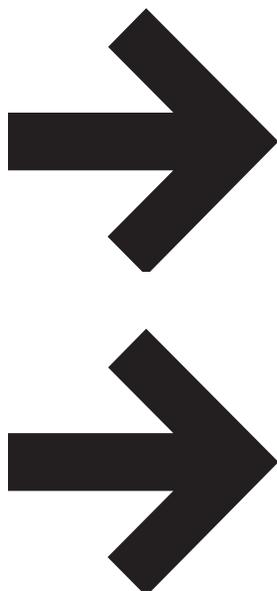


Los faquines de capçana y su supervivencia en la era liberal

Detlev Ellmers

Juanjo Romero Marín

Grup de Recerca Consolidat «Treball, Institucions i Gènere». Universitat de Barcelona



Uno de los elementos más sugerentes del siglo XIX barcelonés, en lo que se refiere a la historia del trabajo, es que por primera vez dos mundos laborales tuvieron que convivir en un mismo entorno urbano. Hasta dicho siglo, los artesanos habían sido los únicos trabajadores no agrarios residentes en la ciudad, y se habían organizado, e incluso definido, a partir de sus asociaciones, los gremios, unas instituciones sólidamente engarzadas en el entramado político, social y ritual de la urbe. En cierto modo, ser artesano venía definido, sobre todo, por la pertenencia a una corporación. Antes del siglo XIX no había ningún otro tipo de trabajador urbano con el cual los menestrales pudieran contrastar sus experiencias.

Todo ello cambió a partir de la tercera o cuarta década del siglo XIX: las fábricas y sus operarios se expandieron





por Barcelona, los gremios se prohibieron, con lo cual los artesanos no sólo se vieron privados de sus tradicionales modelos organizativos, aquellos que les legitimaban, sino que al mismo tiempo su importancia numérica -y, por ende, política, social y laboral- se redujo. Ello obligó a los menestrales a redefinir su propia existencia y, particularmente, a luchar por encontrar un lugar en ese nuevo entorno de la sociedad liberal-industrial.

Los faquines de capçana, también conocidos como «macips de ribera», entonces mitad carreteros mitad estibadores, constituyen un magnífico ejemplo de esa lucha por la consecución, o el mantenimiento si se prefiere, de un espacio en el nuevo modelo de relaciones nacidas de la modernización sociopolítica. Lo ejemplar del caso de

los «macips» no sólo es el grado de éxito con el que superaron el trance de la época, sino también el hecho de que encarnaban mejor que ningún otro grupo artesano el prototipo de trabajador urbano del Antiguo Régimen; es decir, su posición en la escala social o urbana no nacía de una cualificación técnica que les hiciese caros de sustituir sino de la acumulación de prerrogativas bajo el amparo de la institución de oficio, el gremio.

■ LA CULTURA DE TRABAJO DE LOS «MACIPS»

El que los faquines no fuesen trabajadores cualificados, en el sentido de que disfrutaban y hacían uso de unas destrezas técnicas complejas, difíciles de transmitir y ajenas a otros trabajadores, no significó que no participasen de una cultura del trabajo propia, similar a la de otros artesanos de la ciudad dotados de cualificación. Muy al contrario, los «macips», tal vez por la baja capacitación técnica requerida para desarrollar sus labores, mostraron una cultura del trabajo propia, sólida, estructurada y compleja. Pero ¿qué entendemos por «cultura del trabajo» como concepto para entender la respuesta menestral a la modernización? Tal como lo define, desde la antropología, Pablo Palenzuela, la cultura del trabajo es:

Conjunto de conocimientos teórico-prácticos, comportamientos, percepciones, actitudes y valores que los individuos adquieren y construyen a partir de su inserción en los procesos de trabajo y/o la interiorización de la ideología sobre el trabajo, todo lo cual modula su interacción social más allá de su práctica laboral concreta y orienta su específica cosmovisión como miembro de un colectivo determinado.¹

Es decir, el trabajo, para un grupo laboral bien delimitado como eran los hombres (aquí es importante la variable género) pertenecientes al gremio de faquines, además de articular al propio grupo, dotaba de significado su realidad laboral y también extralaboral, y creaba y mantenía las pautas de acción individuales y colectivas. A diferencia de los obreros -que también construían y modulaban sus propias culturas del trabajo-, en el caso de los artesa-



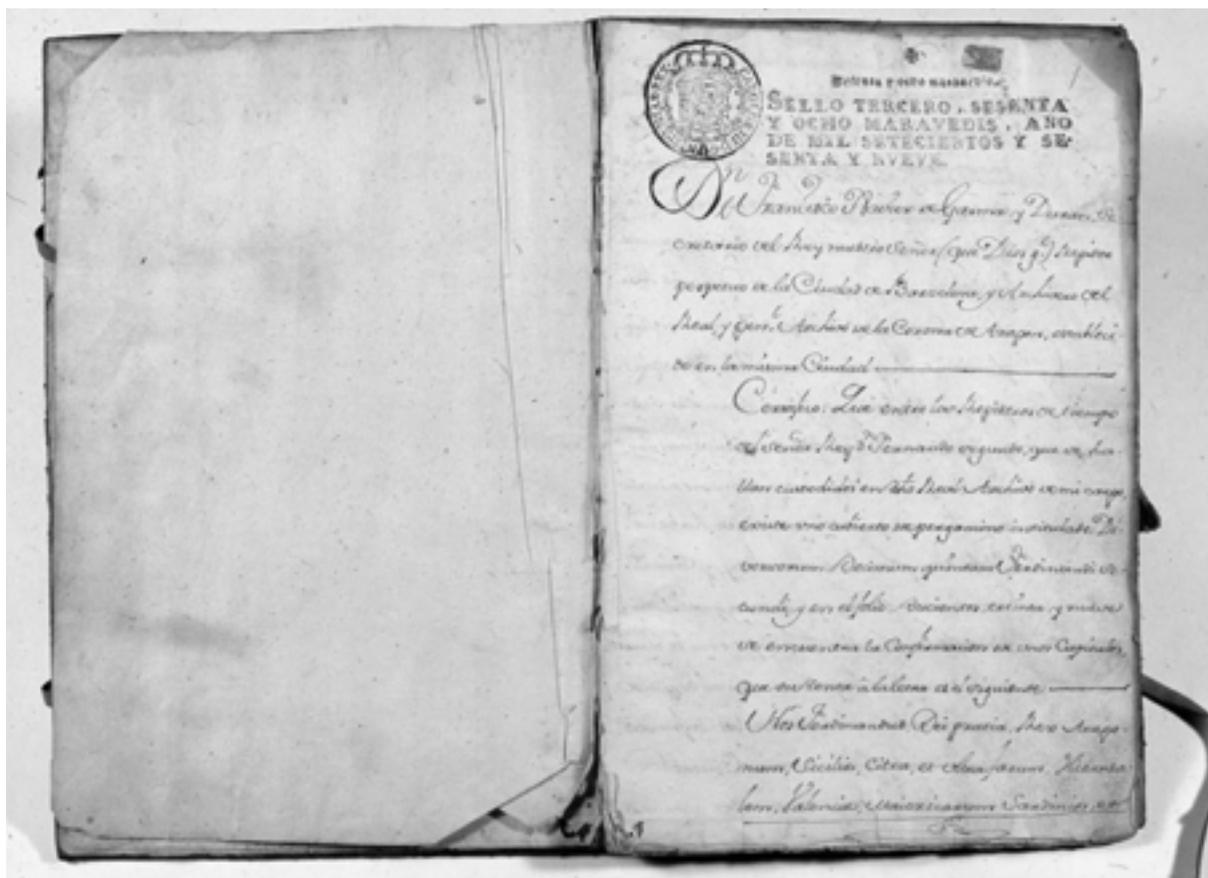
nos, como los faquines, las características de esa «cosmovisión» eran distintas. Como afirma el psicólogo social Giorgio Girard, los artesanos encuentran en su trabajo, más creativo y gratificante que el de los obreros de factoría, una mayor recompensa y una proyección de sí mismos a partir del producto de trabajo.² Es esta característica la que hace, como veremos en el caso de los faquines, que los menestrales ante determinadas situaciones, como el desafío de la nueva sociedad liberal-industrial, tomasen opciones que no se basaban en el beneficio material (salario o ingresos) inmediato, en ocasiones contradictorias y opuestas. Los faquines impusieron consideraciones grupales que en cierto modo les perjudicaron económicamente, pero que a la larga les sirvieron para mantenerse como grupo laboral organizado (a pesar de las prohibiciones y persecuciones) hasta bien entrado el siglo XX, cuando el resto de gremios de la ciudad hacía más de setenta años que había desaparecido.

■ EL MODELO GREMIAL DE LOS FAQUINES

A pesar de la escasa destreza técnica requerida para ser «macips», el aprendizaje, como el del resto de oficios, era de cuatro años, y su asociación profesional, primero como gremio y después, una vez prohibidos éstos, como hermandad o cofradía, fue la más longeva de la ciudad. La explicación a esta aparente paradoja -longevidad profesional sin cualificación- se halla en el alto grado de control que supieron imponer sobre su oficio y sobre los trabajadores, basado en la resistencia a la legislación antiasociativa de los liberales, el fortalecimiento de las relaciones endogámicas y la cobertura de un discurso pseudocorporativo muy del gusto de las nuevas autoridades. Su éxito, reflejado en esa longevidad, resulta aún más interesante si lo comparamos con la evolución de los oficios gemelos, también dedicados a la carga y el trasiego de los portes procedentes de los buques, como eran los carreteros y trajineros de mar. Éstos sucumbieron ante el primer asalto liberal, antes incluso de la fecha de abolición de los gremios, en 1834. La diferencia entre unos y otros oficios del transporte portuario era de tipo técnico: los carros utilizados para cada una de las mer-

cancías descargadas en la ciudad eran distintos. No se utilizaba el mismo tipo de carromato para llevar cubas de vino o aguardiente que para cargar carbón o cereales. Justamente, esta pequeña diferencia ayuda a entender el rápido hundimiento de los gremios de trajineros y carreteros, los que transportaban cereales y carbón. El enorme crecimiento de las importaciones de ambos bienes llevaron a una coyuntura excepcionalmente favorable para estos dos oficios: ante la expectativa de un crecimiento sin límites, los trajineros y carreteros optaron por derribar todas las trabas corporativas que impedían la libre competencia entre ellos, y así, poco antes de la disolución por decreto de las corporaciones de oficio, éstos ya trabajaban sin regulación alguna y, de facto, al margen de cualquier tipo de organización o asociación. Los «macips», por el contrario, optaron por la estrategia opuesta: mantener y respetar sus regulaciones aun a pesar de la afluencia de trabajo y, por tanto, de la riqueza que invadía el puerto de la ciudad.

El gremio de faquines facilitaba a sus asociados los recursos necesarios para poder llevar a cabo sus tareas. Era la corporación la que compraba y mantenía las barcas que los faquines utilizaban para trasegar mercancías a través de los diversos muelles (los faquines no estaban directamente los barcos). El mismo gremio alquilaba pastos en la ciudad para poder alimentar a los animales que tiraban de los carros. Pero sobre todo, la asociación del oficio era la encargada de gestionar y controlar el «turno rotativo» de trabajo. Como todos los demás oficios vinculados a las tareas portuarias, los faquines trabajaban sus jornadas siguiendo el estricto orden establecido en la lista del gremio. Cada día, en función de las descargas que había que realizar, los gerentes del gremio (maestros faquines elegidos anualmente por sus compañeros) llamaban al trabajo a los «macips» siguiendo el orden de la lista, y sólo cuando todos los miembros de la misma habían cumplido un jornal (días o semanas después), el primero del listado volvía a trabajar. Este mecanismo regulador era fundamental en un tipo de trabajo como el de la descarga portuaria, entonces muy marcado por la estacionalidad y por la permeabilidad al trabajo eventual o temporal. Esta estacionalidad, sin embargo,



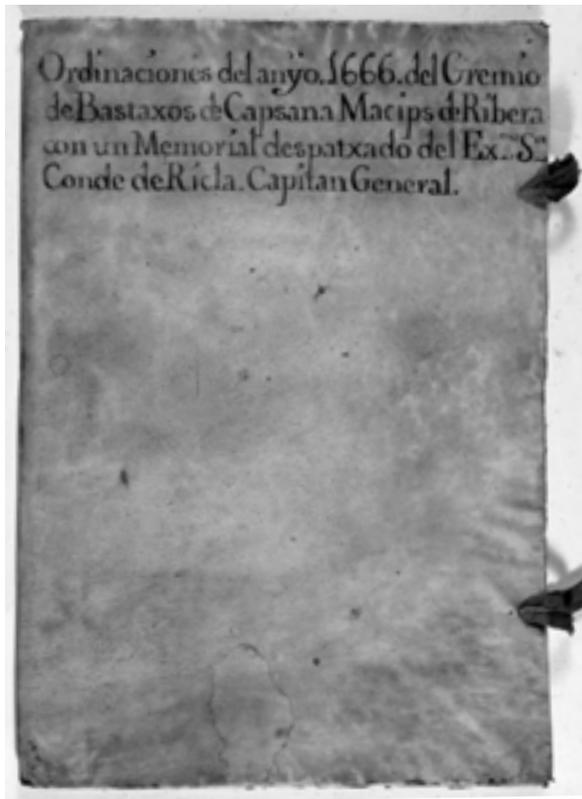
implicaba que los faquines (como los demás trabajadores vinculados al puerto) precisasen tener otras ocupaciones o trabajos complementarios, fenómeno que hace aún más llamativo su éxito en la preservación del control laboral e incluso de la cultura laboral.

Como se ha dicho con anterioridad, parte de la supervivencia de los faquines como grupo profesional cohesionado a lo largo del difícil siglo XIX fue su endogamia. Según los reglamentos del gremio, sólo se aceptaba la entrada de un aprendiz al año en la corporación, con la excepción de los hijos del maestro. Es decir, el número de agremiados crecía con la incorporación de los hijos de los

maestros. Podría objetarse que se trata simplemente de ordenanzas gremiales que no tenían por qué cumplirse, o que dejaron de aplicarse después de 1834 tras la prohibición. Sin embargo, los datos disponibles permiten comprobar que tales regulaciones del aprendizaje siguieron aplicándose más allá de la era gremial. De los 241 faquines localizados en el período 1814-1872, sólo existen 141 primeros apellidos distintos, más 19 cuyo segundo apellido coincide con el primero de alguno de sus colegas, y 26 más que, sin compartir apellido con el resto de «macips», entraron en el oficio a través del matrimonio con hijas de maestros. Es decir, de esos 241 faquines, únicamente 55



parecen no tener ningún lazo familiar con los integrantes del oficio, lo que matemáticamente da un faquín ajeno al grupo cada año, tal y como prescribían las viejas ordenanzas reformadas en el siglo XVIII. A la cohesión basada en el parentesco podemos añadir la cohesión geográfica, un fenómeno que no cesará de incrementar a lo largo del siglo XIX. Sólo ha sido posible establecer la residencia de 66 faquines, de ese cuarto de millar citado, pero aun así los datos evidencian la tendencia a la concentración: 37 faquines vivían en Gràcia. Entonces se trataba de una población pequeña habitada por campesinos y carreteros de todo tipo, repleta de «bòbiles» (tejerías), lo que explica que muchos faquines ejercieran de ladrilleros cuando no había trabajo en el puerto.



Además de la cohesión familiar y geográfica, cabe sumar la proporcionada por un elemento laboral específico, propio de los faquines, y en cierto modo sorprendente: la férrea disciplina impuesta por el grupo sobre sus componentes. Hay que destacar que esta disciplina la garantizaba, por una parte, la organización del oficio (antes de 1834, el gremio, y después la cofradía), y por otra, las «colles» (cuadrillas). La «colla» era el grupo de trabajo que realizaba las tareas concretas de carga, descarga y porte de las barcazas y carros tanto dentro como fuera del puerto. Estaban formadas por 6 u 8 hombres bajo la dirección del «cap de colla», un maestro faquín o, en su defecto, el «macip» de mayor edad. Es evidente que si bien el gremio podía prohibirse, no podía hacerse lo mismo con las «colles», imprescindibles para realizar las tareas citadas. La disciplina, pues, se basaba en la jerarquía del gremio y de sus cuadrillas. Sin embargo, y esto es lo más interesante del caso de los faquines, si comparamos éste con otros colectivos laborales sujetos a estrictas normas de trabajo, la disciplina entre los faquines no tenía por objeto aumentar la productividad o la explotación del trabajo. Muy al contrario, la dureza disciplinaria establecida entre los faquines de capçana buscaba crear un fuerte sentimiento de autoestima y, ante los extraños, proyectar una imagen de honradez intachable, mecanismo sustitutivo, en cierto modo, de la falta de cualificación técnica. Veamos algún ejemplo de cómo funcionaba dicha disciplina. En 1817, los cónsules (representantes del gremio elegidos por sus compañeros, a veces también denominados prohombres) de los faquines vetaron la entrada a un aspirante alegando que había estado encarcelado, algo que, en su opinión, podía perjudicar la dignidad y la imagen del gremio y de sus componentes.³ Como se ha dicho, la disciplina no sólo servía para crear autoestima sino también para fortalecer la cohesión del propio grupo y su cultura del trabajo, con lo cual, se tornaba mucho más estricta durante la jornada laboral. Así por ejemplo, desobedecer al «cap de colla» acarrearía la imposición de multas y sanciones, muy duras si afectaban a alguno de los bastiones del mundo de los faquines, como era el turno rotativo de trabajo o la jerarquía laboral. En 1834, un faquín se negó a subir un porte a un cuarto piso, a pesar

de habérselo ordenado su «cap de colla», y como resultado de ello fue arrestado en su domicilio por orden de su «cap» y bajo la vigilancia del andador del gremio (cargo gremial que ejercía las tareas de inspección laboral y control de calidad, también elegido por sus colegas).⁴ Romper el turno de trabajo, como ya se ha dicho, implicaba sanciones similares impuestas por los propios representantes gremiales. En 1824, un faquín se saltó el turno y no acudió al trabajo, y como consecuencia de ello los cónsules de la corporación dictaron su arresto domiciliario. Como el mencionado faquín no cumplió con el castigo impuesto, los representantes de su gremio no tuvieron ningún problema en llevarlo ante los tribunales ordinarios -que en aquel entonces amparaban a los gremios por tratarse se instituciones de derecho público.⁵

Entre los deberes de los faquines se encontraba uno particularmente relevante, que era el de trabajar de forma gratuita, sin cobrar jornal alguno, al servicio de la Real Aduana del puerto, en concreto trasegando las cargas por sus diversos muelles, incluido el de carga de carros para distribución en la ciudad, y dentro del propio recinto. La cuadrilla destinada a la aduana se extraía de la lista del gremio, siguiendo el turno estricto. Esta cuadrilla de faquines, seleccionada como se había hecho desde el siglo XVIII, a partir de la lista de hombres del oficio,⁶ seguía funcionando en 1909 y realizando las mismas tareas. Esta «desinteresada» colaboración resultó de gran utilidad en los oscuros días de proclamación de la «libertad de industria» que ponía fin al orden gremial, ya que los «macips» contaron con el apoyo de los funcionarios de la aduana en su lucha por la supervivencia. Además, les permitió hacerse con el control de los portes en la ciudad. Efectivamente, gracias a la «colla» destinada en la aduana, los faquines ejercieron un sistema de control informal del trabajo mediante el cual sólo facilitaban mercancías del muelle de carga a los carros de los faquines, y se negaban a cargar los carros de trajineros, carreteros y comerciantes, lo cual les valió un alud de denuncias ante la Junta de Comercio de la ciudad.⁷

Ahora bien, toda esta disciplina y estos deberes a los que estaban sujetos los hombres del gremio se veían compensados por toda una serie de prestaciones que, de

nuevo, tendían a acentuar la adscripción a la asociación (gremio o hermandad) más que el beneficio individual de cada uno de los asociados. Ya se han mencionado las prestaciones relacionadas con la provisión de pastos o barcazas, que no era más que una fórmula de reducción de costes unitarios que reforzaba la unión del grupo. Como en los demás casos, la compra de barcazas para el transporte entre los distintos muelles se mantuvo más allá de la fecha de prohibición de los gremios.⁸ Otra de las prestaciones interesantes, ya que evidencia el carácter de «sociedad de socorro mutuo» e incluso de «cooperativa de trabajo» de la asociación de faquines, era el llamado «fondo de mejora». Este fondo se abastecía de los ingresos diarios aportados por algunas cuadrillas. Las tarifas establecidas por el gremio estipulaban la carga máxima por carro y su precio. Éstas eran fijas, lo cual es lógico si tenemos en cuenta que uno de los objetivos de la asociación era evitar la competencia entre sus asociados. No obstante, las ordenanzas preveían la sobrecarga de los carros pagando una tarifa especial, superior a la habitual. Para cualquier comerciante resultaba más barato pagar esta sobrecarga que fletar un carro adicional. De acuerdo con los reglamentos, la diferencia entre la tarifa normal y la de sobrecarga no se destinaba a la cuadrilla que la realizaba sino que se ingresaba en el fondo del gremio. El otro mecanismo que alimentaba este fondo era el trabajo voluntario de los faquines que ingresaban su jornal o parte de él en las arcas de la corporación. En resumen, el fondo de mejora era un mecanismo extra de financiación del gremio, al margen del sistema regular de cuotas mensuales de los asociados, y por ello permitía hacer frente a gastos extraordinarios tales como pagar subsidios a los faquines impedidos para el trabajo,⁹ o en los años de superávit, como en 1832, proceder al reparto de dinero entre todos los componentes del gremio.¹⁰

En líneas generales, los faquines crearon un modelo profesional -y con él una cultura del trabajo- en el que había una alta integración de todos sus componentes. La asociación, gremio o cofradía era un elemento aglutinador, debido al férreo control de sus miembros y a las prestaciones que ofrecía, todo ello orientado hacia la creación de un fuerte espíritu de grupo en defensa de la pro-



fesión, entendida como un patrimonio cerrado. El contrapeso era un rígido sistema jerárquico y disciplinario que, lejos de buscar el máximo rendimiento, como estaba sucediendo en las factorías algodoneras coetáneas, pretendía reforzar y garantizar el reconocimiento de los individuos a través de su trabajo. Los faquines, a diferencia de los trajineros y carreteros –como tendremos ocasión de ver–, valoraron cuestiones extraeconómicas por encima de consecuciones económicas inmediatas, lo que, a la larga, aseguró su supervivencia como grupo profesional autorregulado. Conscientes de que la salvación de su oficio no dependía de una pericia técnica específica, no apostaron por una mayor inversión en formación ni por la vuelta a viejas prácticas corporativas.

■ LOS TITUBEOS DEL SECTOR GREMIAL

La cohesión de la asociación de oficio de los faquines se puso a prueba en la década de los años treinta del siglo XIX, cuando se liberalizó la industria, se prohibió todo tipo de asociación laboral y se declararon ilegales los monopolios sobre el trabajo o la distribución. Los faquines, conscientes de que su oficio, y con él su supervivencia, no dependía de la cualificación, optaron por otro tipo de argumentos y vías para garantizar su continuidad. En 1819, antes del desembarco liberal en el poder, el Supremo Consejo de Hacienda, siguiendo las sugerencias de la Junta de Comercio de Barcelona (el organismo arbitral que aglutinaba a gremios y comerciantes urbanos), prohibió el turno rotativo de trabajo en el puerto. En la práctica, esto significaba la disolución de los gremios de faquines, trajineros y carreteros de mar, pues representaba la liberalización total del sector. Como cabía esperar, los tres gremios reaccionaron ante la medida y movilizaron todas las instancias legales hasta conseguir la retirada de la medida en 1830 (de hecho, mientras duraron los litigios, el turno siguió en vigor). La dilación legal había funcionado, pero los miembros de estos gremios eran conscientes de que ése no era más que el principio de la lucha.

Ya durante esos primeros años de conflicto, los faquines, anticipando el uso de la violencia, advirtieron de la

amenaza que representaría el ataque a sus privilegios laborales. Advirtieron a la Junta de Comercio de que la destrucción del turno significaría el fin de la «conducta irreprochable» que habían mantenido.¹¹ El paso siguiente fue la defensa de la asociación, avisando a la autoridad de que el buen trabajo dependía de que los trabajadores estuviesen «conocidos bajo la matrícula» de sus respectivos oficios, o dicho de otra manera, la paz laboral sólo se podía garantizar a través de asociaciones profesionales poderosas.¹² Así mismo, los «macips» buscaron el apoyo de grupos profesionales de prestigio, a ojos de la autoridad y de los liberales, como eran los corredores de cambios, quienes redactaron un memorial a su favor, cuyo principal argumento era la honradez garantizada por el gremio.¹³ Con este ardid, los faquines se desvinculaban del Antiguo Régimen, pues buscaron el aval de uno de los sectores de la pujante economía barcelonesa directamente vinculado con los liberales.

En 1820, la llegada del Trienio Liberal supuso una nueva amenaza para las asociaciones gremiales. A diferencia del decreto de 1819, el nuevo gobierno prohibió todo tipo de organización laboral y suspendió todos los reglamentos, es decir, abolió los gremios. Es en ese momento cuando los faquines, muy conscientes de la ideología de los nuevos gobernantes, lanzaron un argumento legal en su defensa de carácter profundamente político. En efecto, remitieron un escrito al gobierno en el que, retorciendo las concepciones naturalistas del propio Rousseau, afirmaban que la corporación que ellos representaban era de origen natural, anterior incluso a la existencia del propio gobierno. Tal como ellos lo expresaban, el gremio de faquines no era en modo alguno una concesión del Estado, un producto de los privilegios otorgados por el gobierno a la asociación profesional, sino que se trataba de un «contrato» original y recíproco entre el «pueblo» y la corporación en el que el Estado no era más que una institución «depositaria de la fe pública».¹⁴ Este «contrato», tal como los faquines lo denominaban, les obligaba a «prestar responsablemente» sus servicios, les gustase o no el cliente. Esta elaborada argumentación situaba al gremio en el ámbito del derecho natural y, además, negaba al Estado o a cualquier otra autoridad de orden políti-



co la legitimidad para declarar la abolición del turno o del propio gremio.

De este modo, apelación tras apelación, los faquines habían podido evitar la reforma de sus ordenanzas. En 1830, tras desoír todas las órdenes de la superioridad, la liberal Junta de Comercio de Barcelona, en concreto su Comisión de Gremios, redactó un informe en el que reconocía su incapacidad para controlar ese gremio:

La comisión después de un detenido examen de las bases acordadas por el Supremo Consejo de Hacienda en 2 julio 1819 y de las ordenanzas de Faquines de

Capsana, Carreteros de Mar y Tragineros y de consentimiento que no han producido efecto las reiteradas disposiciones del gobierno; y opina por lo mismo que V.S. en su informe con que debe acompañarlos a la superioridad, manifieste como otras veces la resistencia de dichos gremios; a cuyo efecto la comisión propone la idea de la acompañatoria en los términos siguientes [...]

Así parece que lo requiere la constante repugnación de los individuos de faquines, carreteros a cumplir las providencias dirigidas a adoptar las medidas acordadas por V.A. en 19 julio de 1819, el intendente conminó a los



tres gremios de faquines, tragineros y carreteros de mar las bases y orden de V.A. para que rectificasen sus ordenanzas bajo aquellas disposiciones. No cumplieron entonces, ni después, en 1825 cuando se les repitió la misma resolución de V.A. en 1826 se reiteraron nuevas órdenes a los tres gremios para que dentro del término de un mes presentaran rectificadas las ordenanzas; y nada pudo conseguirse. Las tropelías y vejaciones han seguido con el mismo encono que antes [...].¹⁵

Las «tropelías» citadas hacen referencia a las incautaciones y retenciones de los carros de los comerciantes. Efectivamente, a pesar de toda la legislación, de las intenciones de la Junta de Comercio y de los reiterados avisos a los gremios, sólo los oficiales de las corporaciones estaban allí donde los trabajos se realizaban y, por tanto, aun dada su dudosa legalidad, eran los que en primera instancia hacían prevalecer sus decisiones. Dicho de otro modo, la Junta de Comercio no disponía de los medios necesarios para hacer cumplir sus propias resoluciones, pero los faquines sí: sus «caps de colla» y su «cuadrilla de la aduana» podían boicotear las cargas o decidir a quién se las daban.

La animosidad del informe de la Junta de Comercio tenía una causa. En 1829, justo un año antes de su redacción, la resistencia de los tres oficios del transporte había dado un salto cualitativo. Ese año, las tres corporaciones iniciaron contactos para su unificación.¹⁶ La idea se la había dado la propia Junta, al pedirles la reforma de sus ordenanzas; y, a pesar del discurso de los faquines sobre la inalterabilidad de su contrato con el pueblo, se lanzaron a una estrategia mucho más agresiva. Sin embargo, trajineros y carreteros, seducidos por los cantos de sirena de la abundancia de fletes de cereales y carbón, abandonaron esta línea. Entre unos y otros emergió un grupo que se oponía al mantenimiento del turno de trabajo. Se trataba de maestros que ya no trabajaban directamente con sus carros, sino que habían conseguido almacenes y subcontrataban los portes a terceros, y se estaban convirtiendo en los mayoristas del sector. Así las cosas, hacia 1832-1833, carreteros y trajineros habían abandonado la lucha por el turno de traba-

jo y la mayoría trabajaba por debajo de las tarifas establecidas por sus moribundos gremios.¹⁷

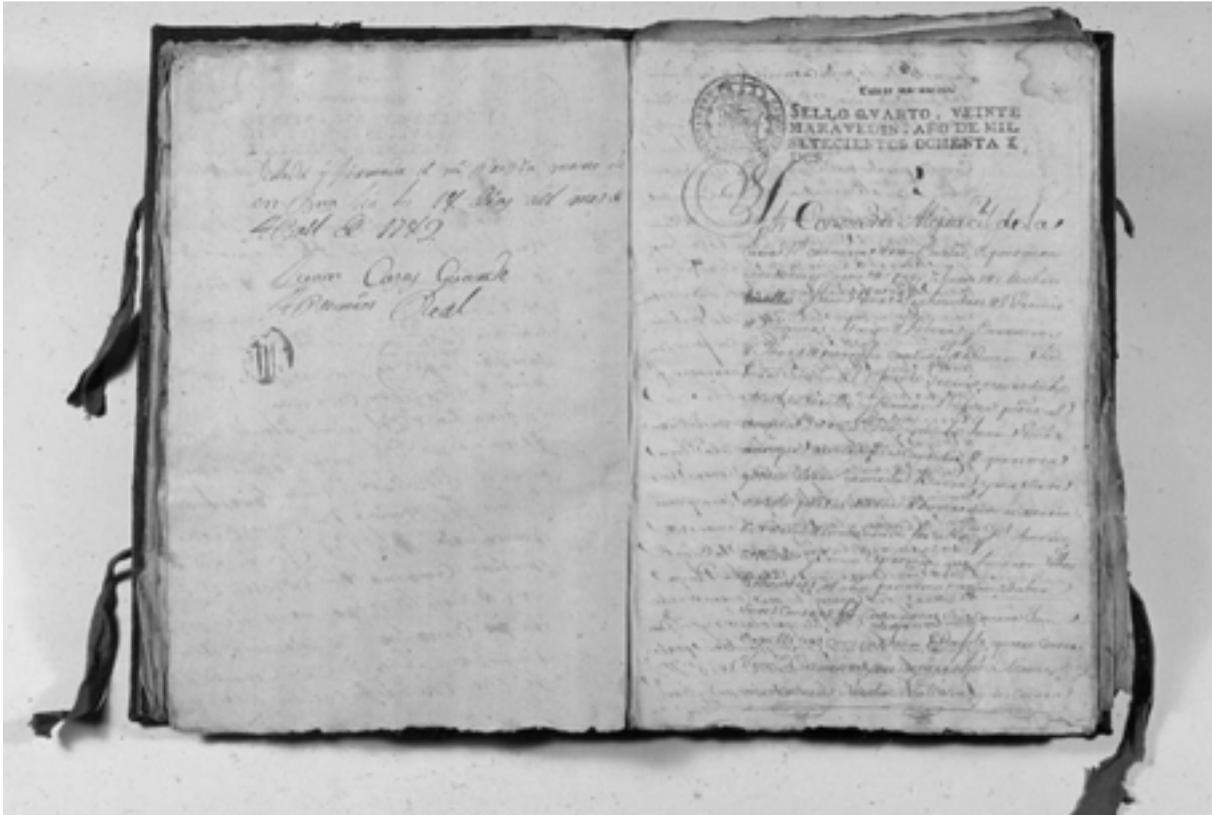
Por el contrario, los faquines mantuvieron su lucha y progresivamente se hicieron con el control informal de los muelles de carga de la aduana, ya que ellos eran los únicos que entraban y salían del edificio por el que debían pasar todas las mercancías descargadas. Desde 1832, los «macips» se negaron a cargar los carros de trajineros y carreteros, como denunciaron desde entonces estos dos colectivos. Así mismo, continuaron reteniendo los carros de los comerciantes e incorporando la violencia a sus mecanismos de defensa del oficio. En esta dirección, en 1835, durante el verano de las bullangas, dieron un paso más en sus amenazas al ayuntamiento -desde 1834, organismo supervisor de los gremios que ya no tenían ni privilegios ni monopolios- con un motín.

[...] Hallándose reunido en estas casas consistoriales la primera sección del Excelentísimo Ayuntamiento ocupada del desempeño de sus peculiares cometidos, se le han presentado los prohombres del gremio de Faquines de Capasana dándoles verbalmente el parte que la misma sección ha trascrito a vs. de que aquella corporación se halla en un desorden tal que no es posible a dichos sus representantes de contener mañana una especie de asonada que se proponen algunos individuos [...] cuestión que pueda servir tal vez de pretexto a una alteración de la tranquilidad pública.¹⁸

Éste no sería el único episodio en el que se haría referencia a la violencia. En 1845, tras una década sin gremios, la cofradía de faquines seguía controlando los trabajos que les habían sido propios durante centurias. Aquel año, amenazaron con lanzar al agua a unos trabajadores no pertenecientes a la cofradía que estaban trabajando en los muelles por cuenta de un importante comerciante de la ciudad.¹⁹

■ CONCLUSIÓN

Los oficios de la era gremial, por tradición u origen, como eran los faquines evidencian la existencia de una cultura



del trabajo que, aunque ajena al mundo de las modernas factorías, fue capaz de crear alternativas imaginativas a las propuestas emanadas desde el nuevo paradigma liberal-industrial, pasando por el fortalecimiento de los lazos entre los trabajadores sobre la base de su auto-organización. El modelo asociativo planteado por los faquines hundía sus raíces en la tradición corporativa del Antiguo Régimen; sin embargo, si obviamos el lenguaje empleado y nos centramos en las estrategias defensivas que desplegaron, observaremos que se trataba de una respuesta original, nueva. Conscientes de que su única riqueza era el trabajo, un trabajo que no tenía como consecuencia la elaboración de un producto tangible, toda la política de estos porteadores portuarios tuvo como objetivo la mo-

nopolización del trabajo de forma colectiva, hasta el punto de realizar sacrificios materiales inmediatos. Podría considerarse que su actitud fue corporativa, pero tal ideología estaba aún por nacer, y una de sus características, ausente en el discurso y las acciones de los «macips», era la concepción orgánica de la sociedad. Como prueba de ese alejamiento de las posiciones corporativas -incluso entendiéndolas en el sentido más amplio referido a la organización política del Antiguo Régimen-, basta con recordar el argumento con el que los faquines negaban la autoridad del Estado en materia de regulación laboral.

La monopolización del trabajo planteada por los faquines habría que relacionarla con las características específicas de este grupo de trabajadores, en particular con su



falta de cualificación técnica. El éxito de los faquines en su lucha contra el desmantelamiento de su oficio se basó en la rápida comprensión de su condición laboral y del futuro que se avecinaba. Lejos de pretender justificar una pericia de la que carecían, centraron todos sus argumentos en aspectos de tipo social e implementaron políticas de delimitación y refuerzo del propio grupo así como de construcción de un ethos, una cultura laboral propia. El éxito de los «macips» es superior al de los oficios gemelos, los trajineros o carreteros. Estos últimos, en lugar de seguir los pasos marcados por sus compañeros, se limitaron a defender legalmente sus reglamentos y, una vez perdida esta batalla, renunciaron a seguir luchando. Para los faquines, más allá de la ley, se trataba de una lucha multidimensional que incluía la reformulación del lenguaje, la búsqueda del apoyo de otros colectivos, la reconstrucción del grupo, la presión ante la autoridad, el control informal e incluso la violencia, pero siempre bajo la supervisión de su asociación, única institución capaz de garantizar su supervivencia y la de su cultura del trabajo.

NOTAS

- 1 PALENZUELA, P. «Las culturas del trabajo: una aproximación antropológica», *Sociología del Trabajo*, 24. 1995, p.13.
- 2 GIRARD, G. «Trabajo, motivaciones y valoraciones sociales». *Revisita del trabajo*. Madrid, 1975, p.19.
- 3 Arxiu Històric Municipal de Barcelona (AHMB). Fondo Corporativo-

Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 39, leg. sn.

4 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 42, leg. 18.

5 AHMB. Fondo-Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 39, leg. sn.

6 VIVES MIRET, J. *Història del gremi de Bastaixos de Capçana i Macips de Ribera de la duana de Barcelona*. Barcelona, 1933. 32. Y Llovet, Josep: *Constructors Navals de l'ex-provincia Marítima de Mataró, 1816-1875*. C.E.Laietana. Mataró, 1924, p.107.

7 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 42, leg.18.

8 VIVES MIRET, J. *Ibidem*

9 AHMB. Fondo Catastro. VIII-10.

10 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 27, leg. 3.

11 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 27, leg. 3.

12 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 39, leg. sn.

13 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 39, leg. sn.

14 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Gremial Municipal. Caja A-1.

15 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 39, leg. sn.

16 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja, 39, leg. sn.

17 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 20, leg. sn. y Caja 28, leg. 2.

18 AHMB. Fondo Corporativo-Gremial. Sección Junta de Comercio. Caja 42, leg. 18.

19 Arxiu Històric de Protocols de Barcelona. Notario Darde, J.: 1845, fol. 6 y 9.

