

# El servicio de explotación de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona (1870-1930). Máquinas y hombres en el puerto industrial de Barcelona.

**Enric García Domingo - Universitat de Barcelona.**

La industrialización tuvo un efecto radical sobre los puertos del siglo XIX, súbitamente transformados por las posibilidades y por las necesidades de un mundo industrializado y globalizado, de forma que los espacios portuarios mutaron en organismos complejos. En este trabajo me ocupo de los medios humanos y materiales que hicieron posible este desarrollo en Barcelona.<sup>1</sup>

Siguiendo una aproximación a las nuevas formas de servicios portuarios (García, en prensa), propongo una mirada sobre los agentes implicados en la industrialización del puerto de Barcelona, contemplado como empresa de servicios para la marina mercante, considerando la combinación del factor tecnológico y de las nuevas formas de trabajo en un momento de cambio acelerado que cambió para siempre las profesionales marítimas. El tema principal es la transformación del puerto-espacio al puerto-servicio. La revolución tecnológica permite a los puertos comerciales ofrecer servicios a la comunidad marítima que antes eran difíciles o imposibles. La mecanización no sólo revoluciona aspectos como el transporte de mercancías o los trabajos de carga y descarga, sino que abre posibilidades nuevas en cuanto a los servicios que la marina mercante necesita, y aquí el puerto, con sus infraestructuras y sus medios humanos y materiales, se convierte en una empresa de servicios muy especializados (salvamentos, movimientos de grandes pesos, buzos, etc.) mientras que dejaban en manos del sector privado el remolque ordinario de embarcaciones o el transporte interior de pasajeros, entre otras cosas. La construcción de un puerto industrial moderno

Hasta mediados del siglo XIX los puertos españoles se regían por normas específicas para cada puerto, que trataban aspectos relacionados con su construcción, explotación y financiación

---

1. Este trabajo forma parte del proyecto internacional de investigación Seafaring Lives in Transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping, 1850`s-1920`s (SeaLit, ERC Starting Grant 2016, del Institut of Mediterranean Studies IMS/FORTH, Rethymno, Creta) y dirigido por Apostolos Delis. La fuente principal es el Archivo Histórico del Puerto de Barcelona (AHPB), conservado en el Museu Marítim de Barcelona

de las obras. Por lo tanto, su crecimiento y expansión estaban sujetos a múltiples variables. Con el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 la situación cambió y se inició una centralización de los mismos, que pasaron a ser monopolios del Estado, aunque sería necesaria una cierta autonomía. En un paso adelante más, el 11 de diciembre de 1868 el Ministerio de Fomento español aprobó la creación de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, formada por comerciantes, armadores, navieros y marinos, además naturalmente de representantes de la Administración marítima. Sus funciones debían ser impulsar la construcción del puerto, rentabilizar al máximo las instalaciones portuarias (mediante tarifas), conservar las instalaciones, ampliar los servicios portuarios y proyectar y realizar nuevas obras. Para la ejecución de tales cometidos, contaban con una financiación procedente tanto de las subvenciones recibidas del Estado o de particulares, como de las recaudaciones que efectuaba de arbitrios sobre la navegación y el tráfico marítimo.

Con el impulso de la Junta de Obras, y con la esperanza puesta en las expectativas creadas por la apertura del Canal de Suez, el puerto de Barcelona vivió una fiebre constructiva (Alemany, 2007). Para llevar a cabo una parte importante de los trabajos, la Junta dispuso de valiosos instrumentos al servicio del tráfico interior y de las grandes obras públicas, que ayudaron a la ciudad a disponer de un puerto moderno, en expansión constante. El equipo humano y material estaba, en principio, al servicio de las necesidades del propio puerto, pero se ofrecían también a los usuarios en el espacio portuario o en el entorno próximo (desde la recuperación de objetos perdidos en el fondo del mar hasta remolques, auxilios en casos de temporal, movimiento y mantenimiento de boyas y balizas, etc.). Los trabajos eran facturados por el puerto, de forma que la explotación del material flotante y de las instalaciones de mantenimiento y reparación de buques se convirtió en una fuente secundaria de ingresos, de menor importancia que la principal fuente de financiación (el arbitrio sobre el derecho de descarga) pero que contribuyó al mantenimiento del puerto. A partir de 1900 empezaron a aparecer en los balances los ingresos procedentes del alquiler del material flotante o de las cabrias, y en los años consecutivos aparecen ingresos anuales por los servicios prestados.

La mecanización creó nuevas posibilidades de servicios comerciales y también nuevas oportunidades para los hombres de mar, trabajadores especializados, con habilidades propias de la marina mercante. El desarrollo de la tecnología del vapor permitió realizar trabajos que anteriormente eran imposibles o extremadamente difíciles, y generalmente muy caros. El primer caso es el uso de la draga de vapor, que dio fin definitivamente al problema de los sedimentos. El segundo caso es el de los remolques, cuando pequeños buques de vapor podían arrastrar otras embarcaciones o prestar auxilio en caso de peligro. Antes de que entrara en servicio el primer remolcador en el puerto de Barcelona en 1849, los vapores que visitaban el puerto de Barcelona (muchos de ellos de bandera extranjera) efectuaban remolques a veleros contruidos en astilleros de la costa catalana, que eran llevados a Barcelona para su completar su aparejo y su equipamiento. Un tercer caso es el de las cabrias, grandes grúas flotantes no propulsadas, que gracias al vapor podían mover grandes pesos, especialmente los grandes

bloques de hormigón para la construcción de muelles o de piedras para las escolleras. Un cuarto caso es el de las múltiples lanchas de vapor o dotadas de motores de explosión interna que permitían una fluida comunicación dentro del puerto, el movimiento de trabajadores, el control de los trabajos, las visitas protocolarias etc. Un quinto elemento, no directamente vinculado al vapor pero sí al desarrollo tecnológico, es la introducción de la escafandra clásica, que facilitaba los trabajos subacuáticos y que, combinada con otros elementos, permitía desarrollar la construcción de las infraestructuras portuarias. Un sexto campo de trabajo tiene que ver con los servicios de carenado y mantenimiento de buques, que consideramos en este estudio porque en ellas trabajan marinos de todo tipo que aportan sus habilidades a la maniobra de los barcos que van a reparación o a trabajos de mantenimiento. El puerto se convirtió en proveedor de servicios fundamentales con infraestructuras fijas (dique flotante y deponente, y varadero), gestionadas por personal propio, que daba trabajo a un tipo muy específico de operarios vinculados al mundo marítimo.

La Junta de Obras del puerto de Barcelona articuló sus equipos de trabajo e intervención bajo el nombre genérico “Servicio de Explotación de Obras y Servicios Comerciales”. En la cúspide estuvieron los diferentes Ingenieros Directores (Carlos de Angulo, Julio Valdés, José Aixelá o José Manuel Jáuregui) y de ellos dependían, entre otras cosas, el material flotante, el dique flotante y el varadero.

### **Máquinas e instalaciones**

La flota de la JOP estaba compuesta, en primer lugar, por tren de limpieza o dragado, formado por una draga no autónoma, el remolcador *Setantí* y cinco gánguiles para sedimentos, complementados con el aljibe *Neptuno*. En importancia le seguían los remolcadores; dado que el servicio ordinario al comercio era prestado por empresas privadas, estuvieron destinados a trabajos más especializados. Además del *Setantí*, la Junta disponía del *Llobregat* y del *Besós*, reforzados por una pequeña lancha de vapor, la *Ligera*. No menos importantes eran las cuatro grúas flotantes o cabrias: la n.º 1 o *Montserrat*, la n.º 2 o *Dolores*, la de 80 toneladas o *Esperanza*, y la *Teresa*. También había algunas barcazas para carga (incluyendo una barcaza singular diseñada para la colocación de bloques de hormigón en la ampliación del Dique del Este)<sup>2</sup> y un número variable de embarcaciones menores para dar salida a multitud de servicios. Finalmente hay que citar las embarcaciones de buzos, ya que la Junta tenía en servicio permanente diversos equipos que disponían de unas embarcaciones especialmente adaptadas para su trabajo.

En cuanto a las infraestructuras, la primera era el varadero, que entró en servicio en 1864 a partir de una concesión a la empresa Bofill, Martorell y Cía. A principios del siglo XX la Junta se hizo el control y pasó a administrarlo directamente. Pero el dique fue probablemente el equipamiento más importante como servicio público facilitado directamente por la JOP, y una

---

2. Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, año 1905. (pág. 35 y ss.) y José Aixelá, *El puerto de Barcelona: reseña histórica y datos relativos a dos de sus obras más importantes*. Imprenta de Ramona Velasco. Madrid, 1915, p. 182.

muestra perfecta del impacto de la revolución tecnológica en la marina mercante. Se trataba de un dique flotante y deponente del sistema Clark & Stanfield. Su entrada en funcionamiento es la mejor prueba de la tesis de este artículo: las posibilidades tecnológicas desarrolladas en la segunda mitad del siglo XIX permitieron retos hasta entonces imposibles de imaginar y revolucionaron la oferta de servicios portuarios. Entre 1902 y 1972 el dique fue administrado por la JOP como servicio público con personal propio.<sup>3</sup>

### **Condiciones socio-laborales**

La Junta tenía la denominada “plantilla base”, formada por trabajadores fijos y complementada cuando era necesario por trabajadores eventuales. De la documentación consultada hasta ahora se desprende una estabilidad relativa. Entre ellos destacaba un interesante grupo de profesionales, gente de mar, que poseía las habilidades propias de los marinos mercantes, y no tenía problemas para trabajar en los puertos con todas las ventajas de un trabajo casi terrestre y sin los inconvenientes del embarque, con poco riesgo, posibilidad de mantener amplias relaciones personales y estabilidad familiar, sujetos a una jornada laboral similar al trabajo terrestre, ventajas sociales, y oportunidades de estabilidad y de promoción. Se trata de un grupo poco numeroso pero de gran interés cualitativo. Hacia 1910 había 757 personas al servicio de la Junta de Obras, entre ellos 161 que podemos considerar gente relacionada con oficios marítimos. En 1939 la plantilla era todavía de 626 trabajadores, entre ellos 117 que aparecen como “marinería” o trabajando en el dique flotante y el varadero.<sup>4</sup> Su presencia se prolongó hasta que la flota fue perdiendo sentido y desapareció a principios de la década de 1980. Sólo el servicio de explotación del varadero, y sobre todo el dique, continuarán jugando un papel importante los empleados marítimos hasta la década de los años 1970.

El puerto, como mercado de trabajo, era un sector restringido de acceso limitado. El acceso a un puesto de trabajo en la JOP se realizaba mediante los canales habituales, a través de amigos y conocidos, familiares, etc. A veces los interesados se ofrecían y acompañaban su petición con recomendaciones; en otros casos las solicitudes llegaban directamente a la mesa del ingeniero director desde altas instancias. De la documentación consultada se deduce que existía una movilidad horizontal (de la flota al dique y viceversa) y también vertical en forma de promoción interna.

En el puerto encontramos ocupaciones nuevas para viejos oficios y también para las profesiones relacionadas con la propulsión mecánica. En cambio, aquellos trabajos vinculados en la marina con el departamento de fonda no tienen lugar en el ámbito portuario. También encontramos un oficio muy antiguo, el de buzo, que se transformó totalmente gracias a la innovación tecnológico que vino de la mano de la escafandra. Básicamente encontramos ocupaciones propias de la marina mercante (capitán, patrón, marinero, fogonero, palero,

---

3. Entre esa fecha y su desmantelamiento en 1991 fue gestionado por los Talleres Nuevo Vulcano, de la sociedad Unión Naval de Levante.

4. AHPB, caja 40, carpeta 5. Anexo a un oficio de la Delegación del Instituto Nacional de Previsión al Secretario de la JOP, de fecha 24 de marzo de 1939, sobre el seguro de accidentes.

maquinista, motorista, contra maestre, engrasador, electricista,) y también algunas muy específicas (buzo, ayudante o guía de buzo, maestro dragador, contra maestre del dique, encargado de maquinillas, marinero de gánguil, maquinista del dique, patrón de canoas, etc.). En el varadero y en el dique aparecen además ocupaciones vinculadas a la reparación de embarcaciones: calafate, carpintero, carpintero de armar, carpintero de ribera, etc.

Julio Valdés, ingeniero director en 1910, aseguraba que la situación de los trabajadores “no debe considerarse molesta ni gravosa. [Sus] tareas, lejos de ser rudas, por la índole reposada de las mismas y por la abundancia de medios mecánicos, que ponen en juego la inteligencia más que el esfuerzo corporal”.<sup>5</sup> Se trata de una visión tal vez excesivamente optimista, aunque a partir de la documentación consultada, y de la baja conflictividad conocida, podemos concluir que se trataba de unas condiciones buenas, bastante ventajosas respecto a la mayoría de trabajadores del momento.

En la marina mercante española el trabajo a bordo no se reguló hasta la promulgación del *Reglamento de trabajo a bordo de los buques mercantes* de 10 de octubre de 1919. A falta de una reglamentación particular, el personal de obreros marinos de los puertos empleados en el material flotante se halla incluido en dicho reglamento. La aplicación de la legislación de las 8 horas era probablemente uno de los temas más conflictivos.<sup>6</sup> En España había sido implantada por un Real Decreto de 3 de abril de 1919, pero los marinos no estuvieron incluidos hasta 1931. Otros asuntos conflictivos eran el descanso dominical,<sup>7</sup> las vacaciones, etc.

El trabajo en el puerto comportaba riesgos limitados. A la luz de la documentación consultada, se trataba de muy baja siniestralidad. Esporádicamente encontramos referencias a pequeños accidentes, como contusiones, fracturas, etc. Un caso excepcional fue la muerte de Vicente Samper junto con 17 soldados, en 1939, cuando estalló una barcaza llena de explosivos.<sup>8</sup> Especialmente peligrosa era la actividad de los buzos; tenemos noticia de la muerte de uno de ellos en 1929, en circunstancias que desconocemos.<sup>9</sup> Por otro lado, en ocasiones los empleados de la flota intervenían en arriesgadas operaciones de salvamento, con riesgo de la propia vida.<sup>10</sup>

El trabajo en la Junta de Obras del Puerto era retribuido mediante salario. No existía el destajo pero sí las horas extras. En general, parece que los salarios eran moderadamente buenos, con posibilidad de aumentos progresivos, en relación con la dureza o dificultad de los trabajos. Además, podía haber ingresos extras, como un aguinaldo navideño o auxilios en forma de paga extraordinaria, en 1917 y en 1918, a causa de la crisis de subsistencias provocada

---

5. AHPB, caja 874. Asuntos de dirección. Personal. Carpeta 2. Carpeta “Sindicato de Trabajadores del Puerto de Barcelona”. Informe borrador de 8 de abril de 1910 firmado por Julio Valdés

6. AHPB, Caja 873, carpeta 9 y Caja 874. Asuntos de dirección. Personal. Carpeta 2.

7. AHPB, Caja 873, carpeta 9.

8. AHPB, caja 857, carpeta 8, “Asuntos de dirección. Material flotante”.

9. AHPB, caja 873, 2, Causas criminales.

10. Un ejemplo de 1887 en AHPB, caja 855. “Asuntos de dirección. Material flotante”. Informe al Ingeniero Jefe, de 20 de septiembre de 1887.

por la Gran Guerra. Disponemos de abundante documentación sobre jornales. Estos importes podrán estudiarse en relación con los salarios con la marina mercante, teniendo en cuenta siempre que en los buques los salarios incluyen la manutención, e implícitamente también el alojamiento, y que en el tiempo trabajado no se contempla ni la jornada teórica de 8 horas, ni festivos, etc. Es decir, que los salarios no pueden compararse de forma inmediata sin realizar antes algunas precisiones. Por ejemplo, mientras que en la marina mercante se trata de salarios mensuales por un trabajo a tiempo completo, aunque teóricamente sujeto a descanso a la salida de guardia pero sin descanso dominical, en el puerto el salario es jornal diario, sujeto a un horario y con un teórico descanso dominical. Por otro lado, en la marina mercante, los hombres reciben manutención por un valor que puede calcularse también en dinero y que debe sumarse al salario, así como algunos complementos para algunos oficiales (el sobordo, un porcentaje sobre el flete), ingresos no monetarios como el vestuario, o ingresos irregulares procedentes del contrabando.

Los empleados de la JOP disfrutaban de interesantes ventajas sociales independientemente del servicio al cual estaban asignados. Por tanto, el personal del material flotante, del varadero y del dique disfrutaba plenamente de estas ventajas. En primer lugar, los empleados del puerto estaban cubiertos por la ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900, ya que la Junta de Obras asumía el papel de patronal en el caso de las obras y servicios propios.<sup>11</sup> En 30 de diciembre de 1900 se contrató un seguro colectivo contra el riesgo de accidentes (incluyendo incapacidad temporal, invalidez permanente, muerte) concertado con la Caja de Previsión y Socorro. Dicha póliza cubría el personal asalariado de la Junta e incluía el servicio médico-farmacéutico

En segundo lugar, existía una institución de asistencia social, la Caja de Auxilios y Previsión de los empleados y obreros de la JOPB, creada en febrero de 1902,<sup>12</sup> a la que nos referiremos como Montepío. Esta institución cubría gastos relacionados con sepelio de familiares, pensión de jubilación (incluida la jubilación forzosa), imposibilidad física para el trabajo, viudedad y orfandad, socorros por enfermedad, etc. El Montepío fue creado por la Junta y contribuía con el 1,5% de sus arbitrios anuales,<sup>13</sup> aunque no todos los trabajadores estaban afiliados al Montepío.

Un tercer elemento a considerar es un confuso Pósito Mutualista (o Pósito Mutualista Marítimo-Terrestre) de Obreros y Empleados de la Junta de Obras del Puerto.<sup>14</sup> Se empezó a organizar formalmente en enero de 1927 bajo la inspección del Instituto Social de la Marina, en un entorno marcado por la dictadura de Primo de Rivera, y se definía como una "entidad benéfica, mutualista, cultural y cooperativista". Un cuarto elemento era la cooperativa de

---

11. AHPB, caja 40, carpeta 5. Nota de la Dirección General de Obras Públicas al Presidente de la JOPB, de 4 de junio de 1900.

12. Regulada por un Reglamento aprobado por RO de 2 de febrero de 1902, reformado por RO de 10 de septiembre de 1902 y 5 de junio de 1903, y 23 de marzo de 1909

13. AHPB, caja 874. Asuntos de dirección. Personal. Carpeta 2. Carpeta "Sindicato de Trabajadores del Puerto de Barcelona". Informe borrador de 8 de abril de 1910 firmado por Julio Valdés

14. AHPB, caja 813 Entidades, 4.

consumo, oficialmente denominada *Cooperativa La Modestia de Obreros y Empleados de la Junta de Obras de Obras del Puerto*, creada en 1915. Finalmente, una última acción de ayuda social facilitada por la JOP era el acceso a casas baratas para algunos empleados en las mismas instalaciones. Entre los beneficiados encontramos, por ejemplo, a José Millet (capitán del Llobregat e Inspector del material flotante), a Gregorio Mateo (contraamaestre del dique), a José Gual (marinero al servicio del bote de Dirección) o Jacinto Martí (buzo).<sup>15</sup>

El archivo histórico del puerto conserva también documentación sobre el asociacionismo obrero o sobre los puntos de conflictividad, pero la falta de espacio nos impiden desarrollar este tema, que quedará para futuros artículos.

## Conclusiones

La industrialización tuvo un efecto radical sobre los puertos y sobre la actividad portuaria. Para el caso de Barcelona, faltan estudios monográficos sobre los efectos en diferentes áreas, más allá de la ampliación y crecimiento de las infraestructuras. Este trabajo propone fijar la atención sobre dos temas muy unidos entre sí. Por un lado, el puerto como empresa de servicios para la marina mercante. Por el otro, los medios humanos y materiales, es decir, los hombres y las máquinas. Esta visión micro permite profundizar en los efectos de la industrialización en la marina mercante desde el punto de vista de posibilidades técnicas y de oportunidades laborales. También permite mejorar nuestra percepción sobre los efectos del paso de la vela al vapor en la marina, con una observación más atenta a la combinación del factor tecnológico y de las nuevas formas de trabajo en un momento de cambio acelerado que cambió para siempre las profesionales marítimas.

## Bibliografía

ALEMANY LLOVERA, J (2007), *El puerto de Barcelona: un pasado, un futuro*, Barcelona, Editorial Lunwerg, 2007 (2ª edición).

GARCÍA DOMINGO, E. (2017) *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Barcelona, Icària, 2017.

GARCÍA DOMINGO, E. (en prensa) «Les autres travailleurs portuaires: la flotte et les services de carénage de la Junta de Obras du port de Barcelone (1870-1930)», a *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe Méditerranéenne et Atlantique XVIIe-XXe siècle (4-5 Octobre)*, Marseille, 2018.

---

15. AHPB, caja 874. Asuntos de dirección. Personal. Carpeta 9.





Vapor realitzant el carenat al dic flotant. Foto: Museu Marítim de Barcelona.



Draga de vapor i cabria de la Junta d'Obres. Foto: Museu Marítim de Barcelona.





Veler pujat a l'escar. Foto: Museu Marítim de Barcelona.



Cabra Esperanza y remolcador Setantí en la instal·lació d'una màquina de vapor. Foto: Museu Marítim de Barcelona.