

**FACULTAT NÀUTICA DE BARCELONA**

*Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques*

**EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA  
MERCANTE, UN INTENTO DE UNIDAD  
SINDICAL  
(notas para una historia del movimiento  
obrero en la marina mercante)**

Autor: Juan Zamora Terrés  
Director: Ricard Marí Sagarra

Barcelona, 1996

PRIMERA PARTE

**EL MOVIMIENTO OBRERO EN LA  
MARINA MERCANTE HASTA 1936**

## CAPITULO I

# LOS INICIOS DEL ASOCIACIONISMO EN LA MARINA MERCANTE

El Sindicato Libre de la Marina Mercante es la continuación de un cúmulo de esfuerzos organizativos de los tripulantes de los buques con el objetivo de conseguir mejores condiciones de vida y mejores condiciones de trabajo a bordo. La historia de estas organizaciones de marinos sigue un curso paralelo a la historia general del movimiento obrero. Pocas veces en el transcurso de la historia unas y otro convergieron.

Dentro del estudio de los precedentes del SLMM, trazamos en este capítulo una aproximación a las primeras asociaciones de marinos que se crearon en España.

### 1.1 La Asociación de Maquinistas Navales de Barcelona.

El movimiento obrero en la marina mercante española toma carta de naturaleza, siquiera sea nominal, en 1878, cuando un grupo de maquinistas crean en Barcelona la primera asociación de trabajadores del mar para defender unidos sus intereses: la **Asociación de Maquinistas Navales**. España había estrenado Restauración monárquica en 1874, tras la efímera I República Española de 1873, y en 1878, gobernaba Cánovas del Castillo, del Partido Conservador.

Fechar el inicio del movimiento obrero en la marina mercante española en 1878 no quiere decir que antes, remontándonos incluso al siglo XVIII, no

se hubiera podido producir alguna acción colectiva de los tripulantes de algún buque, incapaces de seguir soportando los usos disciplinarios de la época y en general las durísimas condiciones de vida y trabajo a bordo de aquellos veleros, tan bellos por fuera como infernales por dentro<sup>1</sup>. Chapman (1992, página 79), afirma con rotundidad: *seafarers have protested over their working conditions for centuries*. Explica este autor que ya en 1768 se produjo una tumultuosa protesta de marinos británicos que rasgaron/rompieron las velas de sus barcos (*British seafarers from dozens of ships struck their sails*), y que de esta protesta marinera procede la palabra inglesa que designa la huelga: *strike*. En 1800, la prensa norteamericana se hacía eco de un motín/huelga de marineros en Maryland, en reclamación de mejores salarios<sup>2</sup>.

La vida a bordo de un marinero español en la segunda mitad del siglo XIX es descrita por el Capitán de Navío Francisco Javier de Salas (1879, página 311), con estos tintes:

Un pequeño pedazo de lona suspendido por unas cuerdas de la techumbre le sirve para reposar sus fatigados miembros de las faenas del día; un pedazo de pan duro y sin levadura, tan ingrato al paladar como apetitoso es su nombre<sup>3</sup>, otro pedazo de tocino crudo y un potaje sazonado a veces con la espuma de las olas han de bastarle para su manutención; en otro pedazo de lienzo debe envolver sus vestidos, y esclavo por necesidad del aseo y de la policía, tiene imprescindiblemente que sufrir continuas molestias hasta en los pocos ratos de solaz que tal clase de vida le brinde.

Posiblemente, los barcos españoles contemplaron también alguna acción como las que describe Chapman. Acciones siempre aisladas, por supuesto, y que no tuvieron continuidad.

Aislados hay que pensar que estaban también los marinos que aparecen citados en las historias generales de los albores del movimiento obrero y social, algunos de los cuales alcanzaron cierta relevancia. Así los casos de

---

<sup>1</sup> Una aproximación a la vida a bordo de los marineros españoles en la primera mitad del siglo XIX puede verse en el capítulo VI de la Tesis Doctoral de Francisco Piniella Corbacho, "La empresa mercantil de Correos Marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los Usos Náuticos", edición mecanografiada, páginas 362-417.

<sup>2</sup> Citado en Paul K. Chapman, "Trouble on Board", 1992, página 79.

<sup>3</sup> Ese pan "duro y sin levadura" de que habla Salas es el que se conoce como "bizcocho" en la literatura marítima de todo el siglo XIX.

Pablo Borrás, piloto, que formó parte de la última Junta Revolucionaria, toda ella republicana, que gobernó Barcelona durante la insurrección de diciembre de 1842; y de Antonio Marsal Anglora, que había ejercido de maquinista/fogonero, enviado por el grupo Legión Ibérica, para participar en el tercer Congreso de la Asociación Internacional de Trabajadores, celebrado en Bruselas en 1868<sup>4</sup>. Marsal Anglora, que actuó en el Congreso con el pseudónimo de Sarro Magallán, leyó un mensaje al Congreso, con el título de *Informe de las Asociaciones obreras de Catalunya*:

Encadenadas después de largo tiempo por un poder despótico, las sociedades obreras de España envían un saludo cordial a sus hermanos del resto de Europa. El momento presente no es muy favorable para las asociaciones. No obstante, sotto voce, en Catalunya y en Andalucía las asociaciones obreras desarrollanse poco a poco. Se arresta a los obreros que están a la cabeza de estas sociedades, pero cada día se nombran docenas de delegados nuevos. Por más que los poderes quisieran detenerlos, no pueden seguir esa vía y se ven obligados a dejarlos libres. Los obreros españoles están dispuestos a luchar con sus hermanos contra esa formidable asociación del Ejército, del Trono y del Altar, para establecer al fin, sobre bases sólidas, la paz, la justicia y el trabajo.

Poco después, en diciembre de 1868, el maquinista Marsal Anglora intervino también, en tono muy moderado, pronunciándose contra toda veleidad subversiva, en el Congreso de la Dirección Central de Sociedades Obreras de Barcelona<sup>5</sup>.

La Dirección Central de Sociedades Obreras de Barcelona había sido creada en octubre de 1868, poco después del destronamiento de Isabel II, dentro de la campaña de difusión de la AIT en España. El Congreso de diciembre, en contra del apoliticismo que años después se impondría, decidió el apoyo a un gobierno republicano-federal y la participación de los obreros en la vida política (Termes, 1979).

Es muy improbable, sin embargo, que antes de 1878 haya podido producirse en la marina mercante un atisbo de organización estable entre tripulantes.

---

<sup>4</sup> La Asociación Internacional de Trabajadores, AIT/Primera Internacional, fue fundada por Marx, en Londres, el 28 de septiembre de 1864.

<sup>5</sup> He seguido en esta exposición la obra de Núñez de Arenas y Tuñón de Lara, 1970, páginas 68 y 95-96.

En cualquier caso, no nos ha quedado rastro, ni memoria, y podemos convenir que en 1878 tiene principio el sindicalismo en la mar, el origen de la historia del movimiento obrero en la marina mercante. Porque, como ha dejado escrito Alfonso Carlos Comín (1976, página 12):

El sindicalismo obrero nace y viene determinado por la respuesta que la naciente clase obrera da al proceso de industrialización y a las formas de producción capitalista iniciadas a finales del siglo XVIII, a las condiciones de trabajo en que éstas se desarrollan y a la explotación sistemática de los trabajadores. *Se puede decir que la formación de la clase obrera se halla íntimamente ligada al desarrollo del asociacionismo sindical.* Y que este se halla en la base de la toma de conciencia social que el movimiento obrero hace de su situación histórica [subrayado JZT].

La Asociación de Maquinistas Navales nace algo más de un año después de la promulgación de la Orden del 23 de enero de 1877 que implantaba el primer Reglamento de Maquinistas para los Buques de Comercio<sup>6</sup>. El Reglamento, un texto corto y directo de apenas 15 artículos breves, ordena tres aspectos fundamentales para la profesión en aquella época:

a) Regula el personal mínimo que habrá de atender las máquinas de los vapores, en función de la potencia y de la navegación que hayan de efectuar:

A ningún vapor español se permitirá la salida de los puertos españoles si no cuenta entre sus tripulantes los maquinistas navales que le corresponden con arreglo a este Reglamento [Artículo 1].

En los vapores que hagan travesías de más de 150 millas embarcarán por lo menos un primero y un segundo maquinista naval si las fuerza de las máquinas es de 100 o más caballos nominales, y dos segundos si la fuerza es menor. En los que las travesías sean menores de 150 millas embarcarán por lo menos un primer maquinista si la fuerza de las máquinas es de 100 o más caballos nominales, y un segundo si es menor [Artículo 2].

---

<sup>6</sup> El Reglamento de Maquinistas para los Buques de Comercio puede verse íntegro en Robles Sánchez, 1993, páginas 73-76. Según Robles, el Reglamento se aprobó por Real Decreto y no por Orden ministerial.

Hasta ese momento, como reconoce el preámbulo de la Orden que aprueba el Reglamento, los armadores son libres para emplear en sus máquinas el personal que juzgue más conveniente (Arroyo, 1989, página 136).

Estas normas, que imponían por primera vez unas tripulaciones mínimas en el departamento de máquinas, fueron muy mal recibidas por los armadores, que opusieron harta resistencia durante muchos años.

b) Reglamenta los nombramientos, los requisitos necesarios y los exámenes que, en su caso, habrán de superar los candidatos a primer y segundo maquinista. Curiosamente, los capitanes de buques mercantes, a despecho de su antigüedad milenaria, no vieron su titulación reglamentada hasta mayo de 1890. Como anécdota, consignemos que el segundo requisito, de los cuatro necesarios para obtener el título de segundo maquinista, era acreditar *buena vida y costumbres*.

c) Recoge un generoso sistema de habilitación para miembros de la Armada:

Se considerarán como habilitados para desempeñar las plazas de primeros maquinistas navales los que tengan nombramiento de primer maquinista de la Armada, y también los segundos de la misma que hayan servido dos años en ella con este nombramiento. Las plazas de segundos maquinistas navales se podrán desempeñar por los que tengan nombramiento de segundos maquinistas de la Armada, y también por los terceros de la misma que hayan servido dos años en ella con este nombramiento [Artículo 10].

La reivindicación del Reglamento había precisamente auspiciado la formación de un núcleo activo de maquinistas. En palabras de Pedro Robles Sánchez (1993, página 27):

En la década 1870-1880 las navieras de vapor se fueron desarrollando y los que navegaban en esos buques, con aspiraciones a ocupar los máximos cargos de responsabilidad en las máquinas, *fundaron un centro con la intención de unificar opiniones* para mejorar su instrucción y hacer oír su voz ante armadores y autoridades, consiguiendo del Gobierno -tal vez para acallar el clamoreo levantado a raíz de un siniestro marítimo- la publicación de un Reglamento de Maquinistas para los buques de Comercio [subrayado JZT].

Este grupo inicial, que fueron los fundadores de la futura Asociación, una vez celebrados los primeros exámenes y por tanto titulados los primeros maquinistas de nuestra historia, estaba liderado por los más inquietos e ilustrados, entre los que se hallaba el jefe de máquinas Antonio Genescà Corominas, único cuyo nombre nos ha llegado al figurar como director, en 1912, del Boletín asociativo. Genescà había nacido en Ripoll -Girona- en 1849, aunque vivió toda su infancia y juventud en la Barceloneta, el barrio mariner de Barcelona. Entró a trabajar en la Maquinista Terrestre y Marítima cuando tenía 16 años, junto a su padre, que era mayordomo/contramaestre en la empresa. Antonio Genescà fue un personaje contradictorio. En la huelga de La Maquinista en agosto de 1870 se significó como un *esquirol*, apareciendo su nombre y el de su padre publicados en *La Federación*, órgano de la Federación barcelonesa de la Asociación Internacional de Trabajadores, señalados como traidores a la clase. En 1872 inició su carrera profesional como marino.

Dos años más tarde, su padre, Llorenç Genescà, fue asesinado en los talleres de la empresa por un trabajador a sus órdenes que le asestó dos puñaladas mortales. Tras su meritoria contribución a la primera asociación de marinos, Genescà volvió a la Maquinista Terrestre y Marítima, ahora contratado como encargado general de los trabajos de marina, cargo que suponía una confianza plena por parte de la empresa. Fue el primer maquinista titulado de España y un notable estudioso de las técnicas de su profesión<sup>7</sup>.

La Asociación de Maquinistas Navales surge en Barcelona, la ciudad donde se estaban produciendo con mayor intensidad de toda España los cambios económicos y sociales que caracterizan la revolución industrial, entre ellos la aparición del proletariado y del movimiento obrero y sindical. Sobre Barcelona, centro neurálgico de los inicios del movimiento obrero y sindical en España, Manuel Buenacasa (1928, página 155), destacado dirigente anarcosindicalista, llega a escribir:

Se ha dicho -y ello es una gran verdad- que Barcelona, cerebro y alma del movimiento social de la región catalana, ha sido y es el termómetro y modelo en el que se inspiran las demás comarcas españolas.

Además, el intenso tráfico marítimo de Barcelona, el primer puerto comercial de España, según Ricart i Giral (1887, página 11), había propiciado la

---

<sup>7</sup> Más datos biográficos de Antonio Genescà en Robles Sánchez (1993), páginas 40 a 50 y Robles Sánchez (1995).



construcción del puerto (1860-1888) y la constitución de su primera Junta en 1869. La matrícula de Barcelona era en aquellos años la más numerosa de España: 465 barcos de vela y 60 vapores (Moreno, 1989; Valdaliso, 1995).

## 1.2 La revolución industrial en la marina mercante.

Esta primera asociación de marinos está protagonizada por los maquinistas, nueva categoría laboral a bordo de los barcos surgida para cuidar aquellos *ingenios del diablo*<sup>8</sup>, aquellas máquinas de vapor que desfiguraron de arriba a abajo a los propios buques, transformaron el trabajo de los marinos, que nunca volvería a ser igual, y revolucionaron el transporte marítimo. Literalmente, el sindicalismo en la mar cumple la afirmación de Gilles Martinet, que liga, en una aseveración paradigmática, el nacimiento del sindicalismo a la revolución industrial: *el maquinismo dará origen a los primeros sindicatos* (Martinet, 1991, página 15).

Los náuticos, como en aquella época se llamaba al clásico personal de cubierta, hubieron de hacer el esfuerzo de adaptación a las nuevas condiciones imperantes en su profesión. Los avances tecnológicos que se fueron acumulando a lo largo del siglo XIX, de forma acelerada en su segunda mitad, y los cambios económicos consecuentes despojaron a pilotos y capitanes del poder casi omnímodo que antes poseían en sus veleros.

La revolución industrial en la marina mercante no es posible reducirla, como hacen algunos historiadores navales, a una suma cronológica de innovaciones técnicas y tecnológicas, cogidas sin tener en cuenta ni su real aplicación ni su significación económica y social: barcos de hierro en vez de madera;

---

<sup>8</sup> Merrien, J., 1960. El capítulo VI, páginas 209-228 constituye el ejemplo más cabal del rechazo que los marinos sentían hacia las máquinas. Este rechazo, por otra parte, es equiparable, aunque en tono menor, a la reacción de los trabajadores contra las máquinas en general; reacción que tiene, tal vez, sus episodios más conocidos en la quema por los obreros de la fábrica textil Bonaplata, de Barcelona, en 1835, y en la destrucción de máquinas "selfactinas" y quema de instalaciones fabriles en 1854.

impresionantes calderas en el lugar de las velas; telegrafía sin hilos; etc<sup>9</sup>. La revolución industrial en el sector marítimo fue un proceso complejo que se extiende durante un dilatado periodo de tiempo, desde principios del siglo XIX hasta bien entrada la segunda década del siglo XX, con diferencias y ritmos diversos según los países -aunque la característica internacional del transporte marítimo hace el proceso, en cierta manera, homogéneo- que no sólo transformó por completo los buques, las ciencias náuticas, la economía del comercio por mar, las empresas marítimas, las técnicas y la economía de la construcción naval<sup>10</sup>. Además, y de forma brusca, modificó los comportamientos jerárquicos y laborales a bordo, introdujo relaciones desconocidas entre el capital y el trabajo, y alteró, hasta hacerlas irreconocibles, la profesión de marino y la mentalidad de los hombres de la mar.

Las empresas navieras se transforman y pasan de ser una sociedad constituida por cada barco, tal como nos las describe al detalle Pierre Vilar (1968), o como más recientemente podemos leer en la tesis de Garcia Delgado (1977), a constituirse en poderosas Sociedades Anónimas que controlan flotas numerosas y donde la financiación y el capital pasan a ser el elemento fundamental de la empresa<sup>11</sup>. La marina mercante pasó, como afirma Jesús Valdaliso (1991, página 338), de ser un sector subordinado al comercio a ser una actividad autónoma y especializada.

El volumen III de *Catalunya dins l'Espanya moderna*, la magna obra de Pierre Vilar, analiza la composición del capital de un gran número de barcos catalanes dedicados al comercio con América en la segunda mitad del siglo XVIII. De acuerdo con sus investigaciones, el capital de las sociedades navieras a finales del siglo XVIII estaba repartido en Catalunya de la siguiente manera:

---

<sup>9</sup> Sobre la revolución industrial en la marina mercante, vease "La resistencia a los cambios de la revolución industrial en la marina mercante y en la pesca", estudio mecanografiado de Juan Zamora Terrés. Facultat de Nàutica, mayo de 1993.

<sup>10</sup> Como dice Georges Blake, en su historia del Lloyd's de Londres "el cambio de la vela y la madera al vapor y el hierro fue sísmico en su efecto final, pero el proceso fue muy lento, con innumerables superposiciones de tradición e innovación, de viejas y nuevas prácticas" (citado en Valdaliso, 1991, página 88).

<sup>11</sup> Sobre el nacimiento del capitalismo moderno en la marina mercante británica -espejo, en el que se miraron todas las marinas del mundo, como afirma el profesor Valdaliso- es imprescindible la obra clásica de Kirkaldi, 1914, "British Shipping". Sobre la transformación de la empresa naviera española, Jesús Valdaliso, 1995 "Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (1860-1935)"

\* 25,8% en poder de los potenciales capitalistas, personas que han comprado una parte de la barca sin tener más relación con el mundo náutico.

\* 25,9% en poder de comerciantes, individuales o en grupo, interesados en el negocio marítimo para reservarse tráfico, viajes, fletes...

\* 18,5% en poder de capitanes y familiares.

\* 16,8% en manos de los artesanos que construían el barco: *mestres d'aixa*, carpinteros, cordeleros, calafates...

\* 10,7% en poder de nobles en el gobierno y altos funcionarios.

\* 2,3 % en manos de otros no clasificados.

Es decir: más del 35% de la propiedad de los barcos estaba en manos de sus constructores y patrones. Como cada barco era propiedad de una sociedad, su pérdida ocasionaba la disolución inmediata del grupo, sin perjuicio de que meses más tarde encontremos a los mismos nombres empeñados en otra nao/sociedad.

Acerca del funcionamiento económico de la marina de vela catalana en los siglos XVIII y XIX, el capitán Ricart i Giral (1887, página 11), explica:

Toda expedición marítima, respecto al capital, se componía de *mota* y *madera*. Esta, como se desprende de la misma palabra, la formaba el buque con todos sus enseres y aparejos, y los co-propietarios se llamaban participes en la madera.

La *mota* era el capital o *fondo* que se entregaba al capitán para el negocio marítimo, o sea compra de los cargamentos.

El capitán era el gerente de toda la compañía que interesaba en la *mota* y la *madera*; pero gerente con confianza ilimitada; allí no intervenían notarios ni papel sellado; bastaba una cuartilla de papel con la firma del capitán.

Las partes del buque eran de valor 750 duros. Las motas eran de 300 duros; y las medias motas eran de 150 duros.

Con tal subdivisión del capital, resultaba en los ricos pueblos de nuestra costa, que cada uno de ellos formaba una sola entidad comercial, pues no había pobre

ni rico que no tuviera al menos una media mota en alguno de los buques, llegando el caso de reunirse cuatro o seis pobres marineros y comprar entre todos una parte de *madera*. De tan original como sencilla organización, resultaba que un siniestro no causaba ninguna ruina, pues, por lo común, no había quien tuviera crecido interés en un solo buque y así la pérdida era muy repartida.

Por su parte, García Delgado (1977), concluye, en su investigación sobre la construcción naval en Catalunya durante el periodo 1794-1804, que el 23 por ciento de las *acciones* de los barcos pertenecían a los *Gremis de Mar*, que incluían a marineros, *mestres d'aixa* y personal dedicado a la carga y descarga de los buques; y que en el periodo 1778-1793, el 90 por ciento de las construcciones documentadas contemplan la presencia del patrón/capitán del barco entre los *parçoners* (accionistas), con una cuota que rondaba por término medio el 20 por ciento de la propiedad total del buque.

Jesús Valdaliso (1991, páginas 181-183), afirma que durante la época *premoderna*, en la que predominaba la navegación a vela, existían dos grandes tipos de navieros: el *especialista* -que solía ser capitán mercante- y el *comerciante*, que invertía en buques para abaratar y controlar su propio comercio. "En Catalunya, el capitán es muchas veces co-propietario de la nave y suele transportar las mercancías por cuenta propia, sin depender, por lo tanto, su negocio del flete, convirtiéndose así su buque, que con razón considera de su dominio, como una verdadera factoría flotante"<sup>12</sup>.

La revolución industrial acabó con esta situación. Ya nunca más, salvo muy contadas excepciones, los marineros transportarán y venderán las mercancías conducidas en el buque de su propiedad, ni gestionarán ellos los fletes, tarea que queda en manos de la emergente figura del consignatario o del agente directo del Armador, ni podrán imponer su soberana voluntad en la vida a bordo. De la multitud de apellidos que cita Vilar correspondientes a las familias que habían acumulado algún capital con su actividad agrícola o comercial durante la primera mitad del siglo XVIII, ninguno llegó a formar parte de la élite naviera del siglo XIX. La revolución industrial en el transporte marítimo supuso una auténtica ruptura con la etapa anterior. En palabras de Ramón Garrabou (1978):

Si se acepta que el proceso histórico registra cambios cualitativos y momentos de ruptura la revolución industrial es probablemente uno de los más claros y

---

<sup>12</sup> Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. Citado por Valdaliso, 1991, página 181.

significativos. Los cambios que se producen en un proceso de este tipo son radicales y van de la base a la superestructura, de los mecanismos económicos a la organización social, a la estructura ocupacional, a las formas de vida, a la ideología y a la concepción del mundo. Todos estos aspectos registran una profunda transformación. Hoy nadie duda del carácter revolucionario que tuvo la introducción de la industria moderna.

Estos cambios, como ya he apuntado, necesitaron de un largo periodo de transición, económica y social, que para la marina mercante española ocupa la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX, años en los cuales:

Existía por un lado, un minifundio naviero con veleros de pequeño tonelaje, producto de una visión errónea de sus abuelos en el negocio, que hicieron construir polacras, bergantines y fragatas, muy resistentes, con la idea de hacer barcos para sus nietos, pero que el vapor y el desarrollo había dejado seminuevos y obsoletos; por otra parte, los nuevos capitales creaban sociedades anónimas donde el Capitán ya no despachaba, ni era recibido por el armador, sino por un consejero-delegado que la mayoría de las veces no era profesional de la mar y no podía comprender, en conjunto, cuanto se le manifestaba. (Robles, 1993, página 107).

Las recientes investigaciones de Jesús Valdaliso (1991, 1995a y 1995b), sobre los navieros vascos y la marina mercante española, entre 1860 y 1935, son elocuentes de los cambios producidos: las nuevas navieras nutren su capital de comerciantes y exportadores, consignatarios y empresarios de nuevo cuño (minería, siderurgia, construcción...), atraídos por las altas plusvalías que deja el sector marítimo. Los capitanes y la gente de mar seguirán formando parte del accionariado de las nuevas Compañías -aunque con un peso menor- pero su capacidad de dirección de los buques se verá severamente mermada. Un ejemplo paradigmático de la participación de un marino en la gestión y en la propiedad de una compañía naviera es la Compañía Marítima del Nervión (1907), fundada en 1899 con el nombre de Compañía Anónima de Navegación, por el capitán Francisco Aldecoa y el comerciante Tomás Urquijo (Valdaliso, 1993).

La figura del capitán, tradicionalmente asociada a la negociación del flete y al tráfico del barco sufre un proceso irreversible de salarización que le despoja

de toda capacidad de decisión<sup>13</sup>. En palabras de Valerie Burton (1990):

En el siglo XVIII la profesión de Patrón/Capitan de buque estaba estructurada informalmente alrededor del conocimiento especializado del barco y de la navegación, y en la práctica era completamente autonomo en sus decisiones comerciales y financieras. Durante el siglo XIX se fue transformando su papel en una profesión caracterizada por la enseñanza formal y reglada por la Administración, remuneración a salario, asociación profesional y confirmación de su status técnico-profesional.

### 1.2.1 La separación entre náuticos y maquinistas.

La Asociación de Maquinistas Navales era una sociedad de oficio, de técnicos en este caso, en consonancia con las corrientes societarias de aquellos años. La organización de asociaciones profesionales en cuerpos de oficio (o sociedades de socorros mutuos, u organizaciones de resistencia), equiparables a lo que hoy llamaríamos sindicatos, procede de las instrucciones impartidas, con carácter general, por la Asociación Internacional de Trabajadores, recogidas por el I Congreso Obrero de 1870 (vease Núñez de Arenas, M. y Tuñón de Lara, M., 1970, páginas 102-104).

Los sindicatos de rama de producción, o de sector, tal como los conocemos hoy, no aparecen en el movimiento obrero hasta bien entrada la década de 1910. Aunque fue la Unión General de Trabajadores (UGT), la primera en poner en marcha un sindicato de sector de producción, fue la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), con la organización de los sindicatos únicos, la que impulsó definitivamente la asociación de los trabajadores por rama (la construcción, por ejemplo), y no por gremio u oficio (maestros albañiles, pedreros, enconfradores, maestros de obra, etc.). Los sindicatos únicos fueron aprobados por primera vez en el I Congreso de la Confederación Regional del

---

<sup>13</sup> Sobre el proceso de reducción de los capitanes/comerciantes a capitanes/directores técnicos de la navegación como consecuencia de las nuevas formas de gestión naviera que impusieron las transformaciones operadas durante el proceso de la revolución industrial tenemos dos trabajos valiosos y esclarecedores. El primero, de Burton, Valerie, 1990, "The Making of Nineteenth-Century Profession: Shipmasters and the British Shipping Industry". El segundo de Villiers, Alan, (1972), presidente de la Society for Nautical Research, titulado "Evidence From the Logs".

Trabajo de Cataluña, conocido como *Congreso de Sans*, que tuvo lugar del 28 de junio al 1 de julio de 1918. Posteriormente, en el Congreso Nacional del Teatro de la Comedia de Madrid, de la CNT, en 1919, tuvieron lugar tan solo dos votaciones (Buenacasa, 1928, páginas 63 y 64)). Una proponía la fusión de la Confederación con la Unión General de Trabajadores (UGT) y fue derrotada por 323.955 votos contra 169.129. La otra votación permitía optar por los *Sindicatos Únicos* o por los *sindicatos y federaciones de oficio*. Arrasaron los sindicatos únicos por 651.437 votos a 14.008. Este modelo de organización sindical de clase, consolidado ya en los grandes sectores industriales durante los años de la segunda República<sup>14</sup>, no se implantó en la marina mercante española hasta la fundación del Sindicato Libre de la Marina Mercante en 1975.

En la Asociación de Maquinistas Navales de 1878, de acuerdo con Robles (1993, página 28):

Ingresaban, además de los maquinistas españoles facultados, los maquinistas españoles que habían obtenido sus certificados en el extranjero, los habilitados que aún no habían obtenido su nombramiento por no haber realizado aún el examen y los maquinistas extranjeros que lo solicitasen siempre que navegasen bajo pabellón nacional.

Inmediatamente después de crear su Asociación, los maquinistas navales de Barcelona pusieron en marcha dos iniciativas de gran calado: crearon un centro de enseñanza en el que daban clase ingenieros y jefes de talleres interesados (Robles Sánchez, 1993, página 30), y fundaron una publicación mensual, *Revista Mecánica. Órgano de la Asociación de Maquinistas Navales*, cuyo primer número salió a la calle el lunes 6 de enero de 1879. Esta primera revista será sucedida por otras muchas. Si una publicación es básica para una organización -se la ha definido de palo de pajar y aglutinante-, para las asociaciones de marinos era imprescindible. Todas las organizaciones que han sido algo en el mundo de la mar han tenido su publicación.

El *objeto de la Revista Mecánica*, según artículo publicado bajo ese título en el primer número, era poner al alcance de los maquinistas los trabajos de tipo técnico que aparecían en otras publicaciones. Además:

---

<sup>14</sup> La UGT no generalizó las Federaciones de Industria hasta 1929 (Julio Arostegui, 1992).

(...) la Revista Mecánica, órgano oficial de la Asociación, no solo publicará mensualmente cuanto concierna a los intereses de la misma, con sus acuerdos y lo demás que sea de interés general, si no que también expondrá cuantos trabajos sean facilitados por los socios y crea la Junta dignos de insertar en las columnas de nuestro periódico.

También se expondrán los inventos más recientes que se han hecho y se hagan en lo sucesivo en el arte de la construcción de máquinas y cuanto sea de provechosa utilidad a la carrera mecánica.

Los números 1 y 2 de la *Revista Mecánica* recogen una muestra de los problemas que vivían los maquinistas en aquellos años y de los objetivos que tenía su Asociación<sup>15</sup>:

\* Hay una queja repetida contra los armadores por incumplir el Reglamento de 1877 y no embarcar a los preceptivos maquinistas titulados o habilitados. Ello provocaba que el personal de máquinas embarcado se viera obligado a realizar jornadas de hasta 16 horas diarias.

\* En una auténtica declaración de intenciones del primer número se negaba con vehemencia -e ingenuidad- que la Asociación tuviera el propósito de *presionar o crear dificultades* a los navieros, a los consignatarios o a los capitanes:

#### A LOS SRES. NAVIEROS, CONSIGNATARIOS y Capitanes de buques de vapor

Son tantas las aclaraciones que debe hacer la Asociación, hoy que ha adquirido notable desarrollo y lleva una marcha regular, relativamente al corto espacio de tiempo que cuenta de existencia, que se cree en el caso de poner de manifiesto de un modo explícito, el objeto que se propusieron los maquinistas navales al crear aquella, y para así desvanecer y disipar la atmósfera que, contra la misma, ha podido formarse en virtud del lenguaje franco y sincero que hemos usado en la prensa periódica.

Los maquinistas navales que fundamos el Centro, inspirandonos en la necesidad que de instrucción y de unificar nuestras opiniones sentíamos, nos hemos propuesto cooperar con la fuerza que presta el entusiasmo y la juventud a que

---

<sup>15</sup> Pedro Robles Sánchez, 1993, recoge con amplitud el contenido de ambos números de la Revista. Páginas 30-38.



fuese un hecho la aplicación de las leyes decretadas por el Gobierno en 23 de enero de 1877, tal vez para acallar el clamoreo levantado a raíz de un siniestro marítimo.

(...) Poco nos importa que haya quien nos impute y atribuya ideas que el buen sentido rechaza, y condena nuestro criterio, que esto no puede crear dificultades a la realización de las ideas antes expuestas; basta de momento que unifiquemos las aspiraciones de la colectividad; y prueba de que esto va lograndose, el ingreso de los socios y la confianza que prestan a los actos todos de la Directiva. Además nuestro propósito sabido es que no ha sido crear dificultades al Comercio, que quisiéramos verlo en el mayor apogeo, ni ejercer presión de ninguna clase, como algunos mal informados o reñidos con todo lo que sea adelanto y progreso, han dado en propalar; por el contrario, nuestra intención no es ni ha sido nunca, coartar la voluntad de los armadores, consignatarios o capitanes, ni aún de los mismos maquinistas jefes, que están el derecho de embarcar a quien crean conveniente, mientras el favorecido reuna los requisitos exigidos por la ley del 23 de enero del año pasado.

En el segundo número se reitera la misma idea, que se repetirá a lo largo de los años y de la que todavía hoy, 1996, encontramos eco en algunas asociaciones de marinos: "somos una asociación profesional, no sindical o política", confundiendo los intereses y los fines de la asociación, siempre políticos en el más amplio sentido del término, con los requisitos de admisión de los miembros y con el partidismo político. De todas formas, era lógico desmarcarse del término "sindicato", organizaciones consideradas en aquellos años como conspirativas y criminales<sup>16</sup>. Había también otra razón de tipo legal. La Asociación se constituyó a tenor del artículo 13 de la Constitución de 1976, que amparaba el derecho de asociación de una forma ambigua que no comprendía a las organizaciones obreras. No fue hasta la Ley de Asociaciones de 1887 que las organizaciones de la clase obrera pudieron ver legalizada su constitución y funcionamiento.

\* Los maquinistas defendían entonces la separación tajante por oficios a bordo y no querían en absoluto ligar sus sueldos a los sueldos de capitanes y náuticos. La razón es muy sencilla: la escasez de maquinistas había provocado sueldos altísimos para los de su oficio, mientras que en razón de su abundancia, los oficiales de cubierta cobraban salarios mucho más bajos. Un

---

<sup>16</sup> Vease sobre el sindicalismo del siglo XIX, la obra de Morton y Tate "Historia del Movimiento obrero inglés", 1971, Madrid, Editorial Fundamentos.

primer maquinista podía llegar a cobrar un salario muy superior al del capitán del barco. Esta situación empezaría a cambiar a partir de la última década del siglo, cuando se equilibra el mercado de trabajo del personal de máquinas. Entonces, los armadores recortaron con severidad los sueldos de los maquinistas, como antes habían hecho con el personal náutico.

Este proceso de recorte de sueldos al personal embarcado fue un proceso internacional generalizado. Fischer (1991), en base al estudio de los *Agreements and Accounts of Crew*, conservados en los archivos del Board of Trade británico, concluye que entre 1863 y 1900 los salarios de los marinos se redujeron en un 70 por ciento como media internacional.

Pero en 1879, los maquinistas navales españoles, en la tranquilidad de sus altos salarios, defendían, no sin ironía, la especificidad de su profesión (*Capitanes y Maquinistas*, "Revista Mecánica", número 2):

Muchísimas veces hemos oído recitar la cantinela, aprendida ya de memoria, que es injustificado el sueldo asignado a los maquinistas y exiguo el concedido a los capitanes y pilotos de los buques de vapor, siendo estos los que tienen la jefatura del personal de las embarcaciones que dirigen y los que asumen toda la responsabilidad de las expediciones; y semejante cuestión así planteada, no puede ser, ni más inocente, ni más peligrosa para ser tratada con la extensión a que ella se presta.

(...) No afirmaremos que sea más difícil hallar un buen maquinista que un famoso capitán, puesto que para ciertas expediciones es el mejor éste último el más galante modelo de cortesía y desenvoltura, y a la verdad, es más difícil hallar estas cualidades extremadas, salvo raras excepciones, en un verdadero marino que en otra individualidad dedicada a otra profesión; pero respecto a idoneidad en la náutica debemos hacer justicia a los pilotos en general que son muchos inteligentes en grado sumo. Es verdad que actualmente y dadas las críticas circunstancias por que atravesamos, sobra un gran número de individuos de aquella profesión; y a ello es debido que algunos se embarquen en condiciones poco halagüeñas; por esto podríamos decir que no hay bastantes cubiertos en el banquete de la navegación para tanto convidado. Es pues la mucha oferta de pilotos y capitanes una de las causas, quizás la primera, que influye para que no estén tan bien retribuidos como sería de desear.

La crisis del mercado de trabajo para los náuticos es consecuencia directa de la introducción masiva de máquinas en los buques, propulsor y maquinaria auxiliar, y del vertiginoso crecimiento del tamaño de los barcos propiciado por

la construcción en hierro y luego, a partir de 1879, en acero, sustituyendo la tradicional construcción de madera<sup>17</sup>.

Los cuadros de los Anexos 1 y 2, extraídos de *Nuestra Marina Mercante* (Ricart i Giral, 1887, páginas 21 y 22), son prueba elocuente de la evolución de la marina mercante española y mundial entre 1876 y 1885: descenso imparable del número de barcos de vela y aumento del número de vapores, aunque no en la cantidad suficiente como para mantener el total de unidades; incremento progresivo del tamaño de los buques y crecimiento del tonelaje total.

España tenía en 1876, 2.915 barcos de vela mayores de 50 tons. con un tonelaje total de 557.230 tons. y una flota de 230 vapores mayores de 100 tons. con 176.250 toneladas. Diez años más tarde, en 1885, los barcos de vela se habían reducido a menos de la mitad (1.381, con 272.083 tons.) y los barcos de vapor habían aumentado a 351 buques con 359.648 toneladas. Es decir, el número total de buques, que es el índice que nos permite calcular el número de puestos de trabajo ofertados, se había reducido en ¡1.413 unidades!, en tan solo diez años. Por otra parte, según datos de Jesús Valdaliso (1991, página 319), entre 1859 y 1883 el número de tripulantes por 100 toneladas de buque de vela pasa de 11 a 6,1 y de 8,8 a 1,8 en los buques de vapor.

Esa masiva pérdida de puestos de trabajo, sin parangón en ninguna otra época de la historia, afectaba en exclusividad a los náuticos. Nótese, además, que esta drástica disminución del número de barcos coincide con un importante aumento de la marina mercante española en términos de capacidad de transporte, es decir de tonelaje.

Para los maquinistas, la situación era justamente la inversa: mercado en franca expansión, ya que cada vez había más *vapores* y poquísimos trabajadores españoles capacitados. Durante la práctica totalidad del siglo XIX, la mayoría de los barcos a vapor bajo pabellón español llevaban al menos parte de la oficialidad de máquinas de nacionalidad inglesa.

En esta tesitura es comprensible que los maquinistas vieran las relaciones laborales a través de la parcialidad del oficio o clase, y que quisieran hacer

---

<sup>17</sup> En 1879 se construyeron los primeros buques completamente de acero, el "Rotomahama" y el "Buenos Ayrean". Ese mismo año se construyó también el célebre "Parthia", vapor que estuvo en servicio hasta 1947 y que introdujo la máquina compound en la británica Cunard Lines. Véase Fariña, F., 1950, "Historia de la Navegación"; y Griffiths, D., 1993, "Triple Expansion and the first shipping revolution".

de esa visión parcial una verdad incuestionable. Como afirman en la "Revista Mecánica", número 2:

No es posible que ningún marino que haya navegado pueda haber tenido la ocurrencia de poner en parangón la profesión nautica con la del maquinista naval.

\* El conflicto de aquellos años entre náuticos y maquinistas -que se prolonga en el tiempo hasta nuestros días- es contemplado, si embargo, con gran lucidez ("Revista Mecánica", número 2):

(...) Estamos persuadidos de que el egoismo, que de todo saca partido, pretende poner ambas profesiones en pugna y frente a frente, no tanto para favorecer a una de ellas como para beneficiarse de ello.

### **1.2.2 Bilbao toma el relevo de Barcelona.**

La Asociación de Maquinistas Navales de Barcelona fue languideciendo, de forma bien visible en los primeros años del siglo XX, en parte porque la buena coyuntura del mercado de trabajo para los maquinistas, y por tanto los altísimos salarios y la euforia colectiva, se fueron diluyendo a medida que nuevas generaciones de titulados se incorporaban a los barcos. Las Reales Ordenes de 10 de noviembre de 1883, 28 de diciembre de 1893 y 12 de enero de 1895, que restringían cada vez con mayor severidad la posibilidad de embarcar maquinistas extranjeros en buques españoles, son buena prueba de que el mercado de trabajo se equilibraba en perjuicio del personal de máquinas. Finalmente, la R.O. de 21 de mayo de 1904 prohibía la contratación de personal extranjero en los buques españoles.

Pero también hay que consignar la caída de Barcelona como gran centro naviero y su sustitución por Bilbao. Barcelona y los puertos de su litoral (Vilassar, Mataró, Arenys, Blanes, Lloret...), vivieron en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XIX una época de expansión naviera,

exclusivamente de barcos de vela (Condeminas, 1923, páginas 315-318). La sustitución de la vela por el vapor va acompañada del relevo de Barcelona por Bilbao como gran cabecera marítima de la Península. La *febre de l'or* (fiebre del oro), de Barcelona fue sustituida por la *eclosión naviera* de la Ría del Nervión. Entre 1898 y 1900 se constituyeron en Bilbao ¡54 compañías de navegación! (Valdaliso, 1990).

Bilbao comandó desde finales del siglo XIX el proceso de tránsito de la vela al vapor de la marina mercante española, como demuestran los siguientes cuadros elaborados por Jesus Valdaliso (1991, página 86).

**Cuadro 2.4: Tonelaje de la flota de Bilbao como porcentaje del tonelaje total de España, 1860-1935**

Años	Vela	Vapor	Total
1860 .....	18,7	5,5	18,2
1879 .....	18,6	25,2	20,6
1890 .....	16,1	32,9	27,5
1900 .....	4,9	48,1	44,8
1910 .....	5,3	47,5	46,5
1920 .....	15,3	33,7	32,6
1935 .....	—	40,5	40,0

Fuente: ver Cuadro 2.3.

**Cuadro 2.3: Evolución de la flota mercante en España y en Bilbao, 1860-1935 (años seleccionados)**

Años	España				Bilbao			
	Vela		Vapor		Vela		Vapor	
	N.º	TRB*	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
1860 .....	4.716	399.888	84	15.444	805	74.932	7	852
1879 .....	2.010	364.184	330	163.832	298	67.676	61	41.367
1890 .....	1.238	195.387	415	411.096	120	31.425	103	135.218
1900 .....	175	52.549	422	642.231	8	2.591	171	308.974
1910 .....	68	18.712	511	746.748	2	996	187	354.999
1920 .....	148	59.750	601	937.280	14	9.162	191	315.883
1935 .....	57	13.461	877	1.164.271	—	—	185	471.267

Fuente: 1860, Anuario Estadístico de España, 1861-62, pp. 546-47; 1879-1935, ver A. 1.

\* 1860-1890: buques de 50 TRB; 1900-1935: buques de 100 TRB.

En 1915 (datos a 1 de enero), la flota de vapor de la matrícula de Bilbao ascendía a 208 buques con 401.859 toneladas, casi la mitad del tonelaje de vapor total en España (640 buques y 875.609 toneladas). Barcelona, el puerto que seguía en importancia a Bilbao contaba en su matrícula con tan solo 76

vapores, que sumaban unas 157.000 toneladas<sup>18</sup>.

En julio de 1912, la primera Asociación de Maquinistas se transforma en la **Sociedad Española de Maquinistas Navales**, federada estatutariamente a la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, cuyos presidentes serán *por derecho propio* presidentes honorarios de la Sociedad Española de Maquinistas Navales (artículo 1 de los Estatutos de la Sociedad Española de Maquinistas Navales). Con ello se reconocía de forma expresa el liderazgo, por número de afiliados e iniciativas societarias, de la Asociación de Bilbao.

La Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, fue creada en 1.891. Dos años más tarde, el 26 de febrero de 1893, los náuticos de Bilbao fundaron la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española<sup>19</sup>. Ambas asociaciones bilbainas estaban destinadas a ser, junto con las sociedades de Barcelona, el eje mayor del movimiento obrero en la marina mercante española hasta el final de la Segunda República.

### 1.3 Conclusiones.

Los orígenes del movimiento obrero en la marina mercante española descansan sobre las primeras asociaciones de maquinistas, creadas con un marcado acento corporativo y gremial y ligadas al reconocimiento de un título profesional. La Asociación de Maquinistas Navales de Barcelona forma parte, a su vez, del movimiento de afirmación burguesa de la segunda mitad del siglo XIX, cuando la exigencia de un título profesional era una de las formas

---

<sup>18</sup> Francisco Palencia, capitán de la marina mercante, artículo publicado en la revista "Iberica" número 105, 1 de enero de 1916, páginas 7 a 16, bajo el título "Algunos datos sobre nuestra marina mercante".

<sup>19</sup> En la Memoria del año de fundación de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao, 1893, puede leerse lo siguiente (citada en Robles Sánchez, 1993, página 101): "La empresa de fundar una Asociación era harto difícil. Había el precedente de haber fracasado todas las Sociedades análogas, aún cuando estas nacieran con carácter regional, como las que se fundaron en Gijón, La Coruña, Santander, Barcelona, Liverpool, etc."

de enfrentarse al antiguo Régimen y a los títulos de la nobleza (Martinez, M., 1975, página 263).

A pesar de la voluntad manifiesta de aquellos pioneros, que huían de cualquier parentesco o relación con los sindicatos, lo cierto es que las Asociaciones de Maquinistas de Barcelona y Bilbao tenían como objetivos la defensa de sus condiciones de trabajo, entonces restringida a salarios, horarios de trabajo y equiparación de status profesional con los oficiales náuticos.

A los maquinistas siguieron los capitanes y pilotos, quienes al igual que los maquinistas reivindicaron su título profesional y aborrecían de cualquier organización que pudiera tacharse de sindical.

Es decir, desde sus inicios, el movimiento obrero en la marina mercante contempla, por un lado, la división orgánica de los trabajadores de un buque en dos grupos enfrentados entre sí: oficiales de máquinas y oficiales de cubierta; por otro lado, las asociaciones sindicales de los marinos nacen al margen del movimiento obrero general y con bastantes años de retraso. Según Giralt, Balcells y Termes (1970, pag. 12), el punto de partida del movimiento obrero en España ha de fijarse en el año 1840<sup>20</sup>.

Además, las asociaciones se crean por y se restringen a los titulados, al personal técnico/profesional que dirige los buques, dejando fuera al personal subalterno o auxiliar: marineros, fogoneros, camareros y cocineros. Con ello se crean otros dos grandes bloques: los oficiales por un lado y los subalternos por otro lado.

---

<sup>20</sup> Sobre el origen del sindicalismo en España, un ideólogo del Movimiento Nacional, Guillén Salaya, publicó a finales de 1938, la siguiente caricatura de la historia (página 18): "A últimos del siglo XVIII, un sacerdote, un tanto populista, un tanto liberal, funda *El Fomento de las Artes*. Es una entidad popular para el progreso de las ciencias y las artes porque *hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad*. En el Fomento se dan conferencias de controversia sobre liberalismo, sobre socialismo y anarquismo. La Sociedad es muy seria y tiene cierto empaque católico, pero el liberalismo ha entrado con su cortejo de teorías disolventes. ¿Y sabéis quienes se incuban en aquella Sociedad fundada por un sacerdote, un tanto populista, un tanto liberal, una especie de abate Sturzo de la época? Pues de allí salen: Pablo Iglesias, o el marxismo; Anselmo Lorenzo, o el anarquismo; y Ossorio y Gallardo, o el judío traidor. De allí sale el primer Sindicato de Artes Gráficas de la UGT. En el *Fomento de las Artes* comienza la lucha sindical en España y contra España. Hasta que en el año 33 las JONS [Juntas Obreras Nacional-sindicalistas], vuelven a clavar en ese centro comunista las flechas y el yugo de la tradición imperial de España". Por si quedara alguna duda en medio de tanta confusión, el autor remacha: "Hemos visto como la gallina clueca del liberalismo incubaba siempre, bajo su cálido plumaje democrático, a los milanos del comunismo, del anarquismo y del judaísmo masónico y anticristiano".

La vida a bordo de un buque mercante en el último cuarto del siglo XIX, era extremadamente dura y peligrosa, y las categorías estaban muy marcadas, según el modelo cultural de la Armada, de forma que era prácticamente imposible la relación natural entre un marinero y un oficial. Los oficiales gozaban de unos miserables camarotes con un camastro; lo normal era compartir ese espacio entre dos o tres oficiales. El capitán era la única persona a bordo que gozaba del privilegio de un camarote, minúsculo pero individual. Capitán y oficiales podían comer, si el tiempo lo permitía, sentados en una mesa, con plato y cubiertos. El resto de la tripulación ocupaba un rancho colectivo, con jergones malolientes, donde comían y realizaban todas sus actividades fuera del trabajo. Para todos, las jornadas de trabajo eran inacabables y los períodos de embarque se prolongaban sin interrupción años y años.

Con estas condiciones de vida y trabajo a bordo, pudiera sorprender la inhibición asociativa de los subalternos y la nula influencia general, entre todas las categorías laborales de la marina mercante, de las corrientes y organizaciones sindicales de clase (UGT y CNT). Las razones de esta anomalía hay que buscarlas en el aislamiento y dispersión que comporta el trabajo en la mar, en la *desconfianza innata por parte de los que navegan hacia los marinos que se han quedado en tierra* (Rodríguez Martos, 1996, página 148), y en la dependencia de la marina mercante respecto a la marina de guerra. Tanto la administración marítima como los usos y costumbres a bordo estaban militarizados. Cualquier protesta a bordo se convertía en un delito, juzgado con severidad por la Armada. Es indudable que esa identificación de la marina mercante con la Armada constituye el factor, probablemente decisivo, que puede explicar el apartamiento de los trabajadores del mar del movimiento obrero general y de sus organizaciones.

En diciembre de 1983, el gobierno de la Restauración creó la Comisión de Reformas Sociales *con objeto de estudiar todas las cuestiones que directamente interesan a la mejora y bienestar de las clases obreras, tanto agrícolas como industriales, y que afectan a las relaciones entre el capital y el trabajo*. Dicha Comisión, en la que participaron activamente, entre otros, los principales líderes socialistas (Pablo Iglesias, García Quejido, Facundo Perezaguas, Jaime Vera, etc.), trabajó a base de encuestas e informes. De los miles de folios que salieron de esa iniciativa, y que constituyen un excelente retrato del mundo del trabajo en esos años, no hay absolutamente nada que se refiera al trabajo en la mar. La única referencia la encontramos en el informe de José Rodríguez sobre horas de trabajo, donde tras un prolijo repaso de los horarios laborales en todos los oficios e industrias -carpinteros, sastres, zapateros, panaderos, costureras, tejedores, canteros, albañiles, herreros, labradores, etc.-, dice: *Pasemos ahora a tratar las industrias particulares que*



---

*pide el cuestionario, y en ellas debo dejar lo referente a transportes marítimos de la cual no puedo ocuparme por falta de datos*<sup>21</sup>. El desconocimiento general del trabajo en la marina mercante por parte de los líderes políticos y sindicales del movimiento obrero no podía ser mayor.

---

<sup>21</sup> Para la consulta de los informes de la Comisión he utilizado la obra de Antonio Elorza y M<sup>a</sup> del Carmen Iglesias, "Burgueses y proletarios. Clase obrera y reforma social en la Restauración". La cita del informe de José Rodríguez sobre horas de trabajo se encuentra en la página 80.