

Els esquirols de la vaga d'octubre de 1931 al port de Barcelona

Jordi Ibarz Gelabert*

Després d'un estiu molt conflictiu, l'octubre de 1931 els estibadors del port de Barcelona es van declarar de nou en vaga. Aquesta vaga significà no sols un enfrontament entre els treballadors i els seus empresaris, sinó també entre dues organitzacions obreres, la CNT i la UGT. La vaga es va resoldre amb l'ingrés al port de centenars de nous treballadors, que s'incorporaren a un nou sindicat organitzat en aquell moment per la UGT. Els treballadors d'aquest sindicat acceptaren treballar sota unes noves condicions i, en conseqüència, s'eliminaren les millores laborals aconseguides pels estibadors portuaris uns pocs mesos abans.

La incorporació sobtada d'un bon nombre de treballadors, que en la seva major part aconseguiren romandre en el port durant molt de temps, sobredimensionà el mercat de treball portuari. Això, juntament amb l'afectació del tràfic marítim per la crisi associada a la Gran Depressió dels anys 30, generà un greu problema per l'escassetat de feina, que no es pogué resoldre fins uns anys després, ja durant el franquisme. L'estudi de la vaga de 1931 permet d'aprofundir en el coneixement del funcionament del mercat de treball portuari.

El recurs a treballadors aliens a una empresa o a un sector productiu per vèncer la resistència dels vaguistes ha estat una constant en la història del moviment obrer. En el context català, aquests trenca-vagues han rebut el nom d'esquirols. Els treballadors que actuaren com a esquirols en la vaga d'octubre de 1931 van rebre aquesta consideració per part dels vaguistes. En aquest cas, la seva incorporació al treball estigué sota la cobertura del sindicalisme ugetista. Des de la premsa anarcosindicalista, els esquirols foren denigrats i conceptuals com a persones alienes al sector i desconexedores de les tasques portuàries.

L'objectiu principal de la comunicació és determinar fins a quin punt aquells esquirols eren un grup realment diferenciat o formaven part del mateix entorn portuari. La metodologia bàsica emprada ha consistit a confrontar el discurs obrer articulat sobre els esquirols al port amb la informació disponible sobre alguns trets importants de la seva composició social. Per definir els trets del discurs obrer sobre els esquirols de la vaga portuària he emprat la premsa sindical, principalment *Solidaridad Obrera*. He utilitzat les tècniques de l'anàlisi nominal per realitzar la caracterització social d'aquest grup d'esquirols, així com la de la resta dels estibadors portuaris. Per això m'ha calgut conèixer els

* Universitat de Barcelona. Aquest treball forma part del projecte d'investigació del Ministerio de Ciencia e Innovación "La reconstrucción de la actividad económica en la Cataluña Contemporánea: Trabajo, demografía y economías familiares" HAR2011-26951.

noms dels treballadors portuaris, així com com els dels esquiroles, dades que he aconseguit emprant llistats sindicals procedents de diversos arxius i també el fons de la Organización de Trabajos Portuarios de Barcelona, que conté el cens i les dades dels treballadors portuaris de Barcelona de 1943. Amb les dades d'aquest darrer arxiu i també amb la informació existent al Padró Municipal de Barcelona, he traçat la caracterització social i del lloc de residència dins de la ciutat, tant dels esquiroles com dels altres treballadors portuaris. Amb això, he pogut comparar els dos grups atenent a les seves edats, llocs d'origen, llocs de residència i trajectòries professionals.

Els esquiroles en la historiografia del treball

En aquest estudi, he adoptat la perspectiva de la Història Social. Com és ben sabut, en els seus orígens, aquesta especialitat fou bàsicament una història militant, que dedicà la seva atenció principal als col·lectius més actius del moviment obrer. Això no obstant, des de fa ja molts anys, ha considerat també grups menystinguts en un primer moment. Així, per exemple, ha abordat l'estudi del sindicalisme catòlic, de les societats de socors mutus i, en general, d'aquells grups i institucions que no eren considerats subjecte revolucionari. L'important paper dels esquiroles utilitzats pels empresaris per acabar amb les demandes obreres, o la seva caracterització com un fenomen ubic i significatiu, no ha estat suficient com per convertir-los en un centre d'atenció. En la historiografia forana del treball i de les relacions laborals, l'estudi dels esquiroles i de l'esquirolatge, malgrat no ser un terreny erm, tampoc no ha merescut una atenció preferent. En general, els estudis s'han centrat en un petit nombre d'incidents molt visibles, dels quals s'han extret conclusions a partir de dades molt limitades.¹

Una altra línia de treball s'ha dedicat a l'anàlisi macroeconòmica i sistemàtica de les vagues per conèixer la importància de l'esquirolatge en l'organització del mercat de treball.² Aquests estudis, que han considerat el nombre de vaguistes i els percentatges d'esquiroles ocupats en les vagues, participen en un debat historiogràfic centrat en la recerca de tendències generals en la utilització d'esquiroles, tant pautes geogràfiques com referides al tipus de empreses. Es discuteix sobre si l'ús d'esquiroles resulta més fàcil o més difícil en petites comunitats o sobre si hi ha uns sectors productius més propensos que d'altres a la utilització d'esquiroles. De moment, les tendències observades són contradictòries i poc concloents, de manera que el debat resta obert.

És un tema important –i també debatut en aquests estudis– conèixer si els esquiroles pertanyien a la mateixa comunitat dels vaguistes o no. Es discuteix sobre fins a quin punt els esquiroles són aliens a les comunitats on es plantegen les vagues, i sobre els significats de tot això. En aquest sentit, en el cas dels Estats Units, es reflexiona sobre la utilització de l'antagonisme racial per fer actuar com

1. Joshua L. ROSENBLOOM, «Strikebreaking and the Labor Market in the United States, 1881-1894», *The Journal of Economic History*, 58-1 (març 1998), pàg. 203.

2. ROSENBLOOM, «Strikebreaking...

esquirols els treballadors afroamericans en conflictes protagonitzats per treballadors blancs.³ Un tema recurrent en tots aquests estudis es refereix a la violència associada a la utilització d'esquirols en les vagues. Finalment, hi ha una línia d'investigació més centrada en els aspectes culturals. Així, hi ha estudis que analitzen el paper de diversos col·lectius que feren d'esquirols i com això influí en la configuració de la seva masculinitat.⁴ En aquests treballs s'assenyala l'estreta relació existent entre la trajectòria del paramilitarisme antisindical i les canviants nocions de la masculinitat en els Estats Units durant el segle xx.⁵

En el nostre àmbit historiogràfic, en molts dels estudis realitzats sobre el moviment obrer els esquirols apareixen inevitablement. Això no obstant, malgrat la seva importància, per la poca atenció que se'ls hi ha dedicat, sembla com si fossin sols una mena de comparses en la conflictivitat obrera. El seu estudi constitueix una mena de forat negre historiogràfic. En un llibre, ja clàssic, sobre el treball industrial a Espanya, Soto Carmona, en analitzar les vagues, dedica unes poques pàgines a parlar dels esquirols. La informació estadística hi és escassa. Fa una anàlisi del nombre d'esquirols admesos i de vaguistes acomiadats a Barcelona entre 1903 i 1914, i també dedica atenció a l'increment de la violència contra els esquirols a partir de principis dels anys 20.⁶ Aquesta mena de temes són centrals en l'estudi de l'esquirolatge i també han estat recollits per un estudi recent dedicat específicament al tema, el de Juan Cristóbal Marinello sobre l'esquirolatge a la província de Barcelona.⁷ En aquesta comunicació, fent servir com a base principal les mateixes fonts que Soto Carmona, arribo a conclusions similars, tant pel que fa al nombre d'esquirols com a la violència emprada en contra d'ells.⁸ La principal aportació d'aquesta investigació consisteix en la construcció cultural de la figura de l'esquirol.

En qualsevol cas, l'esquirolatge en els ports espanyols no ha rebut una atenció específica. El sector portuari era possiblement un dels més propensos a la utilització d'esquirols i on la violència en contra es manifestava amb més duresa. En general, s'ha considerat que el sistema de contractació eventual als ports feia els estibadors especialment vulnerables a l'acció de l'esquirolatge.⁹ En els ports espanyols fou molt habitual la substitució de vaguistes per esquirols. Això s'esdevingué ja, per exemple, en la vaga portuària de Gijón el 1901.¹⁰ O poc abans del període considerat en aquesta comunicació, trobem constància del

3. Warren C. WHATLEY, «African-American Strikebreaking from the Civil War to the New-Deal», *Social Science History*, 17 (1994), pàg. 525-558; Cliff BROWN i Terry BOSWELL, «Strikebreaking or Solidarity in the Great Steel Strike of 1919: a Split Labor Marker, Game-Theoretic, and QCA Analysis», *American Journal of Sociology*, 100-6 (maig 1995), pàg. 1.479-1.519.
4. Stephen H. NORWOOD, *Strikebreaking and Intimidation: Mercenaries and Masculinity in Twentieth-Century America*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2002.
5. Brian KELLY, «Bad Ol'Boys: Scabs, Labor Spies, and Gun-Slinging Entrepreneurs», *Reviews in American History*, 31-1 (març 2003), pàg. 102.
6. Álvaro SOTO CARMONA, *El trabajo industrial en la España Contemporánea (1874-1936)*, Barcelona, Anthropos, 1989, especialment, pàg. 477 i 481.
7. Juan Cristóbal MARINELLO BONNEFOY, «Traidores. Una aproximación al esquirolaje en la provincia de Barcelona, 1904-1914», *Ayer*, 88 (2012), pàg. 173-194.
8. Les fonts emprades són principalment les estadístiques i les informacions publicades coetàniament per Miguel Sastre sobre les vagues a Barcelona pels primers anys del segle xx.
9. J. Arthur McIVOR, «Employers' Organization and Strikebreaking in Britain, 1880-1914», *International Review of Social History*, 29-1 (abril 1984), pàg. 8.
10. SOTO, *El trabajo...*, pàg. 426.

recurs a esquirols en les vagues dels estibadors de Pasajes l'estiu de 1930,¹¹ a Màlaga l'octubre del mateix any¹² o al port de Palma el juliol de 1931.¹³ A Barcelona, s'havien produït periòdicament entrades massives de treballadors al port amb motiu de les vagues del sector. Si més no, aquests foren els casos el 1911,¹⁴ el 1923 i en el cas que ara tractaré de 1931.¹⁵ L'anàlisi de les dates d'incorporació al port dels 2.589 treballadors portuaris del cens de 1943 ens mostra això mateix: com en diverses dates, coincidint amb grans vagues portuàries, un gran nombre de treballadors s'incorporà al port de forma massiva.

Les vagues dels estibadors de l'any 1931¹⁶

Després de la Dictadura de Primo de Rivera, es produí la ràpida recuperació de la CNT al port de Barcelona. El Sindicat del Transport, que era on s'incloïen els estibadors portuaris, havia estat legalitzat el 9 d'abril, pocs dies abans de la proclamació de la Segona República. Les reunions i assemblees començaren aviat, de forma que, cap a mitjan maig de 1931, la reorganització sindical era gairebé absoluta.

Els primers anys republicans foren molt convulsos al port. En aquesta gran conflictivitat podem distingir tres nivells diferenciats. En primer lloc, es donà la tradicional lluita dels treballadors en contra dels seus patrons per la millora de les condicions de treball. En segon lloc, s'hi afegí una lluita entre els treballadors que donaven suport a unes o altres opcions sindicals, que es plantejà com una lluita per l'hegemonia sindical entre la CNT i la UGT. En tercer lloc, en aquesta lluita per l'hegemonia, els contendents aconseguiren un suport institucional divers, que portà a un conflicte entre algunes de les institucions de l'Estat. Així, la Generalitat i Esquerra Republicana de Catalunya inicialment donaren suport a la CNT, i després als treballadors del Montepío de Sant Pere; mentre que el govern republicà espanyol, i especialment el Ministeri del Treball quan l'encapçalà Largo Caballero, fou obertament favorable a la UGT.

Al port, l'organització sindical predominant durant els darrers anys de la Dictadura havia estat la Federació d'Entitats Obreres del Port de Barcelona, que agrupava els sindicats que havien optat per l'actuació en l'àmbit dels Comitès Paritaris, i que alhora havien aconseguit deixar als Sindicats Lliures al marge del treball portuari. Quan començà la Segona República, i davant la creixent implantació de la CNT, els dirigents de la Federació acordaren incorporar-se a la UGT, tot i les crítiques que havien dirigit anteriorment cap al sindicat socialista des de *La Señal*, el seu òrgan d'expressió.

11. *La Señal*, 15-VIII-1930.

12. *La Señal*, 3-X-1930.

13. *Solidaridad Obrera*, 17-VII-1931.

14. MARINELLO, «Traidores...

15. Jordi IBARZ, «Migration in the Formation of the Labour Market in the Barcelona Docks (1910-1947)», *Journal of Mediterranean Studies*, 19-2 (2010), pàg. 271-293.

16. Aquest apartat és, bàsicament, un resum de Jordi IBARZ, *Treballar a ciutat. Sindicalisme i Relacions Laborals dels Estibadors del Port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*, Lleida, Publicacions de la Universitat de Lleida, 2000. Només he inclòs notes al peu de pàgina per les referències no utilitzades en aquest treball.



Treballadors al port de Barcelona, vers 1930 (Arxiu Fotogràfic de Barcelona, bcn004052).

Al principi, les relacions entre els dos sindicats foren cordials, però ben aviat començà una discussió sobre quin model sindical s'havia d'adoptar al port. Les desavinences inicials es transformaren en un dur conflicte per l'hegemonia. Esclatà una primera vaga el maig de 1931, destinada a que només es reconegués el carnet de la CNT per poder treballar al port. En començar la vaga, prop del 90% dels treballadors portuaris ja formaven part de la CNT. La resta foren obligats a incorporar-s'hi, mitjançant la intervenció directa de Francesc Macià.

Aquests eren, bàsicament, els treballadors de tres petites especialitats: la dels descarregadors de cotó, la dels de la fusta i la Societat dels Controladors. Alhora, alguns dels seus dirigents sindicals foren exclosos del treball portuari.

El juny de 1931, es presentaren i acordaren unes noves bases de treball al port, que recollien una de les més importants aspiracions dels treballadors portuaris: l'establiment d'un torn en la contractació per tal d'evitar les discriminacions laborals i sindicals. Les dificultats sorgiren a l'hora d'aplicar aquestes bases de treball, i un nou conflicte començà el 6 de juliol. No està clar si aquest fou realment una vaga o un locaut. Els obrers no volien treballar si no era a partir d'un torn, seguint unes llistes que portaven, i els empresaris es negaven a contractar-los en aquestes condicions. Quan començà el conflicte, els descarregadors de la fusta i els del cotó es desmarcaren ràpidament de la CNT. La patronal amenaçà amb la creació d'una societat obrera per suplir els treballadors en vaga. El conflicte s'allargà i el 17 de juliol els empresaris demanaren protecció policial al governador civil per poder fer la descàrrega. Finalment, el dia 24 de juliol, començà la descàrrega de diversos vaixells amb personal facilitat per la UGT. Com era d'esperar, els estibadors intentaren foragitar els esquirols amb l'ús de la violència. Els aldarulls començaren quan, en sortir aquests de la feina per anar cap a casa, foren xiulats per un grup que després va intentar agredir-los. Els esquirols respongueren a les amenaces («los agredidos se defendieron con estacas») i la intervenció immediata de l'autoritat apaivagà els ànims, dissolent els grups que s'havien format.¹⁷ En els dies següents, es continuà el treball amb esquirols sota una fortíssima protecció policial, per tal d'evitar les agressions.¹⁸ La vaga fracassà i es signaren unes bases de treball efectives a partir del 29 de juliol. La patronal, a part de signar aquest acord amb el Sindicat del Transport de la CNT, també va firmar-lo immediatament després amb la Federació. Això responia a una estratègia patronal que tractava d'aprofitar en benefici propi les diferències existents entre les dues forces sindicals.

Una nova ofensiva anarcosindicalista es plantejà l'octubre del mateix any 1931, tractant de fer efectiva la resolució anterior que tots els treballadors havien d'estar afiliats a la CNT per poder treballar al port. Això incloïa els del cotó, la fusta i també els obrers del carbó mineral, incorporats a la UGT. Els treballadors de l'especialitat de bord es negaren a descarregar mercaderies si aquestes les havien de recollir treballadors aliens a la CNT. Els carreters, membres també del Sindicat del Transport de la CNT, s'incorporaren al conflicte. En aquest cas, no transportaven cap mercaderia que haguessin tocat els de la UGT. Per aquest motiu, començaren els problemes de abastiment a moltes fàbriques, com ara les de teixits.

La Federació envià un ultimàtum per escrit al Montepío de Sant Pere Pescador, que agrupava els treballadors de bord que també estaven a la CNT. En aquest ultimàtum, avisaven que, en cas de continuar el boicot als seus afiliats, ells mateixos organitzarien la seva la pròpia secció de bord. El 13 d'octubre, un cop els anarcosindicalistes havien refusat l'ultimàtum de la Federació, es celebrà una reunió conjunta entre consignataris i representants de l'organització portuària socialista. Els de la Federació proposaren reprendre l'endemà la des-

17. *Diario del Comercio*, 26-VII-1931; *L'Opinió*, 26-VII-1931.

18. *Diario del Comercio*, 28-VII-1931 i 29-VII-1931; *L'Opinió*, 28-VII-1931.

càrrega del cotó i de la fusta, i de qualsevol altra mercaderia. Per aconseguir-ho, els de la Federació havien constituït el Sindicat d'Estibadors i Desestibadors de Vaixells del Port de Barcelona, que plantejà la substitució dels estibadors vaguistes de la CNT.¹⁹ El governador civil, en conèixer aquesta iniciativa, manifestà el seu suport a tot allò que fos «garantitzar el imperio de la ley».²⁰

L'entrada d'esquirols en el port provocà la indignació dels treballadors portuaris. Així, el dissabte 17 d'octubre, deixaren de treballar a les altres seccions, en protesta per haver reprès el treball al cotó i a la fusta amb treballadors de la UGT i per la contractació d'esquirols en el carbó mineral. Cada cop més vaguistes s'anaren incorporant al conflicte. Les tripulacions d'alguns vaixells es negaren a subministrar el vapor necessari per fer anar les “maquinilles” dels puntals, altres mariners es declararen en vaga de braços caiguts, també es negaren a treballar els manipuladors de les grues elèctriques de la Junta d'Obres del Port. Finalment, els carreters i camioners també foren cridats a la vaga, que fou força seguida. Malgrat tot, també anà augmentant el nombre d'esquirols, i tot i que la violència desencadenada en contra fou creixent, les tasques al port no s'aturaren completament. Per evitar les coaccions, es retiraren les taules i cadires dels bars propers al port, es desallotjaren dels vaixells els mariners vaguistes, s'incrementà la detenció dels treballadors acusats de realitzar coaccions i es clausurà el Sindicat del Transport de la CNT. Després de quatre setmanes de vaga, els treballadors de les diverses seccions s'anaren reincorporant a la feina.

La derrota dels vaguistes fou completa. Tot i que en algunes especialitats, com ara la del carbó mineral, els esquirols foren acomiadats, a bord no fou així. El nou sindicat de la UGT, creat en principi per fer la descàrrega del cotó i de la fusta, acabà assumint també la càrrega i descàrrega general dels vaixells. A partir d'aquell moment i durant tot el període republicà, el mercat de treball a les tasques d'estiba quedà completament desequilibrat, amb un excedent crònic de mà d'obra. Això encara s'agreujà més per la crisi econòmica internacional dels anys 30, que, tot i no afectar gaire durament a l'economia espanyola, sí que ho féu al seu sector exterior, per la qual cosa incidí amb intensitat al port de Barcelona. Els treballadors de l'especialitat de bord, els del Montepío, abandonaren la CNT, i s'establí un repartiment paritari del treball disponible entre aquests i els del nou sindicat socialista. La contractació es deixà de fer per torn i es tornà a la selecció directa per part dels capatassos.

Els esquirols a la premsa obrera

El recurs d'utilitzar esquirols en la vaga d'octubre havia tingut un primer assaig en la vaga de juliol, uns mesos abans. En el conflicte de juliol, els esquirols s'incorporaren al port de forma poc organitzada, semblaria que per sortir del pas del conflicte. Així, doncs, en començar la vaga el juliol, la Federació oferí treba-

19. ACOCINB (Arxiu de la Cambra Oficial de Comerç Indústria i Navegació de Barcelona), Exp. 622-9, «1931. Conflicte al Port (vagues)»; *Comercio y Navegación*, X-1931; *Diario del Comercio*, 14-X-1931; *L'Opinió*, 14-X-1931.

20. *Diario del Comercio*, 13-X-1931 i 14-X-1931.

lladors per acabar amb el conflicte.²¹ La patronal portuària amenaçà, uns dies després, amb la creació d'una nova societat obrera, on s'inclourien aquests treballadors.²² Finalment, es contractaren alguns esquirols, facilitats als consignataris per la UGT. Així s'aconseguí acabar amb el conflicte, tal i com hem vist en el apartat anterior.²³

Durant la vaga d'octubre, el procés de contractació d'esquirols es realitzà seguint una dinàmica similar, però d'una forma molt més pensada i organitzada. Resulta clar que prèviament al conflicte hi hagué un acord entre la patronal portuària i el sindicalisme socialista al port per organitzar un nou sindicat, al qual es donà tot el reconeixement. Aquest nou sindicat, el Sindicat de Estibadors i Desestibadors de Vaixells del Port de Barcelona, aconseguí incorporar un nombre important de treballadors a les tasques portuàries, arribant a tenir entre 400 i 700 afiliats.²⁴

Els estibadors portuaris respongueren amb agressions i violència a la contractació d'esquirols. Així, fou ja a la vaga de juliol on el que començà amb els xiulets en sortir de la feina cap els que havien treballat acabà amb l'agressió física; si més no, a un d'aquests treballadors.²⁵ A la vaga d'octubre, els esquirols treballaven estretament protegits per les forces policials, però van rebre amenaces des de la premsa sindical: «ya les llegará 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!». ²⁶ Aquestes amenaces es compliren, i els vaguistes aplicaren «efectos “persuasivos”» en contra dels esquirols.²⁷ Aquestes agressions s'estengueren fins els àmbits més propers al port, com ara a les cases de menjars on acudien aquests treballadors.²⁸ Els estibadors, actuant en grups de dotze o quinze persones, arribaren a perseguir els esquirols fins a les seves cases on, si més no, dos d'ells resultaren ferits. Per fer front a aquestes amenaces i agressions, a alguns esquirols se'ls facilitaren pistoles, que, segons la premsa sindical, després foren emprades en alguns dels atracaments produïts a Barcelona a finals d'octubre.²⁹

Els esquirols eren considerats amb una doble caracterització, com aquella «mena d'obers poc qualificats i gairebé tots aliens fins ara als treballs del Port».³⁰ En resum, gent de fora i inexperta.

Des de *Solidaridad Obrera* s'insistí en què els esquirols eren treballadors sense experiència.³¹ També remarcaren les conseqüències d'utilitzar treballadors desconexedors de les tasques portuàries. Sobretot, es posava èmfasi en què la feina era mal realitzada: «Causaba pena y a la vez indignación ver aquellos desdichados [...] como mandaban las izadas a la cubierta».³² Se'n criticava la manca de profes-

21. *Solidaridad Obrera*, 8-VII-1931.

22. *Solidaridad Obrera*, 17-VII-1931.

23. *Solidaridad Obrera*, 25-VII-1931.

24. *Gaceta de Madrid*, 30-III-1932, pàg. 2.246; *Solidaridad Obrera*, 22-X-1931.

25. *L'Opinió*, 26-VII-1931.

26. *Solidaridad Obrera*, 21-X-1931.

27. *Solidaridad Obrera*, 24-X-1931.

28. *Solidaridad Obrera*, 12-XI-1931.

29. *Solidaridad Obrera*, 4-XI-1931.

30. *L'Opinió*, 27-X-1931.

31. *Solidaridad Obrera*, 22-X-1931.

32. *Solidaridad Obrera*, 26-VII-1931.

sionalitat, i que això arribava a provocar danys en les mercaderies. En la descàrrega del carbó observaren «la poca práctica de los trabajadores, porque cuando volcaban los cestos de abordó al carro, muchas veces presenciamos que los cestos caían a tierra, lo mismo que el carbón, al vaciarlo del barco al carro; mucho de él caía al mar».³³ Quan un esquiol s'accentà, atribuïren això a la seva falta d'experiència i, ja mesos després de la finalització del conflicte, consideraven que amb els esquirols s'havia produït un augment important de la sinistralitat:

Cuando aumentó de una manera enorme el número de accidentados, pues, fué cuando los obreros profesionales estaban en huelga y sólo trabajaban los esquiroles. De éstos nos consta que en tres días fueron a la Mutua 85 accidentados.³⁴

El nou sindicat d'estibadors de la UGT s'esforçà a trobar treballadors amb experiència en el treball portuari. Anaren a altres ports a buscar-los. Des de *Solidaridad Obrera* es deia que «se han dado a la indigna tarea de reclutar individuos sin trabajo en diferentes puertos del litoral con el fin de invadir nuestro puerto de esquiroles y de traidores».³⁵ No obstant això, no reeixiren en aquest intent. Uns pocs estibadors, arribats de València, acabaren marxant en conèixer la situació.³⁶ Més endavant, el sindicat portuari ugetista publicà un anunci a *La Vanguardia* on es deia:

Necesitando este Sindicato personal obrero para cumplir los compromisos contraídos con la Patronal del Puerto de Barcelona, invita con toda urgencia, principalmente a los del Montepío de San Pedro Pescador, a inscribirse a la lista de obreros, abierta a este objeto, en evitación de que se vea precisado a admitir el sin número de solicitudes que tiene de obreros ajenos al trabajo del Puerto.³⁷

D'aquesta manera, el nou sindicat de la UGT estava reconeixent que els esquirols dels que es nodria la seva organització estaven mancats d'experiència i eren aliens al port. Aquest anunci es dirigia directament als obrers del Montepío, els genuïns estibadors portuaris, per a què s'inscrivissin en la seva organització. Això pretenia, d'una banda, trencar la resistència dels treballadors del Montepío, però, de l'altra, aconseguir la mà d'obra especialitzada que els mancava. Un altre intent d'aconseguir treballadors especialitzats o, si més no, mínimament familiaritzats amb l'entorn portuari, el mostra la incorporació com a esquirols d'alguns mariners del Pòsit Marítim.³⁸ Aquesta entitat havia estat creada per armadors i consignataris per tenir sota el seu control els mariners, i els seus membres tenien una llarga experiència de participació com esquirols en vagues marítimes i d'estibadors.³⁹

33. *Solidaridad Obrera*, 25-X-1931.

34. *Solidaridad Obrera*, 25-XII-1931.

35. *Solidaridad Obrera*, 17-X-1931.

36. *Solidaridad Obrera*, 28-X-1931.

37. *La Vanguardia*, 21-X-1931.

38. *Solidaridad Obrera*, 28/10/1931.

39. Juan ZAMORA TERRÉS, *Notas para una historia del movimiento obrero en la marina mercante española*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2003; *Navegación*, 10-VII-1930.

Tots aquests esforços per aconseguir treballadors especialitzats no assoliren els seus objectius. Per tant, seguint el periòdic anarcosindicalista, en el port foren admesos treballadors de procedències molt diverses. Segons aquesta premsa, els que entraren al port eren, sobretot, lladres, professionals del delictes, «gente presidiable de los bajos fondos sociales»;⁴⁰ en resum, els «detritus del barrio chino».⁴¹ En el repàs que periòdicament es realitzava dels que treballaven als diversos vaixells, també es deia que feien d'esquirols persones practicants del comerç ambulant o «muchachos del distrito V».⁴² Aquesta conceptualització resulta menys ofensiva que l'anterior, tot i que també pot tenir connotacions negatives. Finalment, trobem referències a la identitat sexual dels esquirols, quan parlen de que «en estos nuevos “trabajadores” se encontraban dos de los calificados de “invertidos”. Se puede dar como seguro, ya que se llamaban entre ellos por nombres femeninos».⁴³ Totes aquestes descripcions i qualificacions dels esquirols responen, d'una banda, a la desqualificació producte del conflicte i de la necessitat de construir uns «altres» molt diferents dels «nosaltres», una construcció cultural realitzada habitualment en conflictes com aquests; d'altra banda, no tot són senzilles desqualificacions, sinó que responen, en part, a una base real. D'entrada, es fa difícil d'esbrinar la diferència entre descripció i desqualificació. En la mesura del possible, és el que tractaré de mostrar en el següent apartat.

Una caracterització social dels esquirols

Per poder realitzar la caracterització social dels esquirols, disposem d'unes fonts que tenen unes certes limitacions. Per començar, es fa difícil saber el nombre exacte d'esquirols que participaren en la vaga. En un primer moment, serien uns 350, però hi ha altres informacions que parlen de més incorporacions, fins a 600 treballadors.⁴⁴ El Sindicat d'Estibadors de la UGT declarava tenir uns 700 afiliats el 1932.⁴⁵ No obstant això, el sindicat anà perdent afiliació en els anys següents. El 1934, eren uns 463; el 1935, uns 409; i 217 a principis de la Guerra Civil.⁴⁶ Desconeixem els motius de la caiguda de l'afiliació, però aquesta fou progressiva. No fou, com en altres casos, que immediatament després de la vaga s'expulssessin els esquirols utilitzats per trencar-la, sinó que, de mica en mica, molts d'aquests treballadors anaren marxant, de forma que només aproximadament un terç es convertiren en treballadors portuaris.

40. *Solidaridad Obrera*, 17-X-1931.

41. *Solidaridad Obrera*, 4-XI-1931.

42. *Solidaridad Obrera*, 23-X-1931.

43. *Solidaridad Obrera*, 24-X-1931.

44. *Solidaridad Obrera*, 22-X-1931.

45. *Gaceta de Madrid*, 30-III-1932, pàg. 2.246.

46. Informació procedent dels Censos Electorals Socials publicats a juliol del 1934 i a novembre del 1935, al *Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya*, 26-VII-1934, pàg. 531 i 22-XI-1935, pàg. 1.648. Les dades de 1936, d'elaboració pròpia a partir del llistat nominal del Sindicat d'Estibadors i Desestibadors a CDMH (Centro Documental de la Memoria Histórica), ref. ES.37274, CDMH/1.6.2402.1930.

Per realitzar l'anàlisi nominal d'aquest col·lectiu, he disposat del llistat del sindicat del 1936, el dels 217 treballadors; i, per altra banda, també he considerat els 222 treballadors de bord que eren al cens portuari de 1943 i declaraven haver entrat al port el 1931. La informació amb la que treballo, que és la dels que finalment es quedaren al port, pot donar lloc a resultats esbiaixats, però no n'hi ha de millor.

L'anàlisi dels treballadors de l'especialitat de bord en el cens de 1943 mostra l'existència de dos grups clarament diferenciats. Hi ha diferències significatives dels entrats el 1931 respecte dels que s'havien incorporat al port abans d'aquesta data.

En primer lloc, he considerat l'edat que tenien aquests treballadors en el moment d'incorporar-se al treball portuari. He comparat el grup dels esquirols amb els treballadors entrats al port en el període immediatament anterior, els que s'incorporaren de 1924 a 1930. Tal i com es mostra a la *Taula 1*, podem apreciar com, en general, els del 1931 són treballadors adults; resulta molt menys important el grup dels menors de 25 anys.

Taula 1. Edats en entrar al port dels esquirols i dels que ja treballaven anteriorment en l'especialitat de bord (% acumulat).

Edats	Esquirols	Entrats de 1924 a 1930
Fins 20	7,8	11,2
De 21 a 25	21,5	38,5
De 26 a 30	46,1	62,9
De 31 a 35	64,8	81,8
De 36 a 40	79,5	90,9
De 41 a 45	91,8	98,6
De 46 a 50	99,1	100,0
Més de 51	100,0	
Univers	219 persones	143 persones

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades dels expedients personals d'aquests treballadors a l'arxiu de l'Organització de Treballs Portuaris (Arxiu del Museu Marítim de Barcelona).

Això ens indica que, majoritàriament, no era gent jove, sinó adults que tenien una experiència laboral prèvia en altres llocs abans de incorporar-se al port com a esquirols.

Efectivament, això és el que comprovem en analitzar l'ofici que tenien abans d'entrar al port. Entre aquells dels que coneixem aquesta dada, només un 5% havien treballat sempre al port. Això s'aparta d'allò que era habitual en l'especialitat, on aproximadament un 22% dels treballadors només havien treballat en aquest sector tota la seva vida laboral. Les diferències no s'aturen aquí. Normalment, molts dels treballadors de bord havien estat mariners o pescadors abans de convertir-se en estibadors portuaris, fins a un 55,4% de tots els de la secció. En canvi, dels treballadors entrats el 1931, només havien estat mariners o pescadors un 23,2%. Si només un 22% dels estibadors havia tingut anteriorment un ofici no marítim, en el cas dels esquirols aquesta xifra pujava fins gairebé un 72%. Les ocupacions que havien tingut aquests esquirols eren les de treballadors de la construcció, de la indústria i també una bona part dedicats al

transport en general. Tot i la seva escassa importància relativa, val la pena d'assenyalar que entre aquests oficis trobem el cas de dos venedors ambulants i d'un guàrdia civil, la qual cosa és coherent amb les descripcions realitzades en la premsa obrera en parlar de la procedència d'alguns dels esquirols.⁴⁷ El 20% de mariners entre els esquirols es podria correspondre amb els que venien del Pòsit Marítim.

Taula 2. Treball anterior dels esquirols i dels que ja treballaven en l'especialitat de bord (%).

	Esquirols	Entrats abans 1931	Montepío a 1930
Desc	41 per. (18,5%)	117 per. (18,0%)	
Sempre port	5,0	22,3	22
Mariners	19,9	49,8	52
Pescadors	3,3	5,6	6,7
Altres	71,8	22,3	19,3
Univers	181 de 222 per.	534 de 651 per.	

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades dels expedients personals d'aquests treballadors a l'arxiu de l'Organització de Treballs Portuaris (Arxiu del Museu Marítim de Barcelona). Els noms dels treballadors del Montepío el 1930 a: MONTEPIO DE SAN PEDRO PESCADOR, *Memoria 1930*, Barcelona, 1931.

D'altra banda, si ens fixem en el seu lloc de naixement, també trobem característiques que configuren els esquirols com un grup diferenciats de la resta de treballadors de l'especialitat. En primer lloc, hi ha molts menys treballadors portuaris nascuts a Barcelona entre els del 1931. També és molt inferior el nombre dels que provenen de les províncies d'on tradicionalment es nodria l'especialitat, com ara Castelló o Alacant. En canvi, es més elevat el nombre de procedents d'altres llocs, en especial els de Múrcia.

Taula 3. Comparació del lloc d'origen dels esquirols i els treballadors del Montepío el 1930 (%).

Província	Esquirols	Entrats abans 1931	Montepío
Barcelona	23,0	32,4	36,2
Tarragona	4,5	4,1	3,7
Balears	2,3	3,5	3,7
Castelló	2,3	7,2	8,3
València	7,2	5,1	5,6
Alacant	8,6	17,2	20,3
Múrcia	14,0	7,4	4,2
Almeria	6,3	8,6	8,3
Altres	32,0	14,4	9,5
	100	100	99,8
Univers	222 per.	651 per.	

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades dels expedients personals d'aquests treballadors a l'arxiu de l'Organització de Treballs Portuaris (Arxiu del Museu Marítim de Barcelona). Els noms dels treballadors del Montepío el 1930 a: MONTEPIO DE SAN PEDRO PESCADOR, *Memoria 1930*, Barcelona, 1931.

47. *Solidaridad Obrera*, 23-X-1931.

Podem considerar, finalment, els llocs de la ciutat de Barcelona on vivien aquests treballadors en els anys 30. Els treballadors de bord, tradicionalment s'havien concentrat a la Barceloneta, el barri mariner de la ciutat. Aquest era el lloc de residència de prop de tres quartes parts del total d'aquests treballadors. Dels esquirols del 1931, només un 9,8% vivien en aquest barri. Els esquirols, tenien una distribució bastant uniforme per la ciutat. Aquesta distribució ens parla d'una anomalia pel que fa al treball portuari. Els treballadors portuaris, en general, i especialment els de bord, vivien molt a prop del port. A la dècada dels 30, només un 15% d'ells residia fora de la corona portuària. Per tant, la majoria tenia el seu domicili a menys de 2 km dels llocs de contractació i de treball. Això no passava entre els esquirols del 1931. Més d'un 30% d'aquests residien en barris allunyats del port. Hi havia gent resident a Gràcia, Sant Andreu, l'Eixample o Sant Gervasi. Tot i això, el grup amb una importància relativa més gran entre els esquirols era el dels residents al Districte V, tal i com s'havia manifestat des de la premsa obrera.

Taula 4. Residència per districtes a la ciutat dels esquirols i els treballadors del Montepío el 1935 (%).

	Esquirols	Montepío 1935
Dte. 1 Barceloneta	9,8	72,7
Dte. 1, sense Barceloneta	13,9	6,8
Dte. 2	12,3	5,6
Dte. 3	2,5	0,0
Dte. 4	5,7	2,4
Dte. 5	23,0	3,4
Dte. 6	3,3	0,0
Dte. 7	9,0	1,6
Dte. 8	1,6	1,0
Dte. 9	9,0	3,6
Dte. 10	9,8	3,0
Univers	122 per.	501 per.

Font: El llistat nominatiu del Sindicat d'Estibadors a CDMH (Centro Documental de la Memoria Histórica), ref. ES.37274.CDMH/1.6.2402.1930; el dels obrers de la Unión de Obreros del Montepío de San Pedro Pescador al mateix arxiu, ref. ES.37274.CDMH/1.6.2402.2041. La informació sobre els seus domicilis a la ciutat de Barcelona als Llibres Índex del Padró Municipal de Barcelona.

La consideració de l'edat d'entrada al port, l'ofici anterior, el lloc de naixement i el lloc de residència són, tots ells, indicadors de diferències significatives entre els estibadors del port del 1931 i els esquirols que s'incorporaren a la feina per trencar la vaga.

Conclusions

El cas de la vaga portuària de 1931 mostra clarament l'existència d' indicadors socials que permeten establir una diferenciació efectiva entre vaguistes i esquirols. El grup dels vaguistes era molt homogeni, amb uns orígens geogràfics,

unes trajectòries laborals i una especificitat residencial molt similar. En canvi, el dels esquirols tenia una heterogeneïtat molt gran, i a més, els seus trets principals diferien significativament respecte dels vaguistes. Els dirigents de la UGT portuària eren treballadors habituals del port abans de la vaga, i per tant, eren conscients del significat que tenia introduir persones alienes al port. Això significava trencar alguna de les normes no escrites que limitaven l'accés al port de treballadors forans i que garantien unes mínimes condicions de treball. Per això, els de la UGT s'esforçaren per aconseguir que els esquirols contractats pertanyessin a la comunitat portuària. Però no ho varen aconseguir. El resultat fou que aquest nou grup de treballadors, que constituï el Sindicat d'Estibadors i Desestibadors, va ser significativament diferent dels portuaris que fins aleshores havien treballat en la seva especialitat, la de bord. No podem afirmar que existissin diferències ètniques o culturals prou significatives, però sí que els treballadors enfrontats eren membres de comunitats diferents en les seves experiències de treball i de vida.

Com en altres conflictes on es recorria a la utilització d'esquirols per trencar una vaga, els vaguistes tractaren d'establir una diferència notable entre el "nosaltres" i el "ells". Però en aquest cas, aquesta diferenciació no fou exclusivament una construcció artificiosa, sinó que es basà en diferències clarament existents. Quan la premsa anarcosindicalista realitzava la seva caracterització dels esquirols feia dues coses alhora: d'una banda, introduïa valoracions despectives respecte aquest grup, però, de l'altra, també realitzava una descripció de quin tipus de persones eren ocupades per trencar la vaga. Resulta molt difícil d'establir una diferenciació entre el que era una mera descripció i el que era la construcció alienadora i despectiva de la figura de l'esquirol. En el cas del port, com possiblement en molts altres, aquesta construcció cultural no es realitzava sobre el no res.