



Reportatge

«Si son hijos de padres de la mar». El trabajo de carga y descarga y la Revolución Portuaria en Tarragona: desde el Antiguo Régimen hasta la Guerra Civil

Brendan J. von Briesen<sup>1</sup>  
Universitat de Barcelona  
0000-0001-7774-2916

**Fecha de recepción:** 28 de noviembre 2023  
**Fecha de aceptación:** 9 de febrero de 2024  
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.31.716>  
© CC BY-NC-ND

**Aquest estudi fa un anàlisi de l'evolució dels treballs de càrrega i descàrrega al Port de Tarragona, des de les estructures tradicionals gremials fins a les lluites sindicals del sector prèvies a la Guerra Civil.**

**Contribuint a anar completant les peces d'una història global del treball portuari. Aquesta investigació va ser la guanyadora del XXIII Premi Ricart i Giralt.**



## ■ RESUMEN

La historia del trabajo de carga y descarga en el Puerto de Tarragona nos ofrece una buena oportunidad para entender mejor los impactos de los cambios institucionales y tecnológicos en la construcción de un mercado laboral capitalista. Empieza a mediados del dieciocho con la historia del Gremio de Mareantes de Tarragona, el cual se reconstituyó en 1873 bajo el nombre de Sociedad Marítima y Protectora, pero sin alterar sus operaciones sustancialmente hasta finales del diecinueve, cuando se convirtió en una sociedad de socorros mutuos. Seguimos la trayectoria con la transformación del mercado laboral y las luchas sindicales hasta la Guerra Civil.

**Palabras clave:** puerto, gremio, sindicato, cambio tecnológico, Tarragona.

**«If they are the sons of fathers of the sea». Cargo handling and the Port Revolution in Tarragona: from the Ancien Régime to the Civil War**

## ■ ABSTRACT

The history of maritime cargo handling in the Port of Tarragona offers us a rich opportunity to better understand the impacts of institutional and technological changes on the construction of a capitalistic labour market. It begins in the mid-eighteenth century with the history of the Mariners'

Guild of Tarragona, which was reconstituted as the Maritime and Protective Society in 1873, but without substantially altering its operations until the end of the nineteenth century, when it became a mutual aid society. We continue the trajectory with the transformation of the market and the trade union struggles up to to the Spanish Civil War.

**Keywords:** port, guild, trade union, technological change, Tarragona.

**«Si son hijos de padres de la mar». El treball de càrrega i descàrrega i la Revolució Portuària a Tarragona: des de l'Antic Règim fins a la Guerra Civil)**

## ■ RESÚM

La història del treball de la càrrega i descàrrega al Port de Tarragona ens ofereix una bona oportunitat per entendre millor els impactes dels canvis institucionals i tecnològics en la construcció d'un mercat laboral capitalista. Comença a mitjans del divuit amb la història del Gremi de Marejants de Tarragona, que es va reconstituir el 1873 sota el nom de *Sociedad Marítima y Protectora*, però sense alterar substancialment el seu funcionament fins a finals del dinou, quan es va convertir en una societat de socors mutus. Seguim la trajectòria amb la transformació del mercat laboral i les lluites sindicals fins a la Guerra Civil.

**Paraules clau:** port, gremi, sindicat, canvi tecnològic, Tarragona.

En esta investigación –auspiciada por el XXIII Premi de Recerca Josep Ricart i Giralt, otorgado por el Museu Marítim de Barcelona y l'Institut Ramon Muntaner en 2022– hago un relato de la historia del trabajo de carga y descarga en el puerto de Tarragona desde el Antiguo Régimen hasta la Guerra Civil. Con esta cronología, podemos estudiar el desarrollo del marco tradicional y su transformación durante lo que llamo aquí la «Revolución Portuaria» en el último cuarto del diecinueve. El caso de Tarragona –muy digno de estudiar por sí solo– nos ofrece la oportunidad de contribuir a la construcción de una historia global del trabajo portuario con un ejemplo sobre un puerto secundario en el núcleo imperial. Por su proximidad y relaciones, las comparaciones con Barcelona son muy útiles ya que formaron parte del mismo Departamento Marítimo centrado en Cartagena. Los trabajos de Joan Alemany sobre los puertos de Barcelona y Tarragona sirven muy bien para hacer comparaciones, especialmente acerca del desarrollo de sus respectivas infraestructuras<sup>2</sup>. Hay también –y de interés particular para esta investigación– un creciente corpus sobre el trabajo de carga y descarga marítima en Barcelona para hacer comparaciones sobre las culturas organizativas y ocupacionales frente a los mismos cambios tecnológicos e institucionales.

A lo largo de la investigación, el análisis ha girado alrededor de varios ejes interrelacionados, incluyendo: la diferencia entre trabajo, oficio y organización en el sector (y su redefinición con el tiempo), la pluriactividad en sus diversas formas, la construcción de culturas laborales y comunidades marítimas en una población de menores dimensiones, la relación entre los cambios tecnológicos e institucionales y, de interés particular, los cambios normativos y los procesos de organización y lucha de los trabajadores (tanto en la época gremial como después).

Por ejemplo, veremos cómo se relacionan los temas de la pluriactividad ocupacional, la conceptualización del trabajo (privilegiado o «libre») y la construcción de la identidad laboral de los individuos y colectivos (especialmente frente a los cambios materiales e insti-

tucionales). En el mundo marítimo, la pluriactividad fue relacionada en gran medida con la estacionalidad de las tempestades, las vedas de pesca y los ritmos agrícolas, que establecieron la base de la exportación. En el caso de Tarragona, durante algunas coyunturas o periodos, se permitió un grado de flexibilidad para poder trabajar entre la pesca y el cabotaje (tráfico costero o isleño, principalmente dentro de la misma provincia) –además de poder escoger trabajar en su oficio principal o en la carga y descarga–. Un patrón pescador podría solicitar un real patente para utilizar sus buques en el cabotaje, como hicieron en 1859, por ejemplo<sup>3</sup>.

Tradicionalmente, estas faenas marítimas consistían en la pesca, la marinería mercante (de cabotaje y de altura), la construcción naval y el manejo de la carga y descarga con barcazas. Se conocían, popularmente, como «gente de mar», muchas veces formando comunidades alrededor de los puertos y los trabajos marítimos. Dependiendo del puerto, cada oficio podría o no tener su propio gremio. Al inicio del periodo estudiado en Tarragona, el trabajo de carga y descarga no se consideraba un oficio (ya que lo ejecutaron mareantes y horneros) y tampoco contaba, por ende, con un gremio propio. Tampoco se lo consideraba un oficio bajo el sistema normativo de la Matrícula de Mar.

El trabajo de carga y descarga no llegaría a entenderse realmente como un oficio hasta la creación sociolaboral del estibador (producto laboral de la «Revolución Portuaria» postulada aquí). Mientras que la historiografía puede tratar las personas por su oficio y/o gremio de manera aislada de los demás (estudios sobre pescadores, estudios sobre la marina mercante, etc.), vemos una comunidad con un importante grado de pluriactividad. Por lo general, la conceptualización del mundo gremial de aprendizaje y oficialía obligatoria es contraria a la pluriactividad –aunque hay casos de *poligremialismo* (siendo miembro de más de una corporación sociolaboral)<sup>4</sup>. En el caso de Tarragona, los matriculados podían moverse con relativa facilidad entre ellos –exceptuando la construcción naval, a raíz (se su-



pone) de la especialidad de sus conocimientos y el valor de sus capacidades—.

Trabajar en la carga y descarga fue una faena. No fue un rango, una especialización o un oficio; mucho menos contaba con un gremio propio. A partir de las Ordenanzas de la Matrícula de Mar de 1737, el trabajo de carga y descarga fue privilegiado al gremio de mareantes en todo el reino (exceptuando el País Vasco, que gestionó por su parte los deberes, las actividades y las responsabilidades tratados por la Matrícula)<sup>5</sup>. Aun así, en Tarragona, como en otros sitios con mayor o menor grado de conflictividad, el trabajo fue dividido o compartido con los pescadores (o su respectivo gremio en dado caso). En 1799, los dos gremios propusieron sus propias reglas para compartir las oportunidades, sin tener que llegar a conflictos violentos parecidos a los que habían convulsado la playa de Barcelona una generación antes (como mencionan ellos mismos)<sup>6</sup>. Incluso llegaron a comprar por mitad y mitad una barcaza en 1826 y otra en 1844<sup>7</sup>.

Los privilegios monopolísticos sobre los trabajos marítimos y su explotación a través del sistema gremial (el modelo tradicional) fueron generalizados, codificados y centralizados bajo la Administración de la Marina a través de la Matrícula de Mar —una institución de reclutamiento naval con orígenes en los inicios del diecisiete y revigorada por los Borbones—. Fue una institución centralizada y dirigida por la Armada, pero construida a nivel local a través de los gremios.

En 1850, la liberalización del privilegio sobre la carga bajo el sistema de la Matrícula de Mar contribuyó a la formación de un mercado laboral nacional, y a la pérdida del control gremial y autóctono del mercado laboral. Este mecanismo llegó a presentar dificultades fiscales para el tradicional sistema de socorros mutuos del gremio al llegar muchos matriculados «forasteros» de otros puertos. La importancia de ser un «vecino» de la ciudad o un «forastero» tuvo importancia en la Sociedad Marítima y Protectora (fundada en 1873 como heredera directa del gremio de mareantes) hasta finales del diecinueve. De manera parecida, en tanto a los jóvenes acercándose a la organización, «si

son hijos de padres de la mar», gozaron de ventajas sobre los que «son de terrestres» en la década de 1890 —manteniendo la herencia inmaterial de los hijos de maestros en los gremios—<sup>8</sup>.

Al ser «gente de mar», hubo cierta cultura generalizada, pero también mantuvieron prácticas laborales parecidas. Una de ellas fue dividir los ingresos *por partes* en la carga y descarga, en la pesca y en algunas operaciones mercantiles. Es decir, vemos unas prácticas comunes en diferentes trabajos marítimos, central de la visión más horizontal de estos trabajos colectivos en la época artesanal (antes de su reemplazo con sistemas salariales). Esta visión resalta frente a la verticalidad del gremialismo normal, basada en relaciones de empleo entre maestros y oficiales.

El relato empieza cronológicamente, con las raíces antiguas del gremio y entra en detalle sobre el gremio de mareantes a mediados del dieciocho. La documentación encontrada sobre el gremio es principalmente normativa en su naturaleza, pero a su vez es muy rica a nivel descriptiva. Aunque no tenemos datos estadísticos sobre la composición del gremio, la información nos permite dibujar el panorama tradicional del trabajo en el puerto. En términos de la «configuración» del trabajo portuario en Tarragona, la fase monopolística fue inicialmente basada, *jurídicamente*, en los gremios bajo la Matrícula<sup>9</sup>. A lo largo del diecinueve, perdieron aspectos de sus privilegios monopolísticos hasta perderlos casi por completo en 1873 cuando la Matrícula fue abolida.

Al analizar los procesos de cambio, además de los factores institucionales o las consideraciones culturales, es importante estudiar los aspectos materiales del entorno laboral y su relación con los medios y modos de producción. Analizamos: las bases hidrográficas; las infraestructuras principales (las «obras», como diques, muelles, dársenas, conexiones ferroviarias, etc.); las instalaciones (edificios, espacios, grúas fijas, etc.); y los medios de producción (lanchas y barcazas, planchas, ganchos, poleas, etc.). La combinación de estos determina, en gran medida, las posibilidades del trabajo y contribuyen a crear culturas laborales particulares.

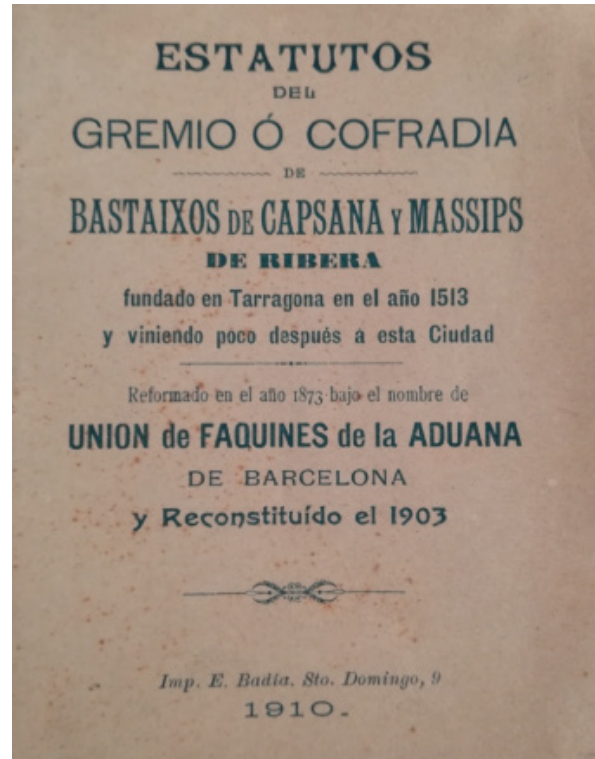
Figura 1. Imagen estatutos del gremio de bastaixos Barcelona.  
Fuente: colección del autor

En términos infraestructurales, el relato empieza con el mal estado del puerto después de la Guerra de Sucesión (1701-1715)<sup>10</sup>. Sigue con la rehabilitación política y física del puerto a través del Proyecto de Apodaca-Smith a partir de 1790. Aunque llevaron a cabo una serie de obras menores a lo largo del diecinueve, las obras ejecutadas en la década de 1880 y sus impactos en el trabajo constituyeron una revolución portuaria. Fueron estas últimas obras las que facilitaron la carga y descarga directa en los muelles –destruyendo el antiguo mundo de la carga y descarga controlada por la «gente de mar»–.

### ■ ALGUNOS APUNTES SOBRE LA HISTORIA DE LA CARGA Y DESCARGA EN TARRAGONA

En Tarragona, el relato oficial más antiguo del trabajo portuario dice que el trabajo fue compartido por horneros, *faquines de capçana* y mareantes<sup>11</sup>. Esto cambió con la implementación del monopolio de los mareantes establecido en la Matrícula de Mar. Cuando presentaron sus ordenanzas para inspección y confirmación en el año 1773, los mareantes tuvieron presentes las ordenanzas de los años 1605 y 1759 [no localizados]. Curiosamente, los *faquines de capçana* –palanquines, también llamados antiguamente *maçips de la ribera* o *bastaixos*– de Barcelona datan la fundación de su gremio en el año 1513 en Tarragona<sup>12</sup>. Por un lado, sabemos de ordenanzas anteriores para los *faquines* en Barcelona (de 1418 y 1432). Por otro, ignoramos su historia en Tarragona ya que el gremio de mareantes no hace referencia a las ordenanzas de 1513 ni otras. Por ende, el «Reglamento» y las «Reglas» de Don Manuel de Zalvíde –aunque no son, en sí, ordenanzas– tuvieron todo el peso de la ley y representan un importante punto de partida para el análisis de las normativas del gremio<sup>13</sup>.

En la segunda mitad del dieciocho, el puerto de Barcelona dominaba el comercio marítimo a nivel del principado. Tarragona ni siquiera fue la primera fuerza económica en la región. Esta distinción le correspondía a Reus (a dieciséis kilómetros tierra adentro) y a su importante puerto de enlace, Salou –el segundo



puerto más importante de Cataluña hasta finales del dieciocho<sup>14</sup>. Hay dos consideraciones fundamentales de esta situación. Primero, Reus fue un centro de la protoindustrialización textil, mientras que Tarragona se quedó básicamente al margen de los inicios de la Revolución Industrial<sup>15</sup>. En ambas ciudades, cobró mucha importancia la manufactura artesanal de toneles y barriles para transportar los frutos de la viña del *hinterland* (siendo el vino y el aguardiente los productos por excelencia del *Camp* de Tarragona hasta la llegada de la filoxera en 1891/92)<sup>16</sup>. Los oficiales *toneleros* formaron la base del movimiento obrero en la región, incluso durante la formación de la Primera Internacional<sup>17</sup>. Su presencia en el Barrio de la Marina



Figura 2. El puerto y la playa de Tarragona antes y después del proyecto de Apodaca-Smith.

Fuente: a la izquierda, Juan de Sta. Cruz, *Plano del puerto de Tarragona, su raya, Arraval, batería, Murralla arruinada, y la proyectada* (2 de octubre de 1780), Biblioteca Virtual de Defensa (BVD) [bibliotecavirtual.defensa.gob.es], CDU 467.14 Tarragona. A la derecha, Alexis Barrière, *Plan du Siège du Tarragone par l'Armée Française d'Aragon en 1811* [detalle] (c. 1815), BVD, núm. Ar.F.T.8-C.2-286.

de Tarragona llegó a ser muy notable ya que unos ochocientos trabajadores artesanales se dedicaban a su fabricación en el último tercio del diecinueve<sup>18</sup>.

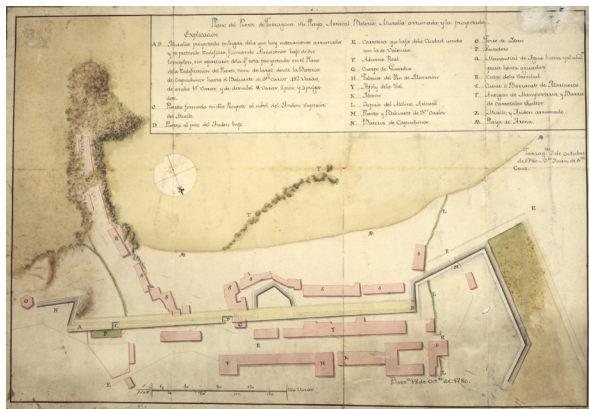
La segunda consideración sobre el estado económico de la ciudad son dos restricciones institucionales sobre el comercio. El monopolio de Cádiz dominaba el comercio colonial del reino, aunque se podía comercializar a través de contactos en Cádiz (o Lisboa). A partir de 1765 se podía salir directamente desde Barcelona gracias a una expansión del centenario monopolio. A pesar de la liberalización más amplia del comercio colonial en 1778, Tarragona no pudo aprovechar el comercio *directo* con las Américas hasta 1786<sup>19</sup>.

De manera particular, el tráfico fue básicamente restringido al cabotaje. Con la llegada al trono de los Borbones en 1714, el desembarco de «mercaderías extranjeras y no catalanas» en el puerto de Tarragona fue prohibido (a partir de 1717)<sup>20</sup>. Así se quedó hasta que el Real Decreto de 13 de marzo de 1761 permitió el tráfico de altura –«en teoría»–<sup>21</sup>. Esto estuvo relacionado con la ubicación de las Aduanas en la ciudad y la autorización para llevar a cabo la rehabilitación física del puerto con lo que sería el Proyecto de Apodaca de 1790 [descrito abajo]<sup>22</sup>. Las «Reglas» de 1773 para la carga y descarga describen la economía tradicional del puerto:

La navegación de este Gremio, consistente ahora en Embarcaciones de docientos à cuatrocientos quintales, que portéan Abellana, Vino, Aguardiente, &c. à Barcelona, y à los Reynos de Valencia, y Murcia, tripuladas con tres, quatro, ò cinco hombres y un muchacho, según ocasiones, y viajes [...].<sup>23</sup>

Con las restricciones y el mal estado del puerto en el dieciocho, algunas familias de pilotos y patrones de Tarragona mantuvieron relaciones con –y algunos formaron parte de– la comunidad marítima-mercantil de Barcelona a lo largo del dieciocho y el diecinueve. Estas redes sociales tuvieron como puntos de encuentro las transacciones comerciales, los viajes y aventuras, la compra y venta de buques e, incluso, los matrimonios<sup>24</sup>. De esta manera, aunque no tuvieron mucha salida desde Tarragona en el dieciocho, la encontraron en Barcelona.

Después de las liberalizaciones del comercio de la segunda mitad del dieciocho, Tarragona se posicionó por delante del complejo Reus-Salou. Establecieron la Aduana, y aprobaron el financiamiento del Proyecto de Apodaca c. 1790<sup>25</sup>. Las obras consistieron en la construcción de unos 225 metros de lo que sería el Dique del Levante, arreglando allí un pequeño muelle con almacenes en el lado interior<sup>26</sup>.



Después del sitio y la reparación de la cuantiosa destrucción de la ciudad a manos de las fuerzas napoleónicas, el puerto –que en 1810 «era, prácticamente, el único del Principado [de Cataluña] al servicio de los insurrectos»– se encontraba, por fin, en un relativamente buen estado y con las facultades legales y comerciales para prosperar<sup>27</sup>. Aunque tenemos poca información sobre las actividades durante la guerra napoleónica y la liberalización gremial hecha por las Cortes de Cádiz (efectiva entre 1813-1815), tenemos información sobre el gremio después del regreso de Fernando VII, las actividades de la Hermandad» que operó durante el Trienio Liberal y la refundación del gremio con el regreso de los absolutistas.

La próxima fecha transcendental para la historia de trabajo de carga es la de 1850, cuando se proclamó el fin del monopolio legal de los mareantes sobre la carga y descarga. A partir de ese momento, cualquier matriculado podía trabajar en ella, sin tener que formar parte del gremio. En Barcelona, esto fue fundamental para la formación de protoempresas compuestas por hombres matriculados que salieron de los gremios.<sup>28</sup> En Tarragona, conocemos de un esfuerzo – muy interesante, por cierto– que fue resuelto rápidamente, reforzando la posición del gremio. Con la abolición de los gremios de mar en 1864, el gremio de Tarragona hizo caso omiso, defendiendo sus intereses exitosamente otra vez en 1868. En aquel conflicto, el gremio no fue suprimido gracias a un detalle legal en la ley de abolición de 1864.

Durante el Sexenio Democrático, los mareantes estuvieron periféricamente involucrados en el resurgente movimiento obrero dentro de la [Primera] Internacional y la Alianza (la organización clandestina bakuninista organizada en paralelo con la Internacional en España)<sup>29</sup>. La cercanía sociolaboral no es solamente una cuestión de compartir oficios o de entornos, sino que también puede construirse a base de las ideas comunes. En ese sentido, entendemos mejor el complicado momento de la formación del «movimiento obrero» en el puerto gracias a los trabajos de los principales protagonistas de esta lucha, los toneleros (fabri-

cantes artesanos de barriles para la exportación de vino, aguardiente, etc.)<sup>30</sup>.

El gremio de mareantes no fue suprimido hasta la abolición de la Matrícula de Mar en 1873. Sin mayor preocupación, los mareantes y pescadores se reconstituyeron como sociedad de socorro mutuo bajo el nombre de Sociedad Marítima y Protectora. Compraron los bienes del gremio y asumieron sus compromisos de socorro mutuo. Todo apunta a que siguieron con su organización, modelo laboral y actividades de socorro mutuo gremiales durante las siguientes dos décadas. Es un eco curioso de décadas antes, cuando las sociedades de socorro jugaron un papel en la transición del modelo gremial al mercado libre del capitalismo liberal a inicios del siglo<sup>31</sup>.

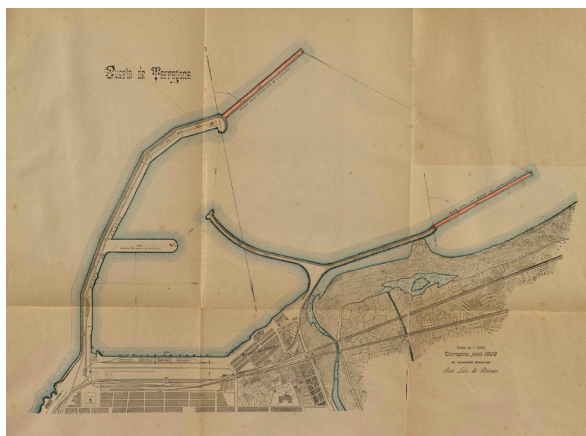
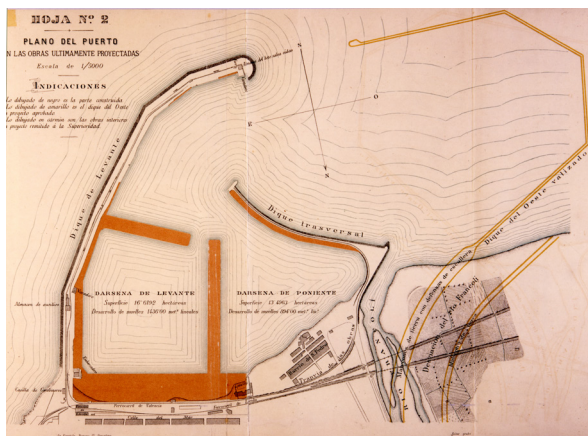
En tanto a las infraestructuras del puerto, en la década de 1870, era evidente que se requería grandes obras para atender efectivamente a los vapores –incluyendo los enormes buques de la Compañía Trasatlántica Española.<sup>32</sup> Algunas obras fueron iniciadas a mediados de la década, pero quedaron sin concluir. Las obras eventualmente terminadas fueron principalmente proyectadas y ejecutadas bajo el director de la Junta de Obras del Puerto (fundada 1868), el ingeniero Saturnino Bellido (a partir de 1881)<sup>33</sup>.

En 1883 llevaron a cabo un dragado y terminaron las obras del Dique Transversal, iniciadas con dificultades en 1874. Pero el dique no fue –como se había previsto– acabado con un muelle (lo que hubiera posibilitado la descarga directa)<sup>34</sup>. En 1885 se construyeron (solamente) unos 500 metros del Dique del Oriente, al lado del río Francolí. Entre 1885-1888, el sumamente importante Muelle de la Costa, foco de la carga y descarga, se construyó donde antes solo había playa. Entre 1890 y 1894 llevaron a cabo las obras del muelle paralelo al Muelle de la Costa, protegiendo sustancialmente el interior del puerto. Con estas obras, y con dos campañas de dragado en los siguientes años, el puerto quedó mejor habilitado para atender las necesidades de los vapores de gran tamaño. Con la capacidad de atracar los buques directamente, utilizando planchas y grúas para descargar, el trabajo de carga y descarga había cambiado radicalmente en Tarragona.



Figura 3. Las obras proyectadas c. 1883 y el estado del puerto veinticinco años después. A la izquierda, las obras propuestas c.1883; a la derecha, el puerto c.1908 –reflejando la totalidad de las obras del diecinueve y la subsecuente prolongación de los diques–.

Fuente: Hoja núm. 2. Plano del Puerto con las obras últimamente proyectadas, Arxiu del Port de Tarragona (arxiudigital.porttarragona.cat), Arxiu Digital, Cartografia i Plànols, núm. 004566. A la derecha, José Luis Briones, *Plànol Port de Tarragona* (1909), APT, núm. 160.



Las obras estructurales del puerto durante la década de 1880 facilitaron la carga y descarga directa en los muelles –una faena en la cual tuvieron que competir con cuadrillas privadas (la primera de ellas, «Porvenir»), fue creada en el año 1880 por un patrono de tráfico que abandonó la Sociedad–. De la misma manera, ahora tenemos documentación sobre los intentos fracasados de formar cuadrillas privadas en la década de 1860. En Tarragona, se defendieron gracias a su buena relación con la comandancia de marina y un detalle en la ley.

El periodo mejor documentado de la Sociedad (1885-1897) estuvo marcado por una serie de dificultades internas y externas. Vemos una coyuntura económica de relativo estancamiento con una importante baja relacionada con la crisis de la filoxera a partir de 1891 –coincidiendo con una baja de la tercera parte de las toneladas cargadas en el puerto el año siguiente–. El tráfico no volvería a aumentar hasta finales de siglo.

A partir de la formación de la primera cuadrilla privada duradera en 1880 –la colla el «Porvenir,» del patrón Agustí Mallol, de una familia notable del mundo marítimo local–, los hombres de la Sociedad perdieron

su monopolio efectivo sobre la carga y descarga<sup>35</sup>. Se formaron más collas en los siguientes años, a veces con terrestres y «forasteros» (hombres de otros pueblos). Estas cuadrillas al mejor fueron más competitivas que la Sociedad al establecer precios por debajo de los acordados. Además, la Sociedad tuvo que atender sus costosas obligaciones de socorro mutuo –compromisos que a veces les obligaron a endeudarse y que crearon complicaciones con la llegada de forasteros–. Los hombres de la Sociedad votaron a favor de vender sus barcazas en 1895. Buscaron la posibilidad de invertir en algún medio productivo diferente, pero sin éxito. Contrataron un abogado y revisaron los estatutos. La personería jurídica y razón de ser de la Sociedad se redujo a los de un socorro mutuo. Gracias al descubrimiento del reglamento del 15 de marzo de 1897, sabemos que el heredero del gremio, la Sociedad Marítima y Protectora, se convirtió en una sociedad de socorro mutuo por voto en asamblea del 20 de febrero<sup>36</sup>. Esto marcó el fin definitivo del modelo gremial-monopolístico en el puerto.

También hubo un conflicto durante estos años sobre la utilización de otro peso para pesar la pesca que no era el de la Sociedad. Su uso resultaría en la expul-

sión del infractor de la Sociedad (si no se «arrepintiera» en el plazo concedido). El hecho de que en las actas se refieren mucho más a la pesca que a la carga y descarga nos obliga a mirar hacia lo que pasaba en ese sector (además de la coyuntura de carga y descarga). Resulta que justo en esos años estalló un importante esfuerzo de sindicalización en respuesta a la industrialización de la pesca<sup>37</sup>. Es probable que los cambios de la industrialización de la pesca aumentaran las contradicciones entre los patrones y dueños de los buques y los marineros asalariados –rompiendo las tradicionales relaciones más familiares y horizontales.

Desafortunadamente, el abandono del mundo laboral por parte de la Sociedad en 1897 dejó el panorama sin una organización hegemónica o importante. El mercado laboral estuvo compuesto por una variedad de collas privadas –de las cuales no nos queda mucha documentación. No será hasta la segunda década del siglo veinte cuando contemos con información detallada sobre la organización del trabajo portuario.

Notablemente, se dio la primera gran huelga nacional en la marina en 1914; y la segunda, el año siguiente<sup>38</sup>. Aunque se organizaron bajo un modelo más industrial y federal, los sindicatos se formaron por oficio y luego buscaron la afiliación en la UGT o la CNT. En 1915, aparece en la documentación una organización laboral de carácter plenamente sindical en el puerto de Tarragona<sup>39</sup>. Se trata de la «Sociedad de Estibadores y Descargadores del Puerto de Tarragona». Paralelamente, se organizó la «Sociedad de Carreteros, Choferes y Peones» en el sector adyacente de transporte terrestre (evidentemente, vistos como inferiores a los estibadores). Aparece en referencia a una huelga solidaria con los marineros y fogoneros federados de «La Naval» de Barcelona en la primavera de 1916. Esta actividad se prolongó y desencadenó una serie de huelgas en el puerto de Tarragona que no se calmaron hasta mediados de 1917.<sup>40</sup> Las collas participaron en la huelga de los estibadores, pero no se sabe la composición ni los comportamientos de los trabajadores en huelga<sup>41</sup>.

La Sociedad de Estibadores buscaba un mercado laboral cerrado a base de un sistema de inscripción para

la contratación. Esencialmente, formaron una sociedad laboral para poder *volver* a las relaciones laborales negociadas con los comerciantes y frente a las autoridades gubernamentales –relaciones que habían definido las relaciones laborales de la configuración monopolística bajo el sistema gremial hasta apenas dos o tres décadas antes.

Se rompió la huelga solidaria después de varios meses. Después de haber disuelto la sección con el fin de la huelga, la volvieron a refundar poco después: «Los estibadores solicitaron el reconocimiento por parte de la Asociación de Consignatarios de la sección de estiba prometiendo esta que obraría independientemente de sociedad alguna» (es decir, no federarse)<sup>42</sup>.

Pocos años después, el clima se había intensificado de manera importante –después de la revolución en Rusia en 1917 y la huelga de «La Canadiense» en Barcelona en 1919. Así fue el trasfondo de la huelga de carreteros de 1919. En Tarragona, «Las empresas boicoteadas y la lucha contra el esquirolaje eran un constante y tampoco faltaban artefactos que explotaban durante los conflictos, por los cuales siempre terminaban detenidos los sindicalistas, todavía desconociendo la procedencia [del explosivo]»<sup>43</sup>. El uso de esquiroleros para romper la huelga y su organización en el sindicato patronal «La Cruz Amada» fue contestado con violencia<sup>44</sup>.

Durante la dictadura de Primo de Rivera, las huelgas fueron reprimidas por la fuerza<sup>45</sup>. Aun así se dieron varias en Tarragona durante el periodo. A pesar de la debilidad del movimiento laboral en general, se inició una huelga de estibadores en octubre de 1925 (en una coyuntura de represión y violencia). Con demandas salariales, la huelga también fue ligada al intento de formar y defender un Sindicato Único de Trabajadores en Tarragona, estableciendo un modelo industrial de la organización a base de doce «agrupamientos». El segundo agrupamiento fue la «Sección de Transportes Marítimos y Terrestres». Estaba compuesta por una variedad de oficios antiguos e industriales: «Ferroviarios, Marineros, Cargadores y descargadores, Carreteros, Cocheros, Tranviarios, Chouffers,



Mozos de carga y descarga de almacenes, Mozos de cuerda y toda clase de actividad de tracción o transportes»<sup>46</sup>. El esfuerzo fue reprimido y los reclamos organizativos fueron callados. En un resumen hecho en la Memoria de la Cámara de Comercio para el año 1928, se concluyó que las huelgas:

[...] fueron de una gran ayuda frente al sindicalismo revolucionario de Barcelona (es decir, cuando sus fuerzas ya habían sido cercenadas tras los primeros embates huelguísticos). En la Dictadura organizaron algún movimiento reivindicativo, acallado pronto por la fuerza. Al acabar aquella, volvieron a recobrar su iniciativa de subida de tarifas, de reconsideración de horas extras, etc.<sup>47</sup>

La muerte de Primo de Rivera en 1930 y la incapacidad de su sucesor dieron lugar a la proclamación de la Segunda República el 14 de abril de 1931<sup>48</sup>. En gran medida, el primer Gobierno intentó imponer sistemas de negociación sectorial uniendo las asociaciones patronales con las sindicales en jurados mixtos<sup>49</sup>.

En mayo de 1931, la Sociedad de Estibadores propuso a la Cámara de Comercio nuevos términos y condiciones, incluyendo «unas bases para el aumento de jornales y condiciones fijando el número de hombres para la carga y descarga de vapores. Dichas bases son objeto de atento estudio en la Sociedad»<sup>50</sup>. El 30 de julio de 1931, la Sociedad de Estibadores del Puerto se afilió a la filial de la UGT, la Federación Local de Sociedades Obreras de Tarragona, junto con las sociedades de Peones y de Carreteros y Chóferes. Los cargadores y descargadores se afiliaron un año y medio después, en febrero de 1933.

En agosto de 1931 surge un conflicto de los cargadores y descargadores. Parece que se trata de un grupo de descargadores que había salido de la CNT. La causa inmediata fue el despido de unos trabajadores de los almacenes y las estaciones, y su reemplazo con trabajadores a contrato diario. Los estibadores eran de la UGT, mientras que los peones de carga y descarga pertenecían al sindicato del ramo de transportes de la CNT –y no querían trabajar juntos–.<sup>51</sup> Se resolvió el

conflicto negociando entre las partes y con el apoyo del gobernador. Se acordó la readmisión de trabajadores despedidos, un aumento salarial, nuevas bases de trabajo, y el reconocimiento de los sindicatos y su papel en el mercado laboral.

Por su parte, el Gobierno de la República intentó aplicar una estrategia preventiva de negociación institucionalizada para evitar los conflictos abiertos entre la clase trabajadora y los dueños de capital. La aplicación de la estrategia reconciliatoria se manifestó en el Jurado Mixto de Transportes Marítimos, conformado en 1932. Unos meses después se publicaron las bases del acuerdo negociado por el jurado mixto. Se organizó el mercado laboral con contratación neutral a base de listados de trabajadores «aspirantes» y los privilegiados «habituales» –un sistema más parecido a las collas que al gremio<sup>52</sup>.

A pesar de sus evidentes logros iniciales, el Jurado Mixto del Sector de Transporte Marítimo estaba entre los primeros de caer en crisis a nivel regional. «Según la UGT, se constituía con la esperanza de resolver los conflictos pendientes pero que, al año y pico de su funcionamiento, actuaba muy lentamente»<sup>53</sup>. La CNT generalmente estuvo en contra de la participación en los jurados mixtos por ser aparatos de conciliación con la burguesía y su estado<sup>54</sup>.

Los años del segundo Gobierno (el Bienio Negro) estuvieron marcados por la lucha ideológica militante entre sectores de la UGT y la CNT y la rebelión de octubre de 1934<sup>55</sup>. Unos censos obreros calcularon que había una entidad obrera de estibadores en 1934 con 130 socios; dos en 1935 con un total de 445; y una sociedad en 1936 con 119 afiliados<sup>56</sup>.

A finales de 1935, había resurgido la conflictividad en el puerto por algún incumplimiento por parte de los obreros del acuerdo anterior. Tuvo de trasfondo la competencia y conflictividad entre la CNT y la UGT.

El tercer Gobierno de la República fue elegido en enero de 1936, que formó un gobierno de izquierdas bajo Manuel Azaña a mediados de febrero (el llamado «Frente Popular»). Con el conflicto laboral en Tarrago-

na prolongándose seis meses, en mayo de 1936 la Cámara de Comercio le comunicó al Ministerio de Hacienda su valoración favorable sobre la probable aceptación de unas nuevas bases de trabajo por parte de los estibadores y peones de carga. En su comunicación menciona la escasa afiliación y la pugna entre los sindicatos<sup>57</sup>.

Pocos meses después estalló el golpe de estado frustrado del 17 de julio de 1936. Aunque los elementos insurrectos fueron suprimidos en algunas poblaciones por las milicias obreras y elementos del «orden» leales al Gobierno de la República. Se había desatado la Guerra Civil.<sup>58</sup> A lo largo de la conflagración, Tarragona fue bombardeada por la aviación italiana y alemana, lo que causó miles de bajas en la población civil<sup>59</sup>. «El puerto va a recibir 122 bombardeos dirigidos principalmente contra los muelles y las instalaciones comerciales»<sup>60</sup>.

El 15 de enero de 1939 las tropas nacionales entraron la ciudad –a lo que le siguió la persecución y represión de elementos sindicales o particularmente leales a la República. Se han identificado 766 personas ejecutadas después de la guerra<sup>61</sup>. Se sabe de la represión de elementos del sector de transportes, incluyendo 39 ferroviarios y 19 choferes, y 15 pescadores, cinco marineros, un estibador y un marinero mercante encarcelados o fusilados<sup>62</sup>.

El archivo de la Sociedad Marítima Protectora contiene un certificado de los primeros días del franquismo en la ciudad que confirma que el presidente del «Gremio de Mareantes» –es decir, la sociedad de socorros mutuos –era «adicto al régimen franquista»<sup>63</sup>. Las actividades de socorros mutuos fueron integradas en el nuevo marco institucional, y las actividades religiosas volvieron a tomar importancia<sup>64</sup>. En tanto a las sociedades obreras –o lo que quedaba de ellas–, los trabajadores tendrían que acomodarse al nuevo régimen de sindicalismo vertical en el puerto, como en el resto de sectores.

## ■ CONCLUSIONES

En Tarragona, los mareantes mantuvieron su organización gremial –a pesar de las liberalizaciones y aboliciones gremiales y de la Matrícula– hasta convertirse en la sociedad de socorros mutuos a finales del diecinueve. Aunque se desconoce su actuación durante la guerra napoleónica –en la cual la ciudad de Tarragona fue sitiada y parcialmente destruida–, el gremio se convirtió en «Hermandad» durante el Trienio Liberal. Evitaron la abolición de los gremios de mar en 1864 por un detalle legal y resistieron los intentos de formar cuadrillas privadas durante estos años. Y con la abolición de la Matrícula de Mar en 1873, simplemente cambiaron el nombre de «Gremio de Mareantes» a «Sociedad Marítima y Protectora» y siguieron como si no hubiera pasado nada (exceptuando la venta de sus bienes religiosocereoniales durante la Primera República). A pesar de la competencia de cuadrillas privadas a partir de 1880, no fue hasta 1897 cuando la Sociedad abandonó el mundo laboral, que pasó a reconstituirse como una sociedad de socorro mutuo bajo el mismo nombre.

En términos cronológicos, ubicamos la revolución portuaria concretamente en las obras infraestructurales llevadas a cabo en Tarragona en las décadas de 1880 y 1890. Con los cambios institucionales que liberalizaron el trabajo hecho y puesto en marcha, las obras derrumbaron, finalmente, el antiguo (y una vez legalmente privilegiado) dominio de los «hijos de padres de la mar» sobre el trabajo en el puerto de Tarragona, lo que permitió la intromisión laboral de los «terrestres» (forasteros o no). Donde antes era necesario tener hombres de mar utilizando lanchas y barcas entre la playa y los buques, con la revolución portuaria fue preciso poder atracar los enormes buques directamente en los muelles, conectados por planchas para cargarlos y descargarlos de manera más eficiente por terrestres. Seguía siendo un trabajo manual –la carga se llevaba sobre las espaldas de hombres y bestias por igual–, poco mecanizado más allá de alguna grúa. Además de alguna lancha o bar-



caza para ciertas mercancías, se trabajaba con herramientas muy sencillas, como el emblemático gancho, lazos y poleas, planchas o algún carro de mano bien entrado el siglo veinte.

Cuando volvemos a tener noticias de una organización más allá de las cuadrillas privadas (en la segunda década del veinte), el objetivo de la sociedad de descargadores –a su vez compuesta por los hombres de la colla– fue volver a tener una sola organización, reconocida y con facultades para negociar con los consignatarios frente a los buenos oficios de las autoridades locales. Es decir, en su base, la lucha sindical buscaba volver a tener relaciones laborales mejor organizadas y representativas de algunos valores y prácticas gremiales.

## ■ BIBLIOGRAFÍA

- Alemany i Llovera, Joan. *El Puerto de Barcelona. Un pasado, un futuro*. Barcelona: Lunwerg, 2002.
- Alemany, Joan, Jordi Blay Boqué, y Santiago Roquer. *Port de Tarragona: història i actualitat*. Tarragona: Junta del Port de Tarragona, 1986.
- Arnabat Mata, Ramon. «Associacionisme i mobilització dels boters: Catalunya, 1871-1887». *Estudis d'història agrària*, n.o 26 (2014): 13-24.
- Arnabat Mata, Ramon. «“Conscientes, energéticos y pensadores”: Sociabilidad, sindicalismo y movilización de los toneleros españoles». En *Historia de la sociabilidad contemporánea: del asociacionismo a las redes sociales*, editado por Ramon Arnabat i Mata y Montserrat Duch Plana. València: Universitat de València, 2014.
- Arnabat Mata, Ramon. Entre el oficio y el sindicato: los toneleros españoles (1871 y 1932)». *Historia Social*, 2016, 39-57.
- Barnosell, Genís. *Orígens del sindicalisme català*. Eumo editorial, 1999.
- von Briesen, Brendan J. «Service-Sector Guilds and the Challenge of Liberalization: The Organization of Maritime-Cargo Handling in Barcelona, c. 1760-1840». Ph.D., Universitat de Barcelona, 2017. [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/122224/1/BJvB\\_PhD\\_THESIS.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/122224/1/BJvB_PhD_THESIS.pdf).
- Casanova, Julián. *Historia de España: República y Guerra Civil*. Historia de España. Barcelona: Crítica/Marcial Pons, 2007.
- Clavera i Monjonell, Joan, Albert Carreras, Josep M. Delgado, y César Yáñez. *Economía e historia del Puerto de Barcelona: tres estudios*. 1a. ed. Biblioteca Civitas economía y empresa. Madrid, España: Port Autònom de Barcelona ; Editorial Civitas, 1992.
- Cortadella, Tomás (Escribano de Mar), [Gremio de Mareantes], y [Gremio de Pescadores]. «[“Reglamento de Carga y Descarga en el Puerto y la Playa de la Ciudad de Tarragona”]». Tarragona, 28 de octubre de 1799. Fons Gremi de Marejants,. Arxiu del Port de Tarragona (APT).
- Duch i Plana, Montserrat. «Les societats de protecció mútua de Tarragona al segle XIX». *Universitas Tarracensis. Revista de Geografia, Història i Filosofia*, n.o 5 (1982): 121-32.
- Duch Plana, Montserrat. *República, reforma i crisi. El Camp de Tarragona (1931-1936)*. Edicions El Mèdol. Tarragona, 1994.
- Escoda Múrrria, Coia, Carme Montaña Carreras, José Luis Navarro Royo, y Mercè Toldrà Dalmau. *El Puerto de Tarragona*. Barcelona: Autoritat Portuària de Tarragona; Lunwerg Editores, 2002.
- Ferrer i Bosch, Maria Antònia. *Història de Tarragona: una ciutat mediterrània*. 1. ed. Tarragona: Arola Editors, 2006.
- Garcia i Domingo, Enric. *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. Barcelona: Icaria, 2017.
- Gómez Cruz, Carme. «La Ciudad de Tarragona en la Época de la Dictadura de Primo de Rivera». Ph.D., U. Bar-

- celona (Tarragona), 1990. U. Barcelona, Dept. de Historia Contemporánea.
- González Huix, Francisco J. *El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil, 1936-1939*. Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1995.
- Gremio de Bastaixos de Capsana y Macips de Ribera. *Estatutos del Gremio ó Confradía de Bastaixos de Capsana y Massips de Ribera : fundado en Tarragona en el año 1513 y viniendo poco después a esta ciudad: reformado en el año 1873 bajo el nombre de Unión de Faquines de la Aduana de Barcelona y reconstituido el 1903*. Barcelona: Imp. E Badia, 1910.
- Heerma van Voss, Lex, y Marcel van der Linden. «Estibadores: configuraciones 1790-1970». Traducido por Sanchis Martínez. *Historia social*, n.o 45 (1 de enero de 2003): 35-52.
- Heras Caballero, Pedro Antonio. *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)*. U. Rovira y Virgili, 1994.
- Hernández Sandoica, Elena. «La Compañía Trasatlántica Española: una dimensión ultramarina del capitalismo español». *Historia Contemporánea*, n.o 2 (1989): 119-37.
- Ibarz, Jordi, y Mònica Borrell Cairoi. «Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX al XX». *Revista de Historia Industrial*, 2020, vol. XXIX, num. 78, p. 45-83, 2020.
- Ibarz, Jordi. «Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873». *Ayer: Revista de Historia Contemporánea* 120, n.o 4 (2020).
- Ibarz, Jordi, y Brendan J. von Briesen. «From Corporations to Companies: The Development of Capitalism in Maritime Cargo Handling in the Port of Barcelona (c.1760-1873)». *International Labor and Working-Class History*, n.o 102 (2022): 200-224. <https://doi.org/10.1017/S0147547922000023>.
- Juliá, Santos. «Un sindicalismo de movilización de masas en el Madrid de la Segunda República». En *Estudios de Historia de España: Homenaje a Manuel Tuñón de Lara*, editado por Santiago Castillo, Carlos Forcadell, Ma-Carmen García-Nieto, y Juan Sisnio Pérez Garzón, 151-60. Madrid: U. Internacional «M. Pelayo», 1981.
- Largo Jiménez, Fernando. «Institutional factors in the decline of Spanish workers' mutualism. The case of Barcelona in the first third of the 20th century». *International Journal of the Commons* 10, n.o 2 (26 de agosto de 2016): 642. <https://doi.org/10.18352/ijc.740>.
- López Bonillo, Diego, y Salvador J. Rovira i Gómez. *El port de Tarragona*. 1a ed. Tarragona: Caja de Pensiones «La Caixa», 1986.
- Mendels, Franklin F. «Proto-industrialization: the first phase of the industrialization process». *The journal of economic history* 32, n.o 01 (1972): 241-61.
- Muntané Pueyo, Daniel. «L'associacionisme pesquer al llevant espanyol en la transició de la vela al motor». Ph.D., U. Barcelona, 2023.
- Ogilvie, Sheilagh. *The European Guilds: An Economic Analysis*. The Princeton Economic History of the Western World. Princeton [etc.]: Princeton U. Press, 2019.
- Olaya Morales, Francisco. *Movimiento obrero español, siglo XIX*. Móstoles, Madrid, España: Nossa y J. Editores, S.L. «Madre Tierra», 1994.
- Pascual Ramos, Eduardo. «Formación e instrucciones de la expedición anfibia para la conquista de Mallorca (1715)». *Revista Universitaria de Historia Militar* 5, n.o 10 (2016): 46-66.
- Real Consulado de Madrid. *Guía mercantil de España para el año 1829: 2a Parte*. Imprenta de I. Sancha, 1829.
- Recasens Llorç, Josep. *La repressió franquista a Tarragona*. P.U. Rovira i Virgili, 2019.



- Rovira i Gómez, Salvador J. *Breu Història de Tarragona*. Tarragona: Òmnium Cultural Tarragonès, 1984.
- Sabaté i Bosch, Josep Maria. *El Gremi de Marejants (Societat Marítima i Protectora): una aproximació històrica*. Tarragona: [Ajuntament]: Gremi de Marejants, 1992.
- Sanet i Jové, Josep Maria. *Patrons i pilots de la Marina Mercant de Tarragona: Primer terç del segle XIX*. Tarragona: Silva, 2013.
- Sanet i Jové, Josep Maria. *Patrons i pilots de la Marina Mercant de Tarragona: Segon terç del segle XIX*. P. Port de Tarragona i Silva Ed., 2018.
- Sanet i Jové, Josep Maria, y Salvador J. Rovira i Gómez. *Els Patrons setcentistes de la Marina Mercant de Tarragona*. Silva Editorial, 2010.
- Simón, Eugeni Perea. «La Guerra Civil espanyola al Camp de Tarragona: Apunts a l'estat de la qüestió». *Quaderns de Vilaniu*, 2006, 141-59.
- Soriano Jiménez, Ignacio Clemente. *L'anarquisme a Tarragona (1917-1924)*. *Formós Plaja i Carme Paredes*. Publicacions Universitat Rovira i Virgili, 2016.
- Termes Ardèvol, Josep. *Anarquismo y sindicalismo en España. La I Internacional (1864-1881)*. Barcelona, Ed. Ariel, 1972.
- de Zalvíde, Manuel. «Reglas, que deberan observar los Matriculados de esta Ciudad dedicados à la Navegacion, carga, y descarga [...] [Tarragona]». Tarragona, abril de 1773. Fons Gremi de Marejants,. Arxiu del Port de Tarragona (APT).
- de Zalvíde, Manuel, y Francisco Lacoma. «Reglamento de Navegación, Carga, y Descarga para el Gremio de Nuestra Señora de los Dolores, Candelaria, Y San Telmo de la Ciudad de Tarragona». Tarragona, 4 de mayo de 1773. Fons Gremi de Marejants,. Arxiu del Port de Tarragona (APT).
- Zamora Terrés, Juan. «El sindicato libre de la marina mercante, un intento de unidad sindical: notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante». Ph.D., Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 1997.

## ■ NOTAS

1. El autor es miembro del grupo consolidado de investigación Trabajo, Instituciones y Género, de la Universitat de Barcelona, y participa en el proyecto *Trabajo y movilidad social en la Cataluña contemporánea (1836-1936)* (PID2021-122261NB-I00; IP: Llorenç Ferrer Alòs), financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

2. Joan ALEMANY, Jordi BLAY BOQUÉ y Santiago ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat* (Tarragona: Junta del Port de Tarragona, 1986); Joan ALEMANY i LLOVERA, *El Puerto de Barcelona. Un pasado, un futuro* (Barcelona: Lunweg, 2002).

3. Josep MARIA SANET i JOVÉ, *Patrons i pilots de la Marina Mercant de Tarragona. Segon terç del segle XIX* (Tarragona: P. Port de Tarragona i Silva Editorial, 2018), 19.

4. Brendan J. VON BRIESEN, «Service-Sector Guilds and the Challenge of Liberalization: The Organization of Maritime-Cargo Handling in Barcelona, c. 1760-1840» (Ph.D., Universitat de Barcelona, 2017), 342-59.

5. Jordi IBARZ y Mònica BORRELL CAIROL, «Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX al XX», *Revista de Historia Industrial* XXIX, núm. 78 (2020): 45-83.

6. Tomás CORTADELLA (Escribano de Mar), [Gremio de Mareantes], y [Gremio de Pescadores], «[“Reglamento de Carga y Descarga en el Puerto y la Playa de la ciudad de Tarragona”] (Tarragona: Fons Gremi de Marejants, Arxiu del Port de Tarragona APT), 28 de octubre de 1799».

7. Josep Maria SANET i JOVÉ, *Patrons i pilots de la Marina Mercant de Tarragona. Primer terç del segle XIX* (Tarragona: Silva Editorial, 2013), 25; SANET i JOVÉ, *Patrons i pilots de la Marina Mercant de Tarragona. Segon terç del segle XIX*, 23.

8. APT, *Llibre d'Actes de la SPM* (9 febrero 1890). *Sheilagh Ogilvie, The European Guilds: An Economic Analysis*. The Princeton Economic History of the Western World (Princeton: Princeton University Press, 2019), 83-171.

9. Lex Heerma VAN VOSS y Marcel VAN DER LINDEN, «Estibadores: configuraciones 1790-1970», trad. Sanchis Martínez, *Historia social*, núm. 45 (1 de enero de 2003): 35-52.

10. Eduardo PASCUAL RAMOS, «Formación e instrucciones de la expedición anfibia para la conquista de Mallorca (1715)», *Revista Universitaria de Historia Militar* 5, núm. 10 (2016): 46-66.

11. Manuel de ZALVÍDE, «Reglas, que debieran observar los matriculados de esta ciudad dedicados à la navegacion, carga y descarga [...]» (Tarragona: Fons Gremi de Marejants, Arxiu del Port de Tarragona, 30 abril de 1773), 2.

12. Gremio de Bastaixos de Capsana y Macips de Ribera, *Estatutos del Gremio ó Confradía de Bastaixos de Capsana y Massips*

*de Ribera: fundado en Tarragona en el año 1513 y viniendo poco después a esta ciudad: reformado en el año 1873 bajo el nombre de Unión de Faquines de la Aduana de Barcelona y reconstituido el 1903* (Barcelona: Imp. E. Badia, 1910).

13. Manuel de ZALVÍDE, «Reglas para Matriculados de Tarragona de 1773»; Manuel de ZALVÍDE y Francisco LACOMA, «Reglamento de Navegación, Carga, y Descarga para el Gremio de Nuestra Señora de los Dolores, Candelaria, Y San Telmo de la Ciudad de Tarragona» (Tarragona, 4 de mayo de 1773), Fons Gremi de Marejants, Arxiu del Port de Tarragona (APT).

14. Joan CLAVERA i MONJONELL *et al.*, *Economía e historia del Puerto de Barcelona: tres estudios* (Madrid: Port Autònom de Barcelona; Editorial Civitas, 1992). NB: al parecer, podría haber un error en las tablas del primer estudio, pero la posición de Salou en el dieciocho se resalta de todas formas.

15. Franklin F. MENDELS, «Proto-industrialization: the first phase of the industrialization process», *The Journal of Economic History* 32, núm. 1 (1972): 241-61; ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 63-65; Pedro Antonio HERAS CABALLERO, *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)* (Universitat Rovira y Virgili, 1994), 17-45; Real Consulado de Madrid, *Guía mercantil de España para el año 1829: 2a Parte* (Imprenta de I. Sancha, 1829), 11-17.

16. ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 90-94.

17. Montserrat DUCH i PLANA, «Les societats de protecció mútua de Tarragona al segle XIX», *Universitas Tarraconensis. Revista de Geografia, Història i Filosofia*, núm. 5 (1982): 121-32; HERAS CABALLERO, *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)*, 233-41; Ramon ARNABAT MATA, «Associacionisme i mobilització dels boters: Catalunya, 1871-1887», *Estudis d'història agrària*, núm. 26 (2014): 13-24; Ramon ARNABAT MATA, «Entre el oficio y el sindicato: los toneleros españoles (1871 y 1932)», *Historia Social* (2016): 39-57.

18. Ramon ARNABAT MATA, «Conscientes, energéticos y pensadores: sociabilidad, sindicalismo y movilización de los toneleros españoles», en *Historia de la sociabilidad contemporánea: del asociacionismo a las redes sociales*, ed. Ramon ARNABAT i MATA y Montserrat DUCH PLANA (València: Universitat de València, 2014), 82.

19. Salvador J. ROVIRA i GÓMEZ, *Breu història de Tarragona* (Tarragona: Òmnium Cultural Tarraconès, 1984), 63.

20. ROVIRA i GÓMEZ, *Breu història de Tarragona* 62.

21. ROVIRA i GÓMEZ, *Breu història de Tarragona*, 62; LÓPEZ BONILLO y ROVIRA i GÓMEZ, *El puerto de Tarragona*, 35-39. La cualificación de «en teoría» viene de Maria Antònia FERRER i BOSCH, *Història de Tarragona: una ciutat mediterrània* (Tarragona: Arola Editors, 2006), 172.



22. SANET I JOVÉ, *Patrons i pilots de Tarragona. Primer terç del segle XIX*, 28.
23. de ZALVÍDE, Reglas para Matriculados de Tarragona de 1773, 3. [1 quintal = 0.1toneladas; son buques de entre 20 y 40 toneladas]
24. Josep Maria SANET I JOVÉ y Salvador J. ROVIRA I GÓMEZ, *Els patrons setcentistes de la Marina Mercant de Tarragona* (Silva Editorial, 2010); SANET I JOVÉ, *Patrons i pilots de Tarragona. Primer terç del segle XIX*; SANET I JOVÉ, *Patrons i pilots de Tarragona. Segon terç del segle XIX*.
25. LÓPEZ BONILLO y ROVIRA I GÓMEZ, *El port de Tarragona*, 35-59; ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 61-71.
26. ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 51-71.
27. SANET I JOVÉ, *Patrons i pilots de Tarragona. Primer terç del segle XIX*, 12-13, 12.
28. Jordi IBARZ, «Fin del sistema gremial. Liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873»; *Ayer: Revista de Historia Contemporánea* 120, núm. 4 (2020); Jordi IBARZ y Brendan J. VON BRIESEN, «From Corporations to Companies: The Development of Capitalism in Maritime Cargo Handling in the Port of Barcelona (c.1760-1873)», *International Labor and Working-Class History*, núm. 102 (2022): 200-224, <https://doi.org/10.1017/S0147547922000023>.
29. Josep TERMES ARDÈVOL, *Anarquismo y sindicalismo en España. La I Internacional (1864-1881)* (Barcelona, Editorial Ariel, 1972); HERAS CABALLERO, *El sexenio democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)*, 233-41; Francisco OLAYA MORALES, *Movimiento obrero español, siglo XIX* (Móstoles, Madrid, España: Nosa y J. Editores, S.L. «Madre Tierra», 1994), 299-345.
30. ARNABAT MATA, «Associacionisme i mobilització dels boters: Catalunya, 1871-1887»; ARNABAT MATA, «Conscientes, energéticos y pensadores: Sociabilidad, sindicalismo y movilización de los toneleros españoles»; ARNABAT MATA, «Entre el oficio y el sindicato: los toneleros españoles (1871 y 1932)».
31. Genís BARNOSSELL, *Orígens del sindicalisme català* (Eumo Editorial, 1999).
32. ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 103; Elena HERNÁNDEZ SANDOICA, «La Compañía Trasatlántica Española: una dimensión ultramarina del capitalismo español», *Historia Contemporánea*, núm. 2 (1989): 119-37; Enric GARCIA I DOMINGO, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)* (Barcelona: Icaria, 2017).
33. ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 98-103; Coia ESCODA MÚRRRIA et al., *El Puerto de Tarragona* (Barcelona: Autoritat Portuària de Tarragona y Lunweg Editores, 2002), 73-80.
34. ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 100-102.
35. SANET I JOVÉ, *Patrons i pilots de la Marina Mercant de Tarragona. Segon terç del segle XIX*, 24; SANET I JOVÉ, *Patrons i pilots de la Marina Mercant de Tarragona. Primer terç del segle XIX*, 78-79.
36. «Reforma del Reglamento de la Sociedad Marítima y Protectora de Tarragona» (Tarragona, Tipografía Tarraconense: 1897), Archivo General de la Marina, Legajo 4771, 8. «Liga Marítima solicita datos y noticias para la fundación de un Montepío Marítimo Nacional». Hasta ahora, la literatura apuntaba a que esta importante transformación se hizo más de una década después, descontextualizando el proceso.
37. Daniel MUNTANÉ PUEYO, «L'associacionisme pesquer al llevant espanyol en la transició de la vela al motor» (Ph.D., Universitat de Barcelona, 2023).
38. Juan ZAMORA TERRÉS, «El sindicato libre de la marina mercante, un intento de unidad sindical: notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante» (PhD, Universitat Politècnica de Catalunya, 1997), 105-204.
39. Carme GÓMEZ CRUZ, «La ciudad de Tarragona en la época de la dictadura de Primo de Rivera» (Ph.D., Universitat de Barcelona (Tarragona), 1990), 506-23.
40. GÓMEZ CRUZ, «La ciudad de Tarragona en la época de la dictadura de Primo de Rivera», 513.
41. GÓMEZ CRUZ, «La ciudad de Tarragona en la época de la dictadura de Primo de Rivera», 507.
42. GÓMEZ CRUZ, «La ciudad de Tarragona en la época de la dictadura de Primo de Rivera», 514.
43. Ignacio Clemente SORIANO JIMÉNEZ, *L'anarquisme a Tarragona (1917-1924). Formós Plaja i Carme Paredes* (Publicacions Universitat Rovira i Virgili, 2016), 137.
44. GÓMEZ CRUZ, «La Ciudad de Tarragona en la Época de la Dictadura de Primo de Rivera», 523.
45. GÓMEZ CRUZ, «La ciudad de Tarragona en la época de la dictadura de Primo de Rivera», 507.
46. SORIANO JIMÉNEZ, *L'anarquisme a Tarragona (1917-1924). Formós Plaja i Carme Paredes*, 235-37.
47. GÓMEZ CRUZ, «La ciudad de Tarragona en la época de la dictadura de Primo de Rivera», 507.
48. Julián CASANOVA, *Historia de España: República y Guerra Civil*, Historia de España (Barcelona: Crítica/Marcial Pons, 2007), 3-37.
49. CASANOVA, *Historia de España: República y Guerra Civil*, 75-151.

50. *La Voz de la Provincia*, 22 de mayo de 1931, 3; disponible en el Arxiu Municipal de Tarragona, Biblioteca Hemeroteca, colección de prensa digital [AMT].
51. Montserrat DUCH PLANA, *República, reforma i crisi. El Camp de Tarragona (1931-1936)* (Tarragona: Edicions El Mèdol, 1994).
52. *Diari de Tarragona*, 22 de diciembre de 1932, 3-4; *Diari de Tarragona*, 23 de diciembre de 1932, 3-6.
53. DUCH PLANA, *República, reforma i crisi. El Camp de Tarragona (1931-1936)*, 34-53, 39.
54. Santos JULIÁ, «Un sindicalismo de movilización de masas en el Madrid de la Segunda República», en *Estudios de Historia de España: Homenaje a Manuel Tuñón de Lara*, ed. Santiago CASTILLO *et al.* (Madrid: Universidad Internacional Menéndez Pelayo: 1981), 151-60.
55. CASANOVA, *Historia de España: República y Guerra Civil*, 153-84.
56. DUCH PLANA, *República, reforma i crisi. El Camp de Tarragona (1931-1936)*, 34-53, 36.
57. DUCH PLANA, *República, reforma i crisi. El Camp de Tarragona (1931-1936)*, 45.
58. CASANOVA, *Historia de España: República y Guerra Civil*, 187-219.
59. Francisco J. GONZÁLEZ HUIX, *El puerto y la mar de Tarragona durante la Guerra Civil, 1936-1939* (Institut d'Estudis Tarraco-nenses Ramon Berenguer IV, 1995); Eugeni PEREA SIMÓN, «La Guerra Civil espanyola al Camp de Tarragona: Apunts a l'estat de la qüestió», *Quaderns de Vilaniu* (2006): 141-59.
60. ALEMANY, BLAY BOQUÉ y ROQUER, *Port de Tarragona: història i actualitat*, 116-17, 116.
61. "Víctimas de la repressió Franquista (1939-1948)", proyecto digital del Archivo Municipal de Tarragona. [consultado el 22 de septiembre de 2021].
62. Josep RECASENS LLORT, *La repressió franquista a Tarragona* (Universitat Rovira i Virgili: 2019). Basado en archivos policiales y jurídicos de entre 1939 y 1950.
63. APT, 2.3, «Certificat a favor de Joan Garcia Solanes, president del Gremi com a persona addicta al règim franquista», 7-2-1939.
64. Fernando LARGO JIMÉNEZ, «Institutional factors in the decline of Spanish workers' mutualism. The case of Barcelona in the first third of the 20th century», *International Journal of the Commons* 10, núm. 2 (26 de agosto de 2016), 642, <https://doi.org/10.18352/ijc.740>; Josep Maria SABATÉ i BOSCH, *El Gremi de Marejants (Societat Marítima i Protectora): una aproximació històrica* (Tarragona: [Ajuntament]: Gremi de Marejants, 1992).

