

Los espacios del conflicto portuario. Barcelona, 1931-1936¹.

Jordi Ibarz
Universitat de Barcelona

Resumen: Durante la Segunda República el puerto de Barcelona fue un lugar donde la conflictividad social se manifestó con ensañamiento. Las dimensiones del conflicto superaron los márgenes del puesto de trabajo y tuvieron episodios en diversos lugares de la ciudad de Barcelona. Conocemos con cierto detalle todos estos acontecimientos, que ya han sido considerados en trabajos anteriores. En esta comunicación consideraremos cuáles fueron estos lugares conflicto y los espacios donde se organizó y manifestó. Para ello, situaremos geográficamente donde ocurrieron estos acontecimientos a partir de las diversas informaciones disponibles sobre ellos. Con esto podremos mostrar la importancia para la conflictividad laboral de aquello sucedido más allá del lugar de trabajo. Atenderemos a las relaciones establecidas en el momento de la contratación. Consideraremos los barrios y calles donde se produjeron los atentados y se manifestó la violencia, y los cines y locales donde los estibadores celebraron sus reuniones y asambleas. Se trata, en definitiva, de mostrar cómo en la resolución de los conflictos tuvo un papel muy importante el control que los diversos actores ejercían sobre estos espacios de sociabilidad.

Palabras clave: Estibadores, Puerto de Barcelona, espacios obreros, lugares de trabajo

The spaces of the port conflict. Barcelona, 1931-1936

Abstract: During the Second Republic, the Port of Barcelona was a space in which social conflict manifested itself with viciousness. The dimensions of the conflict surpassed the margins of the job site and there were episodes in different areas of the city of Barcelona. We know about these occurrences with a good deal of detail, as they have already been considered in previous investigations. In this paper, I propose to analyze what were the places of conflict and the spaces in which they were organized and occurred. For this, we will geographically situate where they occurred based on the diverse information about them available. With this, we will be able to show the importance to labor conflict of those things that occurred outside the job site. We will address the relationships established at the moment of contracting workers. We will consider the neighbourhoods and streets where attacks occurred and in which violence was used, and the cinemas and halls where the longshoremen celebrated their meetings and assemblies. I aim, specifically, to show how the control that the diverse actors exercised over these spaces of sociability played a very important role in the resolution of the conflicts.

Keywords: Dockers, Port of Barcelona, working class spaces, workplaces

¹ 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.

Durante la Segunda República el puerto de Barcelona fue un lugar donde la conflictividad social se manifestó con ensañamiento. Las disputas se produjeron entre varios actores: entre las autoridades políticas y las organizaciones sindicales, entre la patronal y los trabajadores, y, lo que endureció especialmente el conflicto, entre las propias organizaciones sindicales. Las manifestaciones de las disputas no se limitaron a las huelgas, sino que se produjeron atentados, alguno de ellos mortal, peleas, manifestaciones y otro tipo de coacciones. Las dimensiones del conflicto superaron los márgenes del puesto de trabajo y tuvieron episodios en diversos lugares de la ciudad de Barcelona. Conocemos con cierto detalle todos estos acontecimientos, que ya han sido considerados en trabajos anteriores (Ibarz, 2000). En esta comunicación se pretende analizar cuáles fueron estos espacios de conflicto y los lugares donde se organizó y manifestó. Así partimos de la idea de que la vida social no tiene lugar en la cabeza de un alfiler, que tanto el capital como el trabajo se encuentran incrustados en determinados lugares en mayor o menor grado y que se constituyen sobre un espacio (Carmichael; Herod, 2012, 204).

Por esto, queremos situar en la geografía de la ciudad las múltiples informaciones disponibles sobre todos estos choques para mostrar la importancia de lo sucedido más allá del lugar de trabajo. Atenderemos a las relaciones establecidas en el momento de la contratación, que era diaria. Consideraremos los barrios y calles donde se produjeron los atentados y se manifestó la violencia, así como los cines, teatros y locales donde los estibadores celebraban sus reuniones y asambleas. Esta propuesta mantiene unos objetivos modestos, consistentes, sobre todo en inventariar y clasificar los distintos espacios vinculados a la conflictividad laboral. Se presenta como un paso previo y necesario para un objetivo de mayor envergadura como puede ser "interpretar e incorporar al discurso histórico los espacios, en tanto que lugares de sociabilidad y escenarios implicados en la dinámica social" (Uria, 2008, 212). Se trata, en definitiva, de mostrar cómo en la resolución de los conflictos tuvo un papel muy importante el control que los diversos actores ejercían sobre estos espacios de sociabilidad.

El puerto y la ciudad de Barcelona en los años 30.

El puerto de Barcelona en los años 30 era un espacio abierto a la ciudad. A pesar de que puede considerarse claramente al puerto como un espacio industrial, existía una gran permeabilidad entre los muelles y las dársenas y la ciudad situada a sus espaldas.

No sería hasta después de la Guerra Civil que se procedió a la construcción de un muro que cerró completamente el acceso al puerto de ciudadanos y lo convirtió en un espacio "poco acogedor, y tan cerrado como la puerta de una cárcel"². La misma existencia de un tipo de buques que combinaba el tráfico de mercancías con el transporte de pasajeros hacía que en muchas zonas del puerto coexistiera su uso como lugar de trabajo con su uso como lugar de paso de todo tipo de gente, pasajeros o simples ciudadanos. En un artículo publicado en la prensa comercial se describía el tipo de gente que un viajero podía encontrarse en el momento de desembarcar. Así, decían que la bella imagen de la ciudad apreciada desde lejos al acercarse el buque al puerto se desvanecía al arribar a tierra. Primero estaban los mozos de cuerda, representantes de hotel y similares que le ofrecían un lugar donde dormir, después las gitanas "malolientes y sucias" pidiendo caridad, después un enjambre de obreros sin trabajo que también piden caridad pero "menos zalameros y como amenazando", para acabar con otro tipo de personas, las que venden productos robados³.

La configuración física del puerto existente en esos años había sido alcanzada tras la materialización del proyecto de construcción de Carlos de Angulo. Este proyecto habría concluido en lo esencial, es decir en la construcción de muelles y diques, hacia 1912, de forma que el puerto se mantendría tal cual al menos hasta finales de los años 50 (Alemany, 1998, 185). Los principales cambios planteados entre 1912 y los años 30 se referían a la construcción de infraestructuras de superficie.

Fruto del empuje económico asociado al tirón que significó la Exposición Universal de 1929, en el puerto se estaban desarrollando o se habían acabado de completar las obras de una serie de infraestructuras perfectamente adaptadas a las necesidades del tráfico marítimo. Así, una red interna de ferrocarril, de aproximadamente unos 20 Km de longitud, permitía conectar a unos muelles con otros, y al conjunto de estos con la red ferroviaria general. Pegado al puerto, detrás del muelle de Costa, estaba la estación de ferrocarril de Vilanova, de la compañía MZA (Madrid Zaragoza Alicante), dedicada en exclusiva al tráfico de mercancías. Tan solo los muelles de Poniente, de San Beltrán y parte del muelle de Costa, que eran los que estaban destinados a la descarga y el almacenamiento de carbón, quedaban al margen de esta red ferroviaria. Estos mismos muelles eran los únicos que carecían de ningún tipo

² *Revista*, 1953/02/26, p. 16.

³ *Diario del Comercio*, 1935/03/28, p. 8.

de grúa mecánica, la descarga del carbón se realizaba con los propios medios de los buques que lo transportaban. El carbón era en este caso transportado en camiones, y sobre todo en carros a sus lugares de destino, que por otra parte eran relativamente cercanos. La fábrica del gas en la Barceloneta o la de Electricidad en el barrio del Pueblo Seco, ambas muy cercanas al puerto, eran el destino principal de buena parte del carbón mineral que llegaba al puerto en el período considerado. En la parte más cercana a la ciudad estaban los muelles de Barcelona, el de Bosch y Alsina -en el actualmente denominado Moll de la Fusta-, el de España, el del Depósito y el de la Barceloneta. En todos ellos existía una completa infraestructura portuaria, formada por almacenes, tinglados, cobertizos, vías férreas y grúas eléctricas, algunas de ellas instaladas muy recientemente y otras que se acabaron de montar a principio de la década de 1930. Más allá estaban otros muelles, como el de Baleares donde atracaban los buques que comunicaban con estas islas. Y aún más alejados de la ciudad estaban el muelle Nuevo y el de Levante, donde se hallaba el dique flotante, y que era la zona donde realizaban tareas de carenaje y reparación de los buques. En esa misma zona se situaba el muelle de pesca, donde atracaba la flota pesquera que se encargaba de abastecer de pescado fresco a la ciudad.

Más allá de esa zona portuaria, de ese espacio industrial donde se realizaban las tareas de carga y descarga, rodeando al puerto se situaba la ciudad de Barcelona. Más concretamente, los barrios adyacentes a los muelles eran barrios populares donde residía la inmensa mayoría de los trabajadores portuarios. A diferencia de lo que pueda afirmarse para otros puertos, estos barrios no estaban segregados de la ciudad y en los mismos, los trabajadores portuarios residían al lado de trabajadores de otro tipo de industrias. No obstante, también es cierto que la residencia de estos trabajadores no era uniforme en esta corona portuaria, la formada por los barrios marítimos de la ciudad. Existía una importante segregación residencial en función de las especialidades del trabajo existentes en el puerto.

Entre ese espacio industrial que constituían las dársenas, los muelles, las grúas, los almacenes y las vías férreas, y los barrios cercanos al puerto donde residían los trabajadores portuarios, cosiendo ambos territorios, o quizás separando uno y otro, según como lo valoremos, se hallaban unas grandes avenidas, el Paseo de Colon y el Paseo Nacional. Estas calles eran más o menos paralelas a la línea de costa y por ellas circulaban durante buena parte del día un gran número de vehículos que en su mayor parte iban o venían del puerto. De forma más o menos perpendicular a estas avenidas

estaban otras grandes vías, el Paralelo, la Via Layetana, y el Paseo de Isabel II. Estas calles comunicaban el puerto con el resto de la ciudad y eran las principales vías de entrada y de salida de carros, camiones, personas, mercancías y de todo aquello que formaba parte del transporte portuario. A su vez estas avenidas delimitaban los distintos barrios de residencia de los trabajadores portuarios, a saber, el Pueblo Seco, el Barrio Chino -conocido actualmente con la denominación mucho más neutra de el Raval- y Ciutat Vella, y finalmente la Barceloneta.

Esta breve descripción del puerto de Barcelona y de sus barrios más cercanos en los años 30 sitúa los espacios en los que la mayoría de los trabajadores portuarios desarrollaban su vida, su trabajo y donde se manifestaron sus conflictos laborales. A partir de la localización geográfica de los diversos lugares en los que se produjeron manifestaciones de dicha conflictividad podemos realizar una cartografía de los espacios del conflicto portuario. En este inventario, las referencias las hemos organizado en un recorrido que irá desde el lugar de trabajo al lugar de residencia. En algunos casos se señalan lugares transitados cotidianamente como pueden ser los lugares de trabajo, en los muelles y en los barcos, los lugares donde se realizaba la contratación, o donde vivían estos trabajadores. En otros casos son lugares donde acudían con una cierta periodicidad, que podía ser muy variable, dependiendo por ejemplo del compromiso sindical de cada trabajador. Así, a los locales de los sindicatos asistirían asiduamente los militantes sindicales, mientras que la mayoría de los trabajadores solo se dejaban caer por ahí en caso de conflicto, o sencillamente para asistir a algún tipo de reunión general. Finalmente algunos lugares son muy excepcionales, como es el caso de aquellas calles y otros espacios donde, en un momento u otro, se produjo un atentado. Esto no era, obviamente un acontecimiento muy habitual, y por otra parte solo implicaba a un pequeño grupo de agresores y, normalmente, a un único agredido.

La totalidad de las referencias se refieren a protagonistas masculinos. En el puerto de Barcelona, en los años 30, las tareas de carga y descarga portuarias eran realizadas de forma exclusiva por hombres. Esto explica principalmente el sesgo del material utilizado en nuestro análisis. Es obvio que en buena parte de los espacios a los que hacemos referencia las mujeres también estaban presentes. Tan solo algunos de ellos, como puede ser la bodega de un barco o el interior de un almacén, eran espacios definidos como exclusivamente masculinos. En cualquier caso debemos tener en cuenta

esta característica, la de que estamos realizando un análisis centrado exclusivamente en los hombres.

Una aproximación a los espacios del conflicto portuario.

El lugar de trabajo.

El lugar de trabajo era el constituido por los barcos situados en las dársenas, los muelles, y también en los almacenes y tinglados. En su conjunto constituía un territorio complejo y muy extenso. El puerto abarcaba una extensión de 325 Ha, de las que 98 eran de superficie terrestre y disponía de unos 9Km de línea de atraque⁴. Visto como un conjunto el puerto era un espacio abierto y con un cierto grado de permeabilidad al tránsito de personas. No obstante, a la vez era un espacio con un alto grado de control por parte de las autoridades. De forma ordinaria, y debido entre otros motivos a ese carácter abierto y a la necesidad de garantizar la seguridad de las personas y de las mercancías, existían un gran número de fuerzas policiales, alguna de ellas especializadas. Como se refleja en muchas de las fotografías existentes sobre el trabajo portuario, al lado de cualquier estiba junto a los trabajadores portuarios, o al final de la escalera de acceso de cualquier buque nos aparece la imagen de un carabinero de guardia, vigilando sobre todo que nadie consiga sustraer mercancías. Este control cotidiano se incrementaba en caso de conflicto. En caso de huelga y situaciones similares, las autoridades adoptaban "precauciones extraordinarias en todo el puerto"⁵. Debido a la abundante presencia policial, en general, el puerto era un lugar donde las autoridades conseguían realizar con éxito el control del mismo. Esto era así a pesar de las dificultades existentes por su extensión y a pesar también de que probablemente existieran espacios de sombra donde sustraerse a la acción de la autoridad.

La configuración de los recintos donde se realizaban las tareas de carga y descarga portuaria facilitaba dicho control por parte de las autoridades. Así pues, era muy fácil controlar la entrada y salida de los almacenes, que eran recintos cerrados y, a excepción de los almacenes del carbón, también cubiertos. Lo mismo sucedía con los buques, a los que tan solo se podía acceder por alguna escalerilla lateral o por las planchas fijadas para la descarga. Una nave constituye un paradigma de lugar cerrado.

⁴ Junta de Obras del Puerto de Barcelona, *Memoria* 1935, p. 93-94.

⁵ *La Vanguardia*, 1933/04/20, p. 8.

Y dentro del buque las bodegas, donde los estibadores realizaban principalmente su trabajo de carga y descarga, eran lugares de difícil acceso.

De forma muy ocasional encontramos relatos y referencias en los que el conflicto laboral se manifestaba en esos espacios de trabajo. Las huelgas portuarias se producían normalmente antes de empezar la jornada, en el momento de la contratación. En este momento se encontraban juntos todos los trabajadores de cada especialidad lo cual facilitaba la toma de decisiones en un sentido u otro. Algunas veces podían darse abandonos del puesto de trabajo una vez iniciada la jornada pero no era lo habitual. En diciembre de 1931 los obreros del Montepío, "Sin que se conozcan los motivos que les indujeron a cambiar de actitud, abandonaron los "rollos" y unos pocos que habían sido contratados y habían comenzado ya el trabajo a bordo de diferentes buques se retiraron también"⁶. Esto se produjo un día después de que un obrero de otra especialidad, del carbón mineral, resultara muerto tras una pelea y posterior tiroteo de diversos trabajadores contra guardias de asalto.

En otros momentos históricos, quizás fuera así, que la mayoría de las manifestaciones de conflictividad laboral se circunscribía a los límites del puerto. Así se dio durante el franquismo, cuando resultaba prácticamente imposible y a la vez inconveniente que el conflicto trascendiera más allá de esos límites (Ibarz, 2004). Pero en los años 30 sucedía todo lo contrario. Cuando se producía alguna manifestación dentro del área de trabajo en el puerto esta tenía normalmente un carácter pacífico. Era un terreno poco disputado con las fuerzas del orden. En cambió las principales tensiones surgían en los límites de esta área portuaria, en el momento y los lugares de la contratación y también especialmente en las calles que marcaban los límites de cada barrio con la zona portuaria.

El lugar de contratación.

El punto crítico donde la conflictividad se manifestaba de forma más visible era el del lugar de contratación. Este era un terreno y un momento donde las disputas se recrudecían. Tal y como se ha planteado, la puerta de la fábrica o del lugar del trabajo se convirtió en un espacio importante de manifestación del conflicto laboral. Era el lugar desde donde se podía controlar los flujos de acceso y de salida de los trabajadores

⁶ *Diario del Comercio*, 1931/12/19, p. 3.

(Sierra, 2002, 25). Por tanto era un lugar donde el conflicto se manifestaba habitualmente y en toda su dimensión.

En nuestro caso, como hemos comentado, los recintos cerrados eran tan solo los referidos a almacenes y buques, sobre el resto existía una libre circulación. La puerta de acceso de los trabajadores portuarios a su trabajo era el espacio del puerto dedicado a su contratación. Este espacio tenía por supuesto una ubicación física pero a la vez, debido al carácter eventual de la contratación, que se realizaba al menos durante dos veces cada día, tenía también una dimensión simbólica. La incertidumbre cotidiana que experimentaba cada trabajador respecto si durante ese día sería contratado, o no, era una característica específica del trabajo portuario. El lugar de la contratación significaba no tan solo la puerta de acceso al lugar de trabajo, sino también era el lugar donde se determinaba si un trabajador podría trabajar o no. Y eso se repetía día a día, año a año.

Fijar el lugar de contratación en un espacio determinado había sido una de las aspiraciones históricas de los trabajadores portuarios. Antiguamente y especialmente en momentos de desarticulación sindical "ningún patrón ni encargado acudía a contratar el personal a nuestra plaza, sino que lo hacían por bares y tabernas..."⁷. Esto era especialmente problemático porque permitía que entre capataces y trabajadores se establecieran pactos salariales al margen de lo establecido legalmente. Después de 1923, tras el fracaso de una importante huelga portuaria y el establecimiento de la Dictadura de Primo de Rivera, la situación en la contratación empeoró significativamente. Así en el caso de una de las especialidades portuarias, la de la Carga General, que era la de los trabajadores que realizaban sus tareas en tierra, en los muelles y almacenes habían múltiples "plazas de Contratación, en la Aduana, una oficial de los Faquines del Comercio, en la Plaza de Palacio, otra de la C.D. y A. de los no asociados, una en el llamado 'Abreurador', otra en la casa de Maquinas y en los Cereales una para encargado, o sean, cuatro de distintas, y una para cada buque que llegaba al puerto, puesto que la gente acudía a contratación al pie del barco,..., los encargados se pasaban de la plaza, otros por tenderoles, estivas, bares y tabernas, muchos acudían al domicilio de los capataces y de estos los había que se ofrecían a menor jornal cuyos beneficios recaían (cuando eran aceptados) al capataz, algunos (los menos) se dice y es vergonzoso decirlo ofrecían sus compañeras,..."⁸. Una de las prácticas habituales en la contratación de

⁷ *La Señal*, 1930/06/14, p. 4.

⁸ *La Señal*, 1930/07/01, p. 4.

trabajadores portuarios era esta, la de la "mordida" que sobre el salario de los trabajadores podía llevarse el capataz para acceder a la contratación de los mismos. Así se comentaba que durante los primeros años de la Dictadura de Primo de Rivera estos abusos "estaban entronizados, mas que por los mismos patronos, por los encargados, y uno de los cuales consistía en contratar por menos sueldo que el corriente a quien se avenía a esto, quedándose ellos con la diferencia;..."⁹. Esto sucedía en el puerto de Barcelona, pero ha sido habitual en otros puertos del mundo mientras se utilizó esa forma de contratación (Turnbull, 2012, 518). El otro extremo, el de trabajadores que ofrecían a sus compañeras para conseguir trabajo parece que más bien forma parte de la mitología laboral del sector. La realización de la contratación en un lugar abierto a la vista de todo el mundo permitía visibilizar las situaciones, que se daban, de discriminación en la contratación.

En el puerto, durante los años 30, existían diversas especialidades y cada una de ellas realizaba la contratación en un lugar distinto. En el caso del carbón mineral la contratación se realizaba en la esquina existente entre el muelle de Poniente y el de San Beltrán. Ese sitio estaba justo al lado de los almacenes de carbón y de donde atracaban los buques carboneros. El criterio de la ubicación del lugar de contratación en ese espacio era el de la proximidad al lugar de trabajo. Los muelles del carbón eran los más alejados de la ciudad debido a que era una mercancía pulverulenta que generaba molestias. Esto a su vez implicaba que los trabajadores de esta especialidad que vivían más cerca del lugar de la contratación estaban a un mínimo de unos 800 metros, y muchos otros debían recorrer entre 2 y 3 Km cada vez que acudían a buscar trabajo. Esto sucedía al menos dos veces al día. La contratación de los trabajadores de tierra y también los descargadores de algodón se realizaba tradicionalmente en el punto de arranque del muelle de España. Por parte de los del algodón el criterio era el mismo que en el caso del carbón mineral, la contratación se hacía en la entrada del muelle donde se realizaban la mayoría de las descargas de esa mercancía. Respecto los trabajadores de tierra ese lugar de contratación era equidistante de los muelles en los que trabajaban normalmente, en los de España, Bosch i Alsina, Barcelona y Barceloneta. Por su parte, los trabajadores del carbón vegetal, según estipulaba su reglamento de trabajo de 1929, se contrataban "en el ángulo de los muelles de Poniente y costa del Puerto"¹⁰. Este lugar

⁹ *Boletín de la Asociación Obrera de la Prensa Diaria de Barcelona*, 1930/08, p. 1.

¹⁰ *Información Corporativa n° 2*, 1930/02, p. 36.

estaba al lado del lugar de contratación de los descargadores de carbón mineral, justo donde terminaba el muelle de San Beltrán y frente a la estación de Vilanova donde también trabajaban los obreros de esta especialidad descargando el carbón vegetal que llegaba de Extremadura por ferrocarril. En fin, el criterio de ubicación de este lugar era el mismo que en los dos casos anteriores, justo al lado de su lugar de trabajo. Finalmente los estibadores de bordo realizaban tradicionalmente su contratación en el muelle del Rebaix. En los estatutos del Montepío de San Pedro Pescador de 1915 ya se fijaba la obligatoriedad para los capataces o sus encargados de "venir a buscar los jornaleros que necesiten" es decir, de realizar la contratación "en el espacio empedrado existente entre los tinglados y las dos farolas eléctricas emplazadas actualmente en el sitio llamado Rebaix"¹¹. Con el tiempo el espacio cambió su configuración y por ello en los estatutos de 1925 se refieren al mismo como "el sitio denominado 'Rebaix', explanada Almacenes Cemento Asland"¹², pero la contratación se mantuvo en el mismo lugar. Esto fue también respetado en el reglamento de trabajo pactado en el Comité Paritario de la Carga y Descarga de Buques¹³. En el caso de los trabajadores de a bordo la ubicación de la contratación no respondía a los mismos criterios de los casos anteriores. Estos trabajadores realizaban sus tareas de carga y descarga de mercancía general a bordo de los buques, y estos se situaban en los muelles más cercanos al del Rebaix, como el de la Barceloneta, pero también en cualquier otro muelle de los del puerto comercial. No era pues el criterio de proximidad al lugar de trabajo el determinante de esta ubicación. Quizás respondía al mantenimiento de alguna tradición que no se había cuestionado hasta el momento, pero en todo caso, el criterio para fijar ese sitio respondía más a la cercanía del lugar de residencia de los estibadores, que la cercanía a su lugar de trabajo.

El lugar donde se realizaba la contratación de las diversas especialidades fue motivo de disputa importante en los años 30. En momentos de conflicto los anarcosindicalistas acusaron a las sociedades obreras de la Federación de estar realizando la contratación en sus propios locales, y que por ello era inaccesible el trabajo en el puerto a quien no estuviera afiliado a dichas sociedades¹⁴.

¹¹ *Reglamento del Real Montepío de San Pedro Pescador*, Barcelona, 1915, art. 26.

¹² *Reglamento del Real Montepío de San Pedro Pescador*, Barcelona, 1925, art. 26.

¹³ *Revista Social. Suplemento Mensual n° 3*, 1928/03, p. 157.

¹⁴ *Solidaridad Obrera*, 1931/03/18, p. 6.

En 1931, según un acuerdo firmado entre la patronal y los representantes obreros, tanto de la CNT como de la UGT, aunque la firma se realizó por separado en dos copias del mismo documento, se establecían cuatro espacios de contratación¹⁵. El acuerdo respetaba los lugares fijados en la normativa y la costumbre anterior para los trabajadores del carbón y también los de bordo, al inicio del muelle de Poniente y en el Rebaix, respectivamente. Además fijaba la plaza de Medinaceli como el lugar para contratar a los del carbón vegetal, a los del pescado fresco y a los carretilleros. Con este acuerdo alguna de las especialidades modificaban su lugar habitual de contratación, y aunque se mantenían muy cerca del puerto, se alejaban de su lugar habitual de trabajo. Por su parte, según este mismo acuerdo se fijaba provisionalmente la Plaza de Palacio como lugar de contratación "agrupados por especialidades" de los obreros de la pesca salada, madera, algodón, y carga y descarga general. El acuerdo estipulaba que este último grupo debía posteriormente trasladarse a un tinglado que facilitaría la Junta de Obras del Puerto. Con esto se desplazaba, aunque temporalmente, también la contratación a espacios algo al margen del propio recinto portuario. Resulta destacable que la contratación en la plaza Medinaceli coincidía con el lugar donde estaba la sede del Sindicato de Transporte de la CNT. El otro grupo, el de la Plaza de Palacio tenía en común el hecho de que se correspondía con especialidades donde la UGT tenía mucha más ascendencia. Parece como si, además de mantener el criterio lógico y a la vez imprescindible de realizar la contratación cerca de los lugares de trabajo, se acomodaran estos espacios a las diferentes influencias sindicales.

En el curso de la conflictividad portuaria se plantearon dos períodos huelguísticos importantes, uno en 1931 con varios episodios y otro en abril de 1933. Los dos conflictos tenían como origen la misma reivindicación obrera, el establecimiento de un turno rotatorio en la contratación. Así en 1931, "Los obreros del puerto del Montepío de San Pedro Pescador afiliados a la CNT se negaron algunos días a trabajar porque no se aplicaba el turno en la contratación y esta no se verificaba en los lugares de costumbre"¹⁶. Esta misma la discusión sobre el lugar donde debía contratarse a los trabajadores jugó un papel importante en 1933. Los Jurados Mixtos, con el apoyo de la UGT portuaria establecieron entonces un nuevo lugar de contratación, en el punto de arranque del muelle de España. Este debía ser un lugar donde se contrataran todas las

¹⁵ *Solidaridad Obrera*, 1931/08/11, p. 6.

¹⁶ *Comercio y Navegación*, 1931/11, p. 22.

especialidades, a excepción de la del carbón mineral. Este era además el lugar donde, como hemos mencionado, habitualmente se contrataban los trabajadores de las especialidades más afines a la UGT. Los obreros de a bordo, se negaron a desplazarse desde su lugar habitual de contratación en el muelle del Rebaix. "Ayer por la mañana los obreros afiliados al Montepío de S. Pedro Pescador que discrepan del nuevo régimen implantado por el Jurado Mixto del puerto, se presentaron en el muelle del Rebaix, antiguo lugar de contratación. A este sitio no acudieron los capataces, por entender estos que la contratación debía de efectuarse con arreglo a lo dispuesto por el Jurado Mixto, el cual señala como lugar oficial el muelle de España. En dicho muelle fueron contratados los obreros necesarios para la carga y descarga de a bordo"¹⁷. Esta situación se mantuvo durante unos días.

Podría tener una cierta racionalidad situar la contratación en el muelle de España dada su equidistancia respecto los otros muelles del puerto. El tema era importante porque a raíz del conflicto de 1931 había surgido un nuevo sindicato de trabajadores de bordo, auspiciado por la UGT. Los trabajadores del Montepío veían a estos como esquiroles y mantenían una hostilidad manifiesta hacia los mismos. No podemos afirmar que existieran entre los dos grupos diferencias étnicas o culturales de suficiente entidad, pero sí que los trabajadores enfrentados eran miembros de comunidades diferentes en sus experiencias de trabajo y de vida (Ibarz, 2015). La contratación en dos lugares distintos presentaba dificultades para los capataces y obligar a los de la UGT a asistir a la contratación en el muelle del Rebaix significaba hacerlos transitar desde sus barrios de residencia a espacios de territorio hostil para ellos, como era el barrio de la Barceloneta. Para los trabajadores del Montepío acudir a la contratación en el muelle de España no representaba en distancia a sus lugares de residencia un cambio significativo. No obstante, se resistieron con fuerza a ese cambio ya que significaba trasladar el lugar de contratación desde una posición de confort a otro donde esto no sucedía. Significaba abandonar un espacio donde por su posición respecto su barrio, el resto del puerto y la ciudad mantenían un cierto control.

Los lugares del activismo sindical.

¹⁷ *La Vanguardia*, 1933/04/19, p. 7.

Existían al menos dos tipos de lugares donde los trabajadores, o una parte de los mismos, materializaban su activismo sindical: estaban las sedes de las distintas organizaciones sindicales, y los lugares de reunión masiva.

Las sedes sindicales se ubicaban en sitios muy distintos de la ciudad, pero en todo caso su situación dependía sobre todo de dos elementos, de la proximidad al lugar de residencia de los estibadores, y también de su lugar de trabajo. Las organizaciones sindicales más importantes del período, en referencia al número de trabajadores que agruparon eran el Sindicato de Transporte de la CNT, la Federación de Entidades Obreras del Puerto, y el Montepío de San Pedro Pescador. Esta última organización, a pesar de su nombre actuó durante esos años como un auténtico sindicato. Agrupaba aproximadamente a unos 1500 trabajadores y eran todos estos estibadores a bordo de los buques. La Federación surgió como una entidad independiente que agrupó durante la Dictadura de Primo de Rivera a trabajadores de diversas pequeñas especialidades que estaban afiliados en sociedades profesionales y estas, a su vez eran las que constituían la federación. Sus núcleos más fuertes eran los constituidos por descargadores del algodón y de la madera, aunque también tenían afiliados a los controladores, carretilleros eléctricos, y una parte de los descargadores del carbón. A pesar de su prevención inicial, cuando en 1931 la CNT trató de incorporar a estas sociedades a su sindicato, la Federación se afilió con la UGT. El Sindicato de Transporte, por su parte, era una organización más general, de la que los trabajadores portuarios eran tan solo una parte del mismo. Dichos portuarios se incorporaron y abandonaron el Sindicato del Transporte en diversos momentos del período republicano de forma que su participación en el mismo fue episódica. Las sedes de estas tres organizaciones, Montepío, Federación y Sindicato Único, tenían algo en común por lo que se refiere a su ubicación. Mientras que en los edificios de las principales avenidas que daban al puerto, se ubicaban la mayoría de las principales empresas portuarias, justo en la parte trasera de dichas avenidas, en estrechas y pequeñas calles paralelas a estas, es donde se localizaban las sedes de estos sindicatos. Tanto los locales de la Federación como los del Montepío estaban muy cercanos a los lugares de contratación de los trabajadores de sus respectivas especialidades y también a donde residían la mayoría de los mismos. Las sedes del resto de organizaciones sindicales también estaban relativamente cerca del puerto, pero no con esa inmediatez. En estos otros casos la ubicación tendría más relación a lugar de residencia de sus respectivos trabajadores.

En general, las distintas organizaciones sindicales no disponían en sus locales sindicales de salas lo suficientemente amplias para acoger a reuniones masivas de trabajadores. Para ello, cuando era necesario celebrar alguna asamblea a la que estaban convocados centenares de trabajadores, se recurría sobre todo a cines y teatros. Obviamente el criterio de proximidad al núcleo de residencia de los trabajadores convocados era un criterio importante a la hora de elegir uno u otro lugar de reunión. El lugar de reunión masiva de los estibadores de bordo, era el Cine Marina, en su barrio, el de la Barceloneta. En este sentido es interesante mostrar como la elección de un lugar de convocatoria u otro para la realización de asambleas por parte del Sindicato del Transporte puede utilizarse como un indicador del apoyo que en cada momento podían tener por parte de los trabajadores portuarios y en especial por los de la especialidad de bordo. En los momentos en los que estos trabajadores estaban incorporados al Sindicato las asambleas se realizaban en el Cine Marina de la Barceloneta, el mismo lugar donde se reunían estos trabajadores también en los momentos en los que su actuación sindical estaba al margen de la CNT. En cambio en otros momentos de “reorganización”, es decir cuando el apoyo de los estibadores flaqueaba, las reuniones se celebraban en lugares mucho más alejados de los barrios portuarios.

Hay otros espacios vinculados de alguna manera al activismo sindical como pueden ser los espacios del poder y de la represión. Estos tenían como característica común que no eran lugares habituales de la militancia sindical. El tránsito por estos espacios era ajeno a la inmensa mayoría de los trabajadores. En concreto se daba con aquellos cuyo activismo sindical era mayor o más intenso que el resto. Estos espacios eran los "despachos y antesalas de la Generalitat"¹⁸, los Jurados Mixtos y sobre todo el Gobierno Civil donde comisiones de obreros iban a realizar quejas o bien a solicitar de las autoridades apoyo para alguna de sus reivindicaciones. Otro de los espacios del poder eran las sedes de las entidades patronales donde ocasionalmente se producían las reuniones entre las representaciones obreras y empresarias con motivo de la negociación y la firma de pactos laborales. Finalmente como espacios de la represión donde en ocasiones acababan los activistas sindicales, estaban entre otros la prisión Modelo de Barcelona y, un tanto irónicamente, los buques transatlánticos convertidos en cárceles flotantes. Como fue el caso del Antonio López en el verano de 1931¹⁹, o del Manuel

¹⁸ *Solidaridad Obrera*, 1933/10/11, p. 2.

¹⁹ *Solidaridad Obrera*, 1931/11/14, p. 1.

Arnús que en abril de 1933 estaba atracado en el muelle del Contradique, en la zona del puerto más alejada de la ciudad²⁰. En todo caso estos eran lugares donde tan solo una minoría de los activistas sindicales acababa recalando y que lo hacían, en general, ocasionalmente.

Los lugares de residencia de los trabajadores portuarios.

Si tomamos a los trabajadores portuarios en su conjunto vemos como su residencia se concentraba en los barrios más cercanos al puerto y dentro de esos barrios en las calles más cercanas a su lugar de trabajo. No obstante, no se daba una distribución uniforme de los mismos sino que en cada uno de los barrios portuarios se producía una cierta especialización geográfica en función del oficio o de la especialidad de los estibadores.

La característica principal de esta distribución geográfica era el gran número de trabajadores de bordo que residían en la Barceloneta, el barrio más marinero de la ciudad. En el caso de estos trabajadores la segregación residencial en función de la especialidad se manifestaba muy claramente. Aproximadamente un 70% de los estibadores de a bordo vivían en la Barceloneta. En cambio, los descargadores del carbón se distribuían de una forma más o menos regular en los diversos barrios de los cercanos al puerto. No obstante, tenían una importancia relativa superior en el Pueblo Seco. Este era el barrio más cercano a la montaña de Montjuich y a la vez de los muelles donde se descargaba el carbón mineral. Por su parte, aproximadamente un 30% de los trabajadores de la especialidad de tierra, -también denominados faquines-, vivían en la parte del denominado Barrio Chino y de Ciutat Vella que estaba al lado del puerto. En cambio, tan solo un 13% de dichos faquines vivían en la Barceloneta.

La distribución de la población de estas especialidades tenía que ver con la especialización geográfica en el seno del propio puerto en referencia a las tareas que se realizaban en el mismo y a las mercancías que se manipulaban específicamente en algunos muelles.

Sin llegar a la mitificación de determinados planteamientos que a veces se han referido a esos barrios obreros como aquellos lugares donde la policía no se atrevía a entrar, lo que parece claro es que estos barrios, en relación a la conflictividad laboral, constituían para sus moradores un espacio de seguridad. En caso de huelga los

²⁰ *Tierra y Libertad*, 1933/05/12, p. 2.

huelguistas se colocaban en las bocacalles cercanas al puerto desde donde trataban de hostigar a los esquiroles o sencillamente contemplaban los acontecimientos²¹. Cuando, en previsión de conflictos la autoridad actuaba, se cuidaba de solicitar a los establecimientos del Paseo Nacional, que despejaran las mesas y sillas de las terrazas de cafés y bares para evitar el estacionamiento de elementos que pudieran realizar actos de coacción, eliminando facilidades a la actuación de los huelguistas²².

Del mismo modo que los barrios podían considerarse un espacio de seguridad para el grupo de trabajadores dominante en cada momento y en cada lugar, la situación podía ser la contraria para aquellos situados en minoría. Alguno de los atentados, mortales o no, producidos estos años se dieron en la puerta de los domicilios de las víctimas.

Parecía existir un consenso al respecto de aislar a aquellos trabajadores disidentes, como podían ser los esquiroles durante una huelga. Por ello, cuando el aislamiento no se producía espontáneamente era reclamado desde los medios obreros. En este sentido en abril de 1933, la Comisión Reorganizadora del Sindicato Único del Transporte de la CNT reclamaba "A los camaradas de la Cooperativa 'La Fraternidad'" de la Barceloneta que expulsara a los esquiroles que asistían al café de dicha cooperativa²³. En un sentido inverso surgían iniciativas solidarias como la de las barberías que se ofrecían a afeitar gratis a los huelguistas mientras durara la huelga²⁴. Los dos tipos de actuaciones trabajaban en un mismo sentido, ya que estaban destinadas a construir ese espacio de seguridad asociado al lugar de residencia.

Los espacios de la violencia, las agresiones y los atentados.

No podemos aquí sino tan solo apuntar algunos trazos sobre este tema, el de la violencia que por su importancia y dificultades teóricas desborda las intenciones de esta comunicación. Para el puerto en los años 30 podemos realizar una caracterización de la violencia, si se quiere provisional, en al menos tres grandes tipos. Así distinguiremos entre la violencia estructural o cotidiana surgida en el momento de la contratación, las

²¹ *Diario del Comercio*, 1931/12/20, p. 2.

²² *Diario del Comercio*, 1931/10/23, p. 1.

²³ *Solidaridad Obrera*, 1933/04/13, p. 3.

²⁴ *Solidaridad Obrera*, 1931/10/25, p. 8.

agresiones y coacciones aplicadas por los huelguistas a los trabajadores que los sustituían, y finalmente los atentados realizados con pistolas.

En términos generales, el ambiente laboral de los años 30 en el puerto de Barcelona era realmente duro. Los relatos de las violencias que aparecen en la prensa nos transportan a unos escenarios que vistos ahora desde nuestra posición parecen de ficción. En diciembre de 1931 se produjo una refriega a tiros en la contratación de los descargadores de carbón entre guardias de asalto y un grupo de trabajadores. El resultado de ese incidente fue la muerte de un trabajador, Luis Mendez -o Melendez-García, y varios trabajadores más fueron heridos de gravedad. Según informaba una nota del Gobierno Civil, "Los obreros de la descarga de carbón mineral....,venían demostrando una excitación que motivaba frecuentes intervenciones de la policía y guardias de Seguridad que prestan servicio en el muelle de Poniente". El día 17 de diciembre, cuando los capataces pretendían realizar la contratación de forma libre ante unos 800 descargadores de carbón estos trataron de imponer el turno. "Como quiera que fueron arrollados algunos capataces y aun agredidos,..." se reclamó la presencia de la policía, esta invitó a los obreros a que se retiraran. Al ser desobedecida la orden detuvieron a Luis Mendez García, que era de los que más se resistía. La detención excitó aún más a los obreros que intentaron liberarlo, se llamó a la Guardia de Asalto y llegó una sección que empezó a desalojar la plaza, cuando "desde las inmediaciones de la casilla de dicho muelle (San Beltrán), en que esta instalada una cantina, les fueron hechos dos disparos". Como si eso fuera una señal se empezó a disparar desde lugares distintos del muelle, "El tiroteo fue nutridísimo durante unos diez minutos". Aprovechando la confusión de la lucha, Mendez intentó huir, se produjo un forcejeo con el guardia de seguridad que lo custodiaba, con puñetazos y un tiro al intentar arrebatarse el arma. El detenido consiguió llegar a la puerta de la caseta donde estaban, pero allí fue alcanzado por los tiros y se desplomó al pie de la valla que cierra el departamento de la Sección de Limpieza de la Junta del Puerto. Los trabajadores huyeron en todas direcciones, algunos se escondieron detrás de las estibas de maderas y otros se lanzaron al agua²⁵. Todo esto según la versión oficial, sin ningún tipo de intervención de la épica obrera. Otro ejemplo de ese ambiente de violencia lo tenemos poco antes del inicio de la huelga de 1933, cuando Juan Freixas Moreno, trabajador de bordo y miembro del Montepío de San Pedro Pescador se topó en el Paseo Nacional con Agapito Blasco, el

²⁵ *Diario del Comercio*, 1931/12/18, p. 1.

líder de los empresarios portuarios y le disparó a las piernas. Según el agresor hizo constar en el sumario que se instruyó por el caso, "Explicó que si había cometido el atentado fue obcecado por creer que el señor Blasco era uno de los principales causantes de que el pleito entre dos organizaciones sindicales se hubiese resuelto en el puerto a favor de una de ellas" y que no tenía intención de "causar ningún daño grave y si solo atemorizar al señor Blasco"²⁶. Freixas, se convertiría en vicepresidente del Montepío justo antes de la Guerra Civil. Al menos 5 muertes por atentado se produjeron en relación a esa huelga de 1933. Un encargado del carbón mineral, Francisco Albalat y el secretario del Jurado Mixto de esa especialidad, Angel Serra, fueron asesinados a tiros a las puertas de sus casas en el barrio del Pueblo Seco²⁷. También se realizaron diversos atentados con pistolas y resultado de muerte a algunos de los carreteros que no secundaban la huelga. Estos fueron agredidos en la carretera de Sans, o en el paseo de Pujadas, lejos del puerto. Respecto los atentados no podemos realizar demasiadas generalizaciones dado que su número no es suficiente para extraer conclusiones. Vemos, tan solo, que la mayoría se produjeron contra trabajadores del carbón mineral, una especialidad donde la violencia alcanzó sus cotas máximas. Respecto a este tipo de agresiones, y debido a su carácter deliberado, se producían allí donde se localizaba a la víctima y se buscaba un lugar para atentar que permitiera la impunidad de los agresores.

Mucho más habituales eran las coacciones y los enfrentamientos producidos entre grupos de huelguistas tratando de evitar que otros trabajadores ocuparan sus puestos. Para este tipo de violencias el momento y el lugar más crítico era en la entrada y la salida de los esquirols del recinto portuario. La actuación en contra de los esquirols fue in crescendo conforme se fue agudizando la conflictividad huelguística. En la huelga de julio de 1931, lo que comenzó con pitadas al salir del puerto los que habían trabajado acabó con agresiones físicas en contra de alguno de estos trabajadores²⁸. En la huelga de octubre los esquirols trabajaban fuertemente protegidos por la policía, pero recibieron amenazas desde la prensa sindical "ya les llegara el turno de limpiarse la roña gratis a esos sucios sujetos. ¡Si conocemos nosotros a los valerosos camaradas que hacen de 'bañistas' en ciertas ocasiones..."²⁹. Las amenazas se

²⁶ *La Vanguardia*, 1933/04/06, p. 27.

²⁷ *La Humanitat*, 1933/03/11, p. 1; *L'Opinió*, 1933/10/17, p. 3.

²⁸ *L'Opinió*, 26/7/1931.

²⁹ *Solidaridad Obrera*, 21/10/1931.

cumplieron en alguna ocasión y también desde la prensa obrera se vanagloriaban de haber aplicado “efectos ‘persuasivos’” contra los esquirols³⁰. Las agresiones en algún caso se producían a veces en las inmediaciones del puerto, como por ejemplo en los bares de comidas donde acudían huelguistas y esquirols³¹. Los estibadores actuaban en grupos de 12 a 15 personas y, en algún caso, llegaron a perseguir a los esquirols hasta sus casas donde, al menos dos de ellos resultaron heridos. Para hacer frente a esas agresiones, la prensa sindical denunciaba que a algunos de estos esquirols se les facilitaron pistolas, que según esas mismas fuentes fueron utilizadas en alguno de los atracos producidos en Barcelona a finales de octubre de ese 1931³².

En la huelga de 1933 desde la prensa anarcosindicalista se advertía que "En el Puerto de Barcelona estamos llegando a límites tales, que no admiten ya más que una solución, la de la violencia..." y seguían "Si no se le pone pronto remedio, en el puerto se registrará una verdadera tragedia"³³. Y como hemos visto, esa violencia llegó saltando por encima de lo que podía considerarse más o menos habitual en la conflictividad laboral. El Paseo Nacional de la Barceloneta se convirtió en el escenario principal de las tensiones en abril de 1933, lugar donde se producían la mayoría de las agresiones a los esquirols y donde, en consecuencia, también se realizaban muchas de las detenciones. "Ayer por la tarde a la hora de abandonar el trabajo los obreros del puerto, las autoridades reforzaron el servicio de vigilancia en los distintos muelles y en el Paseo Nacional, en evitación de que ocurriera algún incidente desagradable. Las precauciones adoptadas por las autoridades cesaron después de la salida de los obreros del trabajo. No se registro ningún incidente..."³⁴. De hecho durante ese conflicto la actuación policial fue más allá de lo habitual provocando la indignación y la denuncia de la prensa obrera, "...durante la tarde y la noche, bandas numerosísimas de policías se dedicaron a cachear por toda la Barceloneta a los transeúntes con trazas de trabajadores, no contentándose con la inquisición en la calle, sino que se dedicaron al asalto de los cafés, bares y tabernas de la barriada entera, cacheando a los circunstantes y llegando al extremo de preguntarles el origen del dinero que encima llevaban. Donde más brutal fue

³⁰ *Solidaridad Obrera*, 24/10/1931.

³¹ *Solidaridad Obrera*, 12/11/1931, p. 7.

³² *Solidaridad Obrera*, 4/11/1931.

³³ *Solidaridad Obrera*, 1933/04/02, p. 8.

³⁴ *La Vanguardia*, 1933/04/09, p. 9.

el cacheo después de la invasión, fue en la Cooperativa de San Pedro Pescador. A los que se hallaban en el local se les obligaba a marcharse de él, no sin hacerles las más impertinentes preguntas. En los establecimientos públicos eran también expulsadas cuantas personas se antojaba molestar la Policía. Sencillamente una provocación indigna"³⁵.

Para terminar no podemos dejar de mencionar la existencia de una violencia estructural, cotidiana, que se manifestaba en el momento de la contratación. La contratación diaria de los trabajadores se realizaba a dedo. Cuando llegaban los capataces a los lugares de contratación los trabajadores los rodeaban, todos de pie, formando un rollo esperando ser los elegidos de ese día. La libre contratación era siempre arbitraria. Los capataces solo contrataban a aquellos trabajadores que consideraban más aptos. Con la libre contratación se podía marginar a todos los que tuvieran un rendimiento reducido, como podía ser el caso de los estibadores más ancianos o de aquellos más desgastados físicamente. También era posible la discriminación por motivos sindicales, con la marginación de los trabajadores más comprometidos en la defensa de sus derechos. Unos y otros tenían pocas posibilidades de trabajar habitualmente, excepto en momentos de sobreabundancia de tráfico marítimo. Las tensiones generadas por este medio de contratación acabarían aflorando en el contexto de la Segunda República, un régimen político más favorable para los trabajadores. En esta olla podrida de la contratación eventual a dedo, también denominada libre contratación, fue donde probablemente se cocinó el ambiente de violencia que en los años 30 acabó explotando, tiñendo o salpicando las relaciones laborales en sus muchas facetas. No procede ahora su análisis, sino tan solo señalar que se manifestó en los espacios de trabajo, en los lugares de contratación, en las calles y barrios portuarios y que llegó al menos hasta las puertas de las casas de los estibadores.

Conclusiones.

El análisis espacial de la conflictividad laboral en el puerto de Barcelona durante los años 30 nos indica la existencia de al menos dos lugares muy distintos. Por una parte estaban los lugares del trabajo que son espacios cerrados que, en general, se mantenían bajo el control de la autoridad, ya sea esta política o económica. En el polo opuesto

³⁵ *Solidaridad Obrera*, 1933/04/02, p. 8.

estaban los barrios portuarios que eran los lugares en los que vivían los estibadores y que constituían un lugar de seguridad y "confort" de los mismos. Los espacios que limitaban, que separaban o que, a la vez, ponían en contacto estos dos polos constituían los lugares donde la conflictividad laboral se expresaba más abiertamente.

Estos espacios estaban a las puertas de los muelles, o en las calles y avenidas simultáneamente adyacentes a los mismos, y a los barrios portuarios. Allí donde se realizaba la contratación, era posiblemente el momento más conflictivo de las relaciones laborales en los puertos. Por ello no es extraño que surgieran debates importantes a la hora de fijar en que sitio debía realizarse la contratación de los trabajadores portuarios. Evidentemente existía una lógica funcional en como se organizaba la distribución de dichos espacios de contratación. No obstante, los criterios que determinaban esa distribución espacial respondían a otros elementos, más allá de los de una determinada racionalidad económica. Así, eran el resultado del conflicto laboral existente y de los esfuerzos de los distintos colectivos obreros por mantener y conseguir el control sobre sus condiciones de trabajo, que determinaban, en último término, sus condiciones de vida.

Bibliografia.

Alemaný, Joan (1998) *El Port de Barcelona*. Barcelona: Port de Barcelona.

Carmichael, Leah L.; Herod, Andrew (2012) "Dockers and Seafarers: What the Politics of Spatial Embeddedness and Geographical Scale Have Meant for Union Organizing in the European Maritime Trades" en *Labor Studies Journal*, nº 37, 2. pp. 203-227.

Ibarz, Jordi (2000) *Treballar a ciutat. Sindicalisme i Relacions Laborals dels Estibadors del Port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida.

Ibarz, Jordi (2004) *Treballant el silenci. Les relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant el Primer Franquisme, 1939-1947*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona.

Ibarz, Jordi (2015) "Els esquiroles de la vaga d'octubre de 1931 al port de Barcelona" en *Barcelona Quaderns d'Història*, nº 22. *Barcelona i el mar. Activitat portuària i façana litoral, segles XVIII-XXI* (en premsa).

Sierra Álvarez, José (2002) "Para una lectura histórico-social de la espacialidad obrera en la España de la Restauración: una cala en los espacios de trabajo" en *Studia historica. Historia Contemporánea*, nº 19-20. pp. 15-33.

Turnbull, Peter (2012) "Port Labor" em Talley, Wayne K. (ed.) *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. Wiley-Blackwell.

Uría, Jorge (2008) "Sociabilidad informal y semiótica de los espacios. Algunas reflexiones de método" en *Studia historica. Historia Contemporánea*, nº 26. pp. 177-212.

