su tenencia tras los años? Evidentemente, se consideraba dos factores, uno objetivo y el otro subjetivo. Primero, el objetivo – si el candidato era un reconocido criminal, razón de exclusión. Y segundo, si dos maestros daban fe de su carácter honorable. Como extensiones de estas consideraciones, los gremios requerían que sus integrantes mantuvieran residencia en la ciudad de Barcelona, preferiblemente con una esposa.

## **6. Conclusiones Preliminares**

Los trabajadores aglutinados en corporaciones laborales formales e informales desarrollaron actividades de sociabilidad. Estas actividades tuvieron lugar en lugares de importancia socio-cultural, tanto por la población general, como por los obreros portuarios y los miembros de dichos cuerpos organizados. Aun con su decreciente importancia en el contexto socio-político de la época, la Iglesia – como institución y como entorno – sirvió de punto de referencia, identificación y aglutinación. Las pudas, o tabernas marítimas, también existieron como posible sitio de encuentro, abriendo el universo de mecanismos de sociabilidad. Considero el entorno laboral como la colección de sitios más importantes para la sociabilidad. El día laboral – con su acostumbrada libertad pre-industrial – ofrecía bastantes oportunidades para actividades de sociabilidad y para la construcción de capital humano social e individual. Además, los grupos mantuvieron espacios a parte de los demás trabajadores, donde pudieron solidificar sus enlaces sociales.

Sin importar el lugar las actividades de sociabilidad produjeron capital humano de tipo social e individual que jugaron un papel muy importante en la vida laboral y cotidiana de los trabajadores – dentro de las asociaciones formales e informales. Estas cualificaciones eran técnicas y no-técnicas, de naturaleza laboral y socio-cultural. La identificación y auto-identificación como miembros de un oficio y de una comunidad portuaria hubiera tenido bastante importancia en la socialización de los participantes. Los gremios fueron capaces de transmitir capacidades técnicas y sociales y contribuyeron a la formación de marcos

culturales muy relevantes para la construcción de los valores sociales que definieron los modelos de gobernabilidad.



## Bibliografia

- Agulhon, M. (1984). Working class and sociability in France before 1848. In P. Thane, G. Crossick, & R. Floud (Eds.), *The power of the past: essays for Eric Hobsbawm*. Cambridge U. P.
- Agulhon, M., & Verger, E. J. (Trans.). (1992). Clase obrera y sociabilidad antes de 1848. *Historia Social*, 141–166.
- Amich Bert, J. (1956). *Historia del puerto de Barcelona*. Barcelona: Editorial Juventud.
- Becker, G. S. (1962). Investment in human capital: A theoretical analysis. *The Journal of Political Economy*, 9–49.
- Black, A. (1984). *Guilds and civil society in European political thought from the twelfth century to the present*. Methuen London.
- Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In *Handbook of Theory and Research of for the Sociology of Education*. Greenwood Press.
- Burrieza, Á. F. (2013). La Constitución de Cádiz en el trienio liberal. *Letras Jurídicas: Revista de Los Investigadores Del Instituto de Investigaciones Jurídicas UV*, (27), 6.
- Cabrillo, F. (2012). Los principios económicos de la Constitución de 1812. *La Ilustración Liberal: Revista Española Y Americana*, (51), 4.
- Chastagnaret, G. (2008). Una economía entre dos siglos. In M. Lambie & J. R. Aymes (Eds.), *Ilustración y liberalismo, 1788-1814: Palacio Real de Madrid, octubre 2008-enero 2009* (pp. 281–291). Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales.
- Clavera i Monjonell, J., Carreras, A., Delgado, J. M., & Yáñez, C. (1992). *Economía e historia del Puerto de Barcelona: tres estudios* (1a. ed.). Madrid, España: Port Autònom de Barcelona ; Editorial Civitas.
- Díez, F. (2001). El gremialismo de Antonio de Capmany (1742-1813). La idea del trabajo de un conservador ingenuo. *Historia Y Política*, (5), 171–206.
- Epstein, S. R. (1998). Craft guilds, apprenticeship, and technological change in preindustrial Europe. *Journal of Economic History*, 58, 684–713.
- Epstein, S. R. (2008). Craft guilds in the pre-modern economy: a discussion. *The Economic History Review*, 61(1), 155–174.
- Epstein, S. R., & Prak, M. R. (Eds.). (2008). *Guilds, innovation, and the European economy, 1400-1800*. Cambridge ; New York: Cambridge U. P.
- Farr, J. R. (1997). On the shop floor: guilds, artisans, and the European market economy, 1350-1750. *Journal of Early Modern History*, 1(1), 24–54.
- Ferrer, L. (2012). The diverse growth of 18th-century Catalonia: Proto-industrialisation? *Catalan Historical Review*, (5), 67–84.
- Fontana i Làzaro, J. (2003). *La revolució liberal a Catalunya*. Lleida; Vic: Pagès Editors; Eumo Editorial.
- Fontana i Làzaro, J., Villares, R., & Plácido Suárez, D. (Eds.). (2007). *Historia de España: La Epoca del Liberalismo* (Vol. 6). Barcelona; Madrid: Crítica ; Marcial Pons.
- Garcia i Espuche, A. (1997). Transformació econòmica i sistema urbà: Catalunya 1550-1640. *Manuscrits*, 15, 279–300.
- Garcia i Espuche, A. (2007). Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV al XVIII. *Drassana: Revista Del Museu Marítim*, (15), 36–53.

- García Sanz, A. (2008). La quiebra del modelo económico del Antiguo Regimen. In M. Lambie & J. R. Aymes (Eds.), *Ilustración y liberalismo, 1788-1814: Palacio Real de Madrid, octubre 2008-enero 2009* (pp. 271–280). Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales.
- García Varela, J. M. (2008). Crisis Social y Levantamiento Nacional: del agotamiento del Antiguo Regimen a la sublevación patriota de 1808. In M. Lambie & J. R. Aymes (Eds.), *Ilustración y liberalismo, 1788-1814: Palacio Real de Madrid, octubre 2008 - enero 2009* (pp. 255–268). Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales.
- Guereña, J.-L. (2003). “Espacios y formas de sociabilidad en la España Contemporánea.” *Hispania*, LXIII/2(214), 409–414.
- Guereña, J.-L. (2008). “Un essai empirique qui devient un projet raisonné”. Maurice Agulhon et l’hisotrie de la sociabilité. *Studia Historica. Historia Contemporánea*, (s), 157–175.
- Krause, E. A. (1999). *Death of the Guilds: Professions, States, and the Advance of Capitalism, 1930 to the Present*. Yale U. P.
- Lambie, M., & Aymes, J. R. (Eds.). (2008). *Ilustración y liberalismo, 1788-1814 : Palacio Real de Madrid, octubre 2008-enero 2009*. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales : Patrimonio Nacional.
- Leeson, R. A. (1979). *Travelling Brothers: The Six Centuries’ Road from Craft Fellowship to Trade Unionism*. G. Allen & Unwin.
- Lencina Pérez, X. (1993). Activitat laboral i espai familiar en els gremis barcelonins de l’època moderna. *Pedralbes: Revista D’història Moderna*, (13), 335–340.
- Lin, N. (1999). Building a network theory of social capital. *Connections*, 22(1), 28–51.
- Lucassen, J., De Moor, T., & van Zanden, J. L. (2008). *The Return of the Guilds*. Cambridge; New York: Cambridge U. P.
- Neal, L., Unger, R. W., & Grafe, R. (2010). The services sector. In S. Broadberry & K. O’Rourke (Eds.), *Unifying the European Experience: An Economic History of Europe* (Vols. 1-2, Vol. 1, p. 344). Cambridge: Cambridge U. P.
- Nezhad, M. Z., Zadeh, A. H. H., & Godarzi, A. M. (2007). Social Capital: Conceptual Overview and Measurements. *Quarterly Journal of Human Development*, 1(4), 4.
- Ostrom, E., & Ahn, T.-K. (2003). Una perspectiva del capital social desde las ciencias sociales: capital social y acción colectiva (A Social Science Perspective on Social Capital: Social Capital and Collective Action). *Revista Mexicana de Sociología*, 155–233.
- Portes, A. (1998). Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology. *Annual Review of Sociology*, 24, 1–24.
- Richardson, G. (2001). A tale of two theories: monopolies and craft guilds in medieval England and modern imagination. *Journal of the History of Economic Thought*, 23(2), 217–242.
- Richardson, G. (2004). Guilds, laws, and markets for manufactured merchandise in late-medieval England. *Explorations in Economic History*, 41(1), 1–25.
- Robison, L. J., Schmid, A. A., & Siles, M. E. (2002). Is social capital really capital? *Review of Social Economy*, 60(1), 1–21.
- Romero Marín, J. (2007). Los faquines de capçana y su supervivencia en la era liberal. *Drassana: Revista Del Museu Marítim*, (15), 104–114.

- Rosenband, L. N. (1999). Social capital in the early industrial revolution. *Journal of Interdisciplinary History*, 29(3), 435–457.
- Sánchez, À. (2011a). Barcelona i la indústria de les indïanes: Una presentació. *Barcelona Quaderns D'història*, (17), 9–29.
- Sánchez, À. (2011b). Els fabricants d'indïanes: orígens de la burgesia industrial barcelonina. *Barcelona Quaderns D'història*, (17), 197.
- Smart, A. (1993). Gifts, bribes, and guanxi: A reconsideration of Bourdieu's social capital. *Cultural Anthropology*, 8(3), 388–408.
- Solà i Gussinyer, P. (2003). Sociabilidad formal-informal en el área mediterránea: aspectos conceptuales y comparativos. *Vasconia: Cuadernos de Historia-Geografía*, (33), 109–137.
- Von Briesen, B. (2013). “Conflictos entre oficios y entre gremios: la definicion socio-juridica de los oficios de carga y descarga en el Puerto de Barcelona a traves de sus pleitos laborales, c. 1760-1840”. In S. Castillo, (Coord.), *Mundo Del Trabajo Y Asociacionismo En España: Collegia, Gremios, Mutuas, Sindicatos--: Comunicaciones*. Madrid: Asociación de Historia Social.
- Von Briesen, B. (2014a). Guilds along the waterfront: a look at the organisation of the service sector of pre-industrial maritime cargo labour in Barcelona (c. 1760-1840). Presented at the Fourth Conference of the Mediterranean Maritime History Network, Barcelona.
- Von Briesen, B. (2014b). Sharing the load: Professional differentiation and the social organisation of maritime cargo labour in early-nineteenth-century Barcelona. Presented at the X European Social Science History Conference, Vienna, Austria: International Institute for Social History.
- Von Briesen, B. (2014c). The Port of Barcelona (1760-1840): place and space in the social history of maritime commerce and cargo handling. Presented at the World History Association Symposium: “Port Cities in World History,” Barcelona.
- Von Briesen, B. (2014d). “To avoid the detriments which commerce is suffering”: Monopolistic privileges of the maritime cargo service guilds of Barcelona (c. 1760-1840). Presented at the XI Congreso Internacional de la AEHE, Madrid, España.