

**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

## CAPITULO IV

# LAS ASOCIACIONES DURANTE LA REPÚBLICA

Este capítulo analiza los avatares de las organizaciones sindicales/profesionales de los marinos bajo el prisma de su unión/división. Los cinco años que aguantó la II República española fueron los años más intensos en la vida asociativa de los marinos y, en general, de todo el movimiento obrero y sindical. La característica de estos años fue la división organizativa entre los oficiales náuticos y los oficiales de máquinas. Aunque se planteó reiteradamente, la unidad de todos los trabajadores que componen la tripulación de un buque nunca se consiguió.

### 4.1. Los mejores años de la Federación.

La Federación Española de Oficiales de la Marina Civil, creada en noviembre de 1928, venía a cubrir, en parte, las aspiraciones de *unidad de la clase*, pedida desde las más dispares posiciones para hacer frente con éxito a los problemas sociales y laborales de los marinos. Sus propósitos fundacionales quedan gráficamente explicados por Lucas Froment, que escribe desde el *Archipiélago de los Hombres Libres* ("Marina Civil", número 4, Madrid, 15 de diciembre de 1929):

Apartamiento del amarillismo, por una parte; y anhelos de civilidad por otra

Con esos mimbres, la Federación contempló, desde su inicio, todo tipo de maniobras en su contra.

Antes de la proclamación de la República, durante la *transición Berenguer*, en febrero de 1930, se convocaron unas elecciones entre las Asociaciones de personal marítimo para cubrir los puestos de vocales de la Junta Consultiva de Navegación. Tras la renovación de principios de 1929, la Junta Consultiva estaba integrada por las siguientes personas ("Vida Náutica", febrero-marzo de 1929):

\* **Presidente.** El Director General de Navegación, D. Luis de Ribera.

\* **Elemento Oficial.** Por la Dirección general de Navegación, los Jefes de las Secciones de Navegación, Registro y Construcción y Escuelas de Náutica, capitán de navío don Lorenzo Moyá; coronel de ingenieros, don Alfredo Cal y capitán de corbeta don Manuel Pastor.

Por Fomento, don Manuel Becerra, ingeniero de caminos, jefe de la sección de puertos; por Instrucción Pública, don Rafael Sanromán; por Asuntos Exteriores (antes Estado), don José Torroba; por Hacienda, don Pablo Verdaguer, Director general de Aduanas; por Gobernación, don Federico Mestre, inspector general de Sanidad Exterior; por Trabajo, don Juan Riquelme.

Por el Consejo superior de Fomento, don Edmigio Iglesias; del de Sanidad, don Jorge Francisco Tello; de Juntas de Obras de Puerto, don Restituto Azqueta; de Cámaras de Comercio con sección de Navegación, don Juan C. García Sola; de la Liga Marítima Española, el contralmirante don Manuel Andújar; de los Pósitos y Caja Central del Crédito Marítimo, don Alfredo Saralegui, capitán de Corbeta.

\* **Elemento Naviero.** *Representantes por derecho propio* (de las ocho compañías navieras de mayor tonelaje): de la Trasatlántica, el barón de Satrustegui; de la Trasmediterránea, don José Juan Dómine; de Sota y Aznar, don Nicolás Landa (capitán de la Marina Mercante); de Ibarra y Cía. don Tomás de Ibarra; de la Naviera Vascongada, don Primitivo Ruiz Martínez (capitán mercante); de la Naviera Altos Hornos de Vizcaya, don Gregorio Prados Urquijo; de la Marítima del Nervión, don Ignacio Mutiozabal (maquinista mercante y candidato patronal derrotado); y de la Naviera Amaya, don Constantino de Zabala (capitán mercante).

*Representantes por elección.* De la Asociación de Navieros de Bilbao, don Antonio Arroyo (abogado); de la Asociación de Navieros del Mediterráneo, don Manuel Cencillo de Pineda (abogado de la Trasmediterránea en Madrid); de los navieros de vapores de gran cabotaje y altura, don Evencio Cortina

(Capitán de la marina mercante); de los de cabotaje, don Ricardo Ramos; de los veleros de gran cabotaje y altura, don Pedro Oliver Campo; de los veleros de cabotaje, don Juan F. Pérez Montoro; de Líneas subvencionadas, don Salvador Canals Vilaró; de los buques de pesca, don José Tejero; de los constructores navales, don José Barreras.

\* **Elemento obrero.** *Representantes por elección directa.* De los Prácticos de puerto, don Vicente Diego Abad (presidente de la Asociación de la Reserva Naval y empleado de Trasmediterránea); de los Capitanes y Pilotos, don Víctor Colina Sánchez, de la Asociación federada de Santander y don Ramón Garrido, de la Asociación también federada de Barcelona; de los Maquinistas Navales, don Modesto San Martín, de la Asociación federada de Bilbao y don Antonio Ravelo del Pino, de la de Cádiz, también federada; de los Radiotelegrafistas embarcados, don Eugenio Garasa Castillo, de la Unión de Radiotelegrafistas españoles, entidad perteneciente a la Federación de Oficiales de la Marina Mercante; de los Patronos de cabotaje, don Carlos Román Ferrer; de los patronos de Pesca, don Manuel García Balaguer; de los fogoneros habilitados de maquinistas, don Manuel Jesús Lorenzo y don Cristóbal Díaz Sánchez, de los fogoneros *embarcados*, don Jesús Soto Barreiro; de los marineros *embarcados*, don Trenado; del personal de fonda *embarcado*, don Francisco Mosquera.

*Representantes por votación corporativa.* De las de Capitanes y Pilotos, don Gerardo de Armona, presidente de la Asociación de Bilbao (fue votado por su Asociación, la de la Reserva Naval, la Libre de Bilbao, o de Sota, y las *Secciones náuticas* de los Pósitos de Barcelona y Valencia); de las de Maquinistas Navales, don Emilio Fernández, presidente de la de Gijón (votada únicamente por la Libre de Bilbao o Sota y las *Secciones de maquinistas* de los Pósitos de Barcelona y Bilbao; resultó empatado con el señor Balaguer, de la federada de Barcelona, y se resolvió por sorteo); de las de Patronos de Cabotaje, don Francisco Sagrera; de las de Fogoneros, don Ventura Morales; de las de Marineros, don Antonio Pérez Alpea; de las de personal de fonda, don Emilio Llorens. (todos estos fueron elegidos únicamente por los Pósitos, que también decidieron la elección de los náuticos y maquinistas).

Es Secretario el asesor de la Dirección general, teniente auditor de primera, don Miguel de Angulo.

La Federación decidió tomar parte en las elecciones y presentó candidatos a los cinco puestos en liza. Tres de ellos pretendían la reelección, los maquinistas Modesto San Martín Barrenengoa (de Bilbao) y Antonio Ravelo

del Pino (de Canarias); y el oficial radiotelegrafista Eugenio Garasa Castillo (de Barcelona). Los dos náuticos, que se presentaban por primera vez, eran Eduardo Azpelicueta Morales (de Barcelona) y Teodoro Aguado Sustacha, quien encabezaba la escisión de la Agrupación Náutica de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao.

Las organizaciones contrarias a la Federación decidieron ir también a la contienda y presentaron dos candidatos a los puestos de náuticos: Melitón Cardona, por la Asociación de Capitanes Mercantes y de la Reserva Naval, de Barcelona; y Pedro Dezcallar, por la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao.

Las campañas respectivas estuvieron llenas de descalificaciones hacia los oponentes. Los *corporativos*, lo que hoy llamaríamos la derecha, acusaban a Azpelicueta de *no haber navegado apenas*. Los *solidarios*, por su parte, acusaban a Dezcallar de *esquirol*.

El resultado de las votaciones no arrojó duda ninguna: la Federación arrasó. Coparon los cinco puestos con más del ochenta por ciento de los votos. Azpelicueta y Aguado obtuvieron 1141 votos, por 270 de Dezcallar y 268 de Cardona; Ravelo y San Martín fueron votados por 1000 oficiales y jefes de máquinas en tanto que Camacho y Caballería sacaron tan sólo 65 votos; en las votaciones para radiotelegrafistas Garasa obtuvo 216 votos y Caparrós, 50 :

Esta amplia victoria tuvo una influencia decisiva en la consolidación de la Federación y en la caída de las asociaciones que pretendían hacerle frente. Desde la proclamación de la República, en abril de 1931, ya no se oyó hablar ni del Pósito, ni de los Capitanes y Reserva Naval de Barcelona. El otro gran factor de unión, que tuvo también un importante papel en el reforzamiento inicial de la Federación, fue el Memorándum reivindicativo que, a modo de programa/bandera, fue aprobado por la Asamblea de la Federación y remitido al Presidente del Consejo de Ministros, general Berenguer, el día 8 de marzo de 1930.

Sin embargo, los problemas de la Federación, que son en el fondo los problemas de la unidad orgánica de los trabajadores de la marina mercante, eran de mayor calado y complejidad que una simple confrontación con asociaciones de indudable color patronal.

El primer problema procedía de la propia ubicación de la Federación dentro del movimiento sindical general. Juan Amézaga, presidente de la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao y presidente de la Federación,

encabezaba una corriente interna, poderosa en los dos primeros años de vida federativa, que pretendía unir la Federación a la UGT.

Juan Amézaga era un hombre ligado al Partido Socialista Obrero Español a través de su amistad con el dirigente socialista Julián Zugazagoitia, periodista y escritor, redactor de "El Liberal", de Bilbao, de quien consiguió que aceptara ocupar el puesto de secretario de la Agrupación Náutica de Bilbao, primero, y después de las dos asociaciones unificadas, la Náutica y la de Maquinistas de Bilbao<sup>81</sup>.

En "Marina Civil" (número 4, 15 de diciembre de 1929), se da cuenta de forma muy elogiosa de la conferencia que un dirigente ugetista de Vizcaya, antiguo cenetista de pro, Angel Lacort, pronunció en la sede de la Asociación de Maquinistas de Bilbao. El representante de UGT expuso, como era de esperar, las virtudes de su organización sindical y las conquistas que los trabajadores han alcanzado gracias a su esfuerzo. Casi al final expuso con claridad el motivo real del acto (en narración de "Marina Civil", página 7):

No tardareis -repitió- en uniros al movimiento obrero en general. Teneis que desistir del error de no consideraros obreros. Si los obreros del intelecto, actores, ingenieros y médicos, se unen a los metalúrgicos, a los mineros; vosotros, los maquinistas navales, como los demás hombres de a bordo, no podeis, no debeis permanecer al margen, aislados, sin uniros al resto del proletariado, y, aunque quizás os considereis clase media, jamás debeis desertar del puesto que la excelsa condición ciudadana... (una nutrida salva de aplausos impide oír las últimas palabras).

Sí; debeis ir pensando -terminó- en integraros a nuestro movimiento y defenderos mejor(...)

---

<sup>81</sup> Julián Zugazagoitia Mendieta fue director de "El Socialista", de 1932 a 1937, diputado en las Cortes de la República y llegó a ministro de la Gobernación (mayo 1937-abril 1938), en plena guerra civil. Tras la derrota se exilió en Francia, de donde fue extraditado a España, en 1940, junto a Lluís Companys, presidente de la Generalitat de Catalunya. El Gobierno franquista le fusiló poco después por "auxilio a la rebelión". "Socialista, republicano, hombre de bien, Zugazagoitia fue uno de los 35 diputados socialistas y uno de los 3 ex ministros de la República (junto con el Presidente de la Generalitat, Lluís Companys, y el cenetista Juan Peiró), ejecutados por un vencedor inmisericorde" (Francisco Bustelo en el prólogo a "Guerra y vicisitudes de los españoles", de Julián Zugazagoitia. Barcelona, Editorial Crítica, 1977. Este libro de memorias de Zugazagoitia apareció publicado por primera vez en Argentina, en 1940, con el título de "Historia de la Guerra de España").

La concurrencia que llenaba el salón acogió con nuevos aplausos las palabras finales de nuestro querido amigo Lacort.

La Unión General de Trabajadores vivía entonces momentos de euforia. Su política de coexistencia con el Directorio Militar de Primo de Rivera -de quien consiguió los *Jurados Mixtos*, como *parlamento permanente entre obreros y patronos*- se había demostrado mejor, al menos desde el punto de vista de la organización, que la política de confrontación de la Confederación Nacional del Trabajo, muy debilitada por la represión<sup>82</sup>. El mismísimo Largo Caballero aceptó formar parte, en octubre de 1924, del Consejo de Estado de la dictadura, lo que provocó un enconado debate en el seno de la UGT (Moral, 1992, páginas 64 y siguientes). Cuando Lacort daba su conferencia en Bilbao, en Gijón se estaba ya fraguando la adhesión a la Federación Nacional del Transporte Marítimo de UGT de un importante número de asociaciones de personal subalterno de la marina mercante.

En la Asamblea de mayo de 1930 llegó a debatirse la posibilidad de adherir la Federación de Oficiales a la UGT. La Asamblea consideró que era prematuro plantear esa cuestión y se obvió el debate. Pero quedó vivo el problema. La Junta Directiva de la Agrupación Náutica de Bilbao (recientemente escindida de la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao), proponía abiertamente en junio de 1930 la entrada de la Federación en UGT ("Marina Civil", número 15, 1 de junio de 1930):

En los diversos cambios de impresiones celebrados con los propios afiliados no ha dejado de abordarse nunca la posibilidad y conveniencia del ingreso de nuestras entidades en la Unión General de Trabajadores. Sobre este punto concreto, que más pronto o más tarde deberá ser tratado de nuevo por la Federación Nacional, conviene a la Junta Directiva conocer el pensamiento de sus afiliados (...) Sin propósito de coaccionar a nadie, nos parece prudente anticipar nuestra posición de franca simpatía para tal ingreso (...).

Corre la teoría de que la UGT no es sino una sucursal del Partido Socialista, y esto no es exacto. Sí lo es que la Unión General de Trabajadores es una entidad eminentemente proletaria, creada por los hombres mismos que dieron aliento al P.S. (...)

---

<sup>82</sup> La CNT fue declarada ilegal por Primo de Rivera en 1924 y devuelta a la legalidad por el Gobierno del general Berenguer en 1930. En 1927, una parte de los dirigentes cenetistas en la clandestinidad fundaron la Federación Anarquista Ibérica (FAI).

Nadie más capacitado que nosotros mismos para apreciar hasta qué punto ha sido una ventaja que las doctrinas socialistas se infiltrasen en la acción sindical, ya que nuestras organizaciones tradicionales se mantuvieron apartadas de esa influencia. Y el resultado de ese apartamiento salta a la vista. Hemos vivido con la ilusión de pertenecer a una clase distinta sin reparar en que éramos proletarios sometidos al mismo régimen desigual que cualquier otro productor (...).

En ese sentido nuestro ingreso en la U. G. de T. no sería otra cosa que la reacción natural de quienes, por vivir alejados de ella, sin contacto cordial con el resto de los trabajadores, han sido postergados y desoidos aún en sus aspiraciones más simples y legítimas.

Meses más tarde, apareció en "Marina Civil", número 21, un artículo de un asiduo colaborador de esos primeros años de la revista, *Capichan-Bat*, abogando con impaciencia por incorporar la Federación a UGT:

(...) ¿a qué esperar por más tiempo a tomar la salvadora resolución que la *Union General de Trabajadores* ofrece a todo trabajador amante de su dignidad y bienestar personal?

Desengañémonos, que digan lo que digan los pocos pusilánimes espíritus de *calma chicha*, que aún siguen aferrados a la *remuneradora* frase de *échame trigo y llámame gorrión*, la Unión General de Trabajadores es la única entidad con la que el trabajador de mar puede contrar para el logro de sus anheladas aspiraciones. Es tan axiomático esto, que no necesita demostración.

Sin compadecerse de los axiomas de *Capichan-Bat*, la contestación a la corriente ugetista era amplia y profunda, y tenía dos raíces ideológicas principales. Los que defendían un ambiguo apoliticismo, que algunos llegaban a relacionar con un absurdo no meterse en política y que para la mayoría quería decir *apartidismo*, como garantía de la unidad. Y los que rechazaban la opción ugetista con planteamientos cercanos al anarcosindicalismo.

De los primeros es una muestra el artículo firmado por *La Comisión*, en "Marina Civil", número 9, 1 de marzo de 1930:

Y si queremos incorporarnos a la vida ciudadana moderna, ni fiemos en



nadie -ya que nadie se acuerda de nosotros- y contemos sólo con nuestras propias fuerzas, que son más poderosas de lo que cree el país.

¡Viva la unión marítima!

Del segundo grupo, es un ejemplo el artículo de Modesto Larramendi, *¡Pare usted la jaca, amigo!*, publicado en "Marina Civil", número 18, 15 de julio de 1930:

La Unión General de Trabajadores, amigos míos, es a manera de serrallo del partido socialista, como la Confederación General del Trabajo lo es del ácrata, que son los dos grandes partidos que se disputan la representación obrera en la actualidad (...)

Yo confieso con profunda pena que no veo por ahora más que un abismo de incompreensión muy grande entre cualquiera de ellos y nosotros, pese a mis buenos deseos de casorio. El ingreso en cualquiera de esos organismos obreros en la actualidad lo considero prematuro. (...)

¿Pero qué ha hecho el partido socialista por nosotros, se puede saber? Yo no le he visto acercarse nunca a nuestros problemas, salvo un viaje a Ginebra, muy reciente, y donde no sabemos lo que hizo (...) Ahí tienen ahora mismo, en la Unión General de Trabajadores, al personal subalterno de los buques, que están, como nosotros, ventilando, bajo un horroroso temporal, la constitución del Montepío Marítimo Nacional, y en el que esos representados suyos son parte integrante; pues todos los abogados del partido socialista se entretienen en cazar moscas, mientras el arca de los dineros con el patrimonio de esa institución anda dando tumbos en lastre, cuando debería estar hinchada de millones y en posición gallarda.

Estos últimos criticaban abiertamente a la UGT, tachándola de escasamente democrática, demasiado dirigista y por supuesto burocrática.

El apoliticismo obrero tiene profundas raíces en el movimiento obrero español y especialmente en el sindicalismo catalán. En el Primer Congreso Obrero, celebrado en Barcelona el 18 de junio de 1870, hubieron cuatro tendencias (Termes, 1979, página 257):

\* Bakuninistas, antipolíticos.

- \* Sindicalistas, apolíticos.
- \* Sindicalistas, partidarios de apoyar al movimiento republicano federal.
- \* Cooperativistas moderados, poco partidarios de las huelgas.

Ganaron las dos primeras. Desde entonces, el movimiento obrero en España siempre ha contado con una componente ideológica apolítica/antipolítica, tremendamente confusa en sus manifestaciones. La CNT, resurgida con gran fuerza en 1930, estuvo toda la época de la II República bajo el predominio de los antipolíticos.

Broche al debate de 1930, un tanto forzado, sobre UGT y la incorporación de los marinos al movimiento obrero general, lo constituyó el artículo de P. León en "Marina Civil", número 24, 15 de octubre de 1930, bajo el título *Autoridad moral*:

Polémicas que nos desangran, y no otra cosa, son las que se vienen sosteniendo en la revista por determinados compañeros acerca de si esta o la otra organización es la mejor para el ingreso de la Federación. Estamos ocupados en redactar el epílogo antes que el prólogo, y claro que con ello no hacemos otra cosa que demostrar nuestra incompetencia (...)

Personalmente, yo tengo mi concepto de cada una de las organizaciones que se amparan en el fundamento de la lucha de clases; y aun cuando esta opinión no interese por el momento, sí interesa saber que mis respetos les alcanzan por igual a unas y a otras. (...)

Si nuestra Federación acaba orientándose en el campo politicosocial, como parece deseo de muchos, debe llegarse a ello con la máxima legalidad, corriendo a cargo de los federados decir la última palabra sobre el particular.

La inteligente postura de Pedro León -él, personalmente, afiliado al PSOE- prevaleció en la Federación. Hubo que esperar a junio de 1936 para que la FEOMC, en bloque, más consciente ya de su papel socio-laboral y superado el viejo y desencaminado debate sobre el "profesionalismo", que algunos querían contraponer al "sindicalismo", se dirigiera a la Comisión Ejecutiva de la Unión General de Trabajadores para estudiar las condiciones de ingreso en esta central sindical.

Cincuenta años más tarde volverá a reproducirse, de forma incluso más visceral, la vieja discusión sobre el profesionalismo y el sindicalismo, con la pretensión de enfrentar la profesión al sindicato.

## 4.2 La gran división náuticos-maquinistas.

Con todo, el rechazo más importante a la politización partidista introducida a deshora en la Federación por UGT vino, no como discusión ideológica, si no en forma de ruptura corporativa entre náuticos y maquinistas. Paradójicamente, la corriente encabezada por la Asociación de Maquinistas de Bilbao, próxima a la UGT, se vió desbordada por sus colegas del Mediterráneo, que el domingo 4 de octubre de 1931, en el local de la Sociedad Española de Maquinistas Navales de Barcelona, constituyeron la **Federación de Oficiales de Máquinas de la Marina Civil Española (FOMMCE)**. Así rezan los artículos 1 y 2 de su Reglamento:

Artículo 1º. La Federación Española de Oficiales de la Marina Mercante, estará compuesta de Asociaciones autónomas de su especialidad y tendrá su residencia donde lo acuerden sus Asambleas federales (...).

Artículo 2º. La Federación es una Institución eminentemente obrera y democrática, pues sus componentes son Agrupaciones independientes de obreros intelectuales de una misma profesión, unidos por razón de convivencia y comunidad de sus actividades, con el fin de mantener la unidad orgánica material y moral necesaria para realizar los fines que luego se detallan, y cualquier otro de interés general que puedan presentarse.

Dos días más tarde, *La Comisión de Delegados*, explicaba, con prosa retorcida, las causas de la escisión y proponía en un largo comunicado una futura Organización de Transporte Marítimo (Boletín de la FOMMCE, noviembre de 1931)<sup>83</sup>:

---

<sup>83</sup> En septiembre de 1932, la FOMMCE hizo público en "Avante" los estatutos de una Confederación Marítima Española "que tenderá a recoger en su seno a las diferentes especialidades y grupos que empleen sus actividades en la navegación y tengan un carácter específicamente

encomiendan a cada uno en su orden y lugar intereses que dan unos rendimientos que unos señores accionistas cómodamente disfrutan, sin saber de las amarguras, de los malos ratos, de la separación de las familias, de los continuos peligros a que estamos expuestos.

(...) El del puente no puede navegar sin el de la rueda; el de la pala, sin el que dirige el engranaje. Todos somos necesarios para el cumplimiento de nuestros respectivos deberes.

El equívoco ha sido la falta de comprensión. La falta de espíritu democrático, que por desgracia en nuestra nación esta cuestión ha tenido, entre la autoridad del mando, la obediencia del deber, es la que ha dado lugar a falsas situaciones, de la que se han prevalecido nuestros patronos. (...).

Años más tarde, en agosto de 1934, la Unión de Radiotelegrafistas Españoles (URE), firmada por su Comisión Ejecutiva, presentó una propuesta de *Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante* que ponía el acento en la unidad orgánica de todos los trabajadores de un buque, cualquiera fuera su oficio, categoría o departamento, y dejaba para un posterior debate, en su caso, la integración en una central sindical. Presentó su propuesta, con toda modestia, desde las páginas de "Marina Civil", en un documento de extraordinaria lucidez (número 70, 1 de septiembre de 1934, páginas 10-12):

(...) Con unanimidad absoluta reconocen todos los oficiales federados en la F.E.O.M.C. que la situación del trabajador marítimo es insostenible. Sus condiciones de vida y trabajo se hallan muy por debajo de las que disfrutaban los trabajadores terrestres. Y si tal afirmación es cierta en lo que se refiere a la letra de las leyes, siempre desventajosa para nosotros, no lo es menos en cuanto se relaciona con la aplicación de las mismas. Al llegar el momento de poner en práctica unas normas que, como queda expresado, son siempre inferiores, en cuanto a los derechos que reconocen, a las vigentes leyes en tierra, se acentúa, si cabe, la diferencia entre una y otra clase de trabajadores. Por cada conculcación que de la aplicación de las leyes de trabajo se hace por los patronos terrestres, han de lamentar los marinos muchas, muchísimas, efectuadas por sus patronos y los armadores (...) Tal es el problema que los oficiales federados tienen -como todos los marinos- planteados con entera crudeza. El armador con una política tenaz ha logrado, por una parte, la división del personal, estableciendo y multiplicando las categorías y ahondando las diferencias; ha conseguido en

algunos casos lograr sus designios de que sus empleados no se defiendan de su rapacidad, prohibiéndoles el asociarse o, lo que es peor, asociándoles en entidades amarillas. *Pero ello no bastaba: también ha conseguido que el marino se considere a sí propio un trabajador diferente del resto de los trabajadores organizados.* (...) Cuanto menor sea su sueldo y más precarias sus condiciones de vida, mayor será la cantidad de riqueza por él creada que se apropie su armador. Hay, pues, una íntima relación económica que pone frente a frente al marino y al patrono. (...) Y no sirve de nada considerarse como obrero intelectual<sup>85</sup> en cuanto este adjetivo quiera establecer una diferencia con los restantes trabajadores y, como consecuencia, una situación especial ante el patrono. *Es inútil negar la condición de obrero, de trabajador, reivindicando, en cambio, la de "profesional".* El nombre no hace a la cosa. Llamése obrero, o titúlese profesional, se hallará en idéntica oposición de intereses con la clase capitalista. Si dicha oposición de intereses existe, el querer velarla con esos eufemismos es, en cuanto a sus efectos, tan inútil y risible como el gesto de los avestruces al tratar de ocultarse metiendo la cabeza bajo el ala (...) El cuidado de los detalles será en este caso el que se encamine a lograr la capacitación de los marinos *y su estrecha fusión con todas las profesiones que integran nuestras actividades, primero, y las de éstas con todos los trabajadores organizados, más tarde* ¿Quién ha pretendido lograr resultados positivos por procedimientos taumatúrgicos, como alega alguna Asociación federada? ¿Quién ha expresado la opinión de que con un mero cambio de nombres, o con una fusión, circunstancial o duradera, va a darsenos todo hecho? Nada de actuar de San Isidros en la resolución de nuestros problemas (...).

#### 4.4 Las causas de la secesión de los Oficiales de Máquinas.

La Federación de Oficiales de Máquinas empezó editando una revista-boletín con el nombre en siglas de la Federación (FOMMCE), cuyo primer número salió fechado en Barcelona, en noviembre de 1931.

---

<sup>85</sup> En un artículo publicado en el Boletín de la Federación de Oficiales de Máquinas de la Marina Civil, número 9, julio de 1932, se defendía la unidad entre maquinistas y náuticos para formar "la Unión de los Intelectuales de la Marina Civil".

(...) El domingo 4 de octubre de 1931 constituimos en Barcelona, la FOMMCE integrada por las Asociaciones de Barcelona, Valencia y Cádiz. El apremio de los acontecimientos provocó el descuartizamiento de nuestra organización, consumandose por lo tanto un hecho que, por su trascendencia, pudo formar en nuestra histórica defensa profesional, como uno de los más peligrosos para nuestro progreso.

Apercibidos a la defensa ante el riesgo, procedimos a la reorganización, según el anhelo generalmente manifestado por toda la profesión.

La FOMMCE se constituye pues a marchas forzadas para ofrecer obra constructiva de reorganización sin más tardanza, a los fines de que la acción necesaria de todos los compañeros, no pueda diferirse o obstruccionarse por resistencias tendenciosas de los que pudieran estar interesados en nuestra indefensión profesional.

Nuestra obra por lo tanto se dirige hacia la formación de la total y completa Unión de todos los hermanos profesionales, siendo sus estatutos reformables en la medida que se acordara por todos, en los momentos en que se incorporen al seno común las Asociaciones de Gijón y Bilbao. (...)

Nuestra autonomía profesional, vinculada en la FOMMCE, no se caracteriza por un sentimiento de hostil aislamiento hacia los demás productores que dotan los buques nacionales, ni hasta para los demás asalariados de tierra, sino todo lo contrario. (...)

A nuestros compañeros náuticos, hace tiempo que les advertimos de la necesidad de organizarnos por profesiones, para establecer de este modo el contacto necesario a la defensa común, en las circunstancias y condiciones que se acordaran por pactos taxativos. A las organizaciones de fogoneros, marineros, etc. también haremos por encontrarles y establecer contacto con ellos en el momento oportuno, ya que el proyecto que estimamos de eficacia máxima para todos es el siguiente:

Federaciones profesionales, de Maquinistas y Náuticos. De los Comités de estas Federaciones, regidas con absoluta independencia autonómica, se delegarán los elementos que se designen para mantener la unidad de acuerdos que se establecerán, sobre todo aquellos que afecten a unos y a otros, frente a cualquier interés o circunstancias, contrapuestamente común

a ambas profesiones, sin que ello sea inconveniente para prestar un desinteresado apoyo una a la otra, si así conviene entre las Federaciones. Continuando esta ruta de organización vertical, cerrar el ciclo de clases marítimas organizadas, conveniéndose lo que podría llamarse ORGANIZACION DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, integrado por las organizaciones autónomas de Maquinistas, Náuticos y personal de mar. (...).

La secesión de los maquinistas supuso un duro golpe para la marcha unitaria de la Federación madre y, desde luego, un zarpazo de muerte para las ideas de unidad de intereses entre pilotos y maquinistas -tan obvias y tan mal asumidas- que Juan Amézaga propagaba con convicción desde las páginas de "Marina Civil". Por ejemplo, en el número 24, 15 de octubre de 1930:

(...) Y sentimos esta tan íntima satisfacción [habla de la unificación de servicios entre la Agrupación Náutica de Bilbao y la Asociación General de Maquinistas Navales-Bilbao], porque los náuticos, pese a los prejuicios de clase tan absurdos como infundados que entre algunos marinos -cada vez menos, afortunadamente- existen, son camaradas nuestros, hombres que corren los mismos riesgos que nosotros, que, como nosotros, contribuyen al florecimiento y esplendor de la Marina civil y que sienten las mismas inquietudes espirituales y económicas que nosotros sentimos. El náutico, como el maquinista, como cualquier hombre de mar, no tiene que atender a ningún concepto de casta ni de jerarquía para considerarse superior a otro hombre subordinado suyo. Lo mismo el náutico, que el maquinista, que cualquier marino, sólo debe pensar que es un profesional que a cambio de un salario y de unas condiciones de trabajo se obliga a rendir esta o la otra jornada en el buque en el que navega. A bordo de un barco, como dentro de un taller o de una oficina, la misma necesidad agrupa a los hombres: la de trabajar para vivir. De esta común necesidad surge una común aspiración: la de mejorar el trato y la retribución que reciben. Cada profesión tiene en el buque -como tiene en la oficina y en el taller- su autoridad y su radio de acción; pero hay un nexo que por encima de todo une a esos profesionales, y es su condición de asalariados, de obreros, intelectuales unos y manuales otros si quereis, pero obreros, al fin, que trabajan para poder llenar las exigencias cada vez mayores de la vida (...)

Esa identidad de objetivos como trabajadores asalariados es la que vino a cegar la creación precipitada de la federación de maquinistas.

### 4.3 El horizonte de un único sindicato.

La vinculación de las asociaciones de marinos al movimiento obrero general era vista, en estos años de la II República, exclusivamente en términos de *adhesión* a una u otra central sindical, de forma que la no pertenencia de la Federación de Oficiales de la Marina Mercante a cualquiera de las organizaciones que dividían ideológicamente al movimiento obrero, UGT y CNT, era automáticamente percibida como una separación sospechosa de amarillismo corporativo. Desde su creación a finales de 1928, este debate recorrió permanentemente la vida de la Federación. Unas veces se propugnaba la simple y pura adhesión, como Federación de Oficiales, a una organización sindical. Otras, un cambio de nombre, de *Federación* a *Sindicato*. Otras, la creación de un sindicato único de oficiales de la marina civil aboliendo las asociaciones originales federadas. Juan de Gádex, en el Boletín de los maquinistas escindidos (la FOMMCE), número 9, julio de 1932, llegaba a defender la unidad entre maquinistas y náuticos en una pomposa *Unión de Intelectuales de la Marina Civil*.

Las tensiones por la confusión entre el *politicismo* (inevitable), y el *partidismo* (que desunía), seguían siendo muy amplias en 1935. La Federación Española de Oficiales de la Marina Civil (FEOMC), hubo de defenderse de los ataques que la acusaban casi de traidora por mantenerse fuera de UGT<sup>84</sup>:

¿Retrógada la Federación? ¿Porqué? Porque no admite la ingerencia política en su seno. No creemos sea necesario para avanzar el profesar, profesionalmente, determinado credo político. Individualmente se podrá tener el que se quiera, profesionalmente sólo se debe tener el del interés de la clase sin necesidad de ninguna bandería, y societariamente se puede progresar sin sectarismo ni comuniones únicas.

La idea de un Sindicato de todos los trabajadores de un buque, técnicos y no titulados, se abría paso con gran dificultad. UGT no era partidaria de esa línea. La CNT sí lo era, pero contaba con escasas simpatías en el sector. Por su parte, Solidaridad de Trabajadores Vascos (STV), creó en 1932, en cuanto pudo, una "Asociación de Maquinistas Navales del País Vasco" y un

---

<sup>84</sup> "Información de la Federación", sin firma. "Marina Civil", n. 83, diciembre de 1935.



año más tarde una "Asociación Vasca de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante". De todos modos, que esa unión de asalariados de un buque era motivo de preocupación entre los oficiales del sector lo prueba un editorial de "Marina Civil", número 20, 15 de agosto de 1930, que abordaba, aunque con timidez, ese entonces espinoso asunto:

La mentalidad obrera marítima ha tenido un estado subconsciente, lo que ha dado por resultado, por secuela, un psicoanálisis producto del ambiente en que nos hemos desarrollado. El error, a mi entender, ha sido la poca compenetración entre superiores e inferiores, o sea los jefes y los subalternos. El mal no es de un lado, es de ambos. Por uno la falta de comprensión; por otro el interés que se ha tenido en explotar este estado morbosos, del que se han aprovechado nuestros eternos enemigos.

Para los subalternos, los oficiales son la más directa representación del patrono; ven en ellos un desdoblamiento, y en ocasiones, causa de muchos conflictos. El marinero contra el oficial, el fogonero contra el maquinista, y el de la cámara contra el mayordomo. Los conflictos se han sucedido, cuándo por el trato despótico, cuándo por la discusión y negamientos del cobro de las horas. El patrono en realidad casi nos es desconocido. Ahora, que en descargo y aclaramiento de todo esto, debemos confesar que el oficial, lo mismo que el maquinista que restó horas y mandó trabajar, no es él en puridad: son los patronos los que de continuo han conminado a que se burlen todas las leyes sociales; los patronos que los acosan y les llaman de continuo la atención. No embarcan el número suficiente de hombres; y ellos, naturalmente, se ven el compromiso de cumplir sea como sea. Hay que tener en cuenta que en tiempos pasados el concepto de la autoridad y mando a bordo de los buques era muy otro, y que en ocasiones al oficial le sobraban razones en ciertas cosas. Hoy corren por los buques aires de identificación. Ya no es tan fácil decirle a un oficial que sus pretensiones sociales son las de la misma Compañía; que ingresen en tal o cual organización.

Los obreros de levita de los buques sienten, al igual que los demás productores, muy hondo el problema social. Tienen las mismas finalidades que los trabajadores de las cofas, de las claderas y de las cámaras. Son compañeros nuestros por afinidades y justicia.

(...) Todos los hombres que integran el comando de los buques son nuestros compañeros, son nuestros camaradas de fatiga. (...) a los marinos en general, sin distinción de categorías, nos unifican en estos momentos los deseos de alzarnos como seres, y no perros, del progreso comercial. Todos somos compañeros, somos explotados por el mismo sistema, se nos

A raíz de unas incidencias que no son del caso comentar y que demostraron la poca compenetración existente entre las fuerzas que integraban aquel cuerpo, la Federación de O. de la M.M., fue por nuestra entidad abierta una consulta entre sus integrantes, a fin de conocer de un modo concreto, inequívoco, el derrotero más en consonancia con su pensamiento. (...)

Nos ha marcado el personal un rumbo inmediato: alcanzar la Unión de Maquinistas Navales. En principio constituye ésta, tres entidades, y esperamos que cuando se despeje la situación interna de las otras, formarán en ella la totalidad.

Somos los mismos hombres que formaron en el otro organismo, pero nunca podrá achacársenos que obstaculizáramos gesta alguna que pudiera reportar beneficio al interés general o particular de clase.

Pretendemos ser lo que fuimos: una fuerza netamente proletarizada y con la menor cantidad posible de prejuicio clasista (...). [*Un saludo. Nuestro enunciado*. Página 1 del primer número del Boletín FOMMCE].

Pocos meses después, rebautizaron la revista, a la que pusieron el nombre de "Avante", titular que 43 años más tarde volverá a encabezar una publicación sindical de marinos. El "Avante" del que ahora hablamos, el de los maquinistas, duró tan sólo hasta febrero de 1933, cuando, a raíz de la integración de los maquinistas de Bilbao en la Federación de Oficiales de Máquinas, el boletín pasó a llamarse "Marina Social", tal vez parodiando a "Marina Civil".

Aunque una de las causas aparentes de la salida de los maquinistas del Mediterráneo fue la supuesta vinculación a la UGT y la politización, en general, de la Federación de Oficiales de la Marina Civil -vinculación que nunca se llevó a cabo por el exquisito respeto democrático que demostraron los dirigentes de la Federación, especialmente Amézaga y León, de la Asociación de Oficiales de Máquinas de Bilbao-, las causas reales tienen que ver mucho más con la pugna (¿profesional?, ¿laboral?, ¿acaso sindical? ¿Cómo calificarla?), siempre presente entre pilotos y maquinistas. Invocar el pretexto político no era más que una forma de tapar la cruda realidad. La separación era fruto de una rivalidad estéril entre el personal titulado del puente y los oficiales de máquinas.

(...) Lejos de nuestra idea el condolernos de nuestra separación de las demás profesiones tituladas. Aquello fue una necesidad. La federación general fue

maquinistas de Bilbao, la separación de los maquinistas del Levante suscitó no pocas iniciativas de reunificación. En junio de 1932, la Federación convocó en Madrid una asamblea abierta a todos que sirvió tan sólo para dejar perfectamente claras las posturas. Los maquinistas se confesaban, como todos, ardientemente unitarios, pero por *resabios y prejuicios existentes*, eran partidarios de organizaciones separadas de náuticos y maquinistas que pudieran unirse en el futuro en una Confederación. Estos resabios y prejuicios existentes tenían que ver con las jerarquías a bordo, es decir con el papel del capitán y su extracción náutica, problema éste que, en cierto modo, se arrastra aún hoy, en 1996:

Mientras no se haga tabla rasa con todas las jerarquías, o crea alguien que tiene derecho a estar alto, nosotros pugnaremos por subir hasta nivelarnos con él<sup>87</sup>.

Por supuesto, los maquinistas no querían ni oír hablar de reconsiderar la situación. Al contrario. Su Federación convocó una contra-asamblea en Barcelona, en agosto de 1932, en la que consiguieron que la Asociación de Maquinistas de Bilbao se comprometiera a abandonar la Federación que compartían con los náuticos. Para maquillar los vientos de división que estaban sembrando, en una maniobra típica de huida hacia adelante, la asamblea aprobó la propuesta de una Confederación Marítima Española, cuyos estatutos, que no habían sido discutidos y en los que nadie creía, llegaron a publicarse en "Avante" en septiembre de 1932.

En enero de 1933, los maquinistas de Bilbao, tras un reñido plebiscito entre todos los asociados, se unieron a sus hermanos del Mediterráneo.

Objetivamente, la Federación de Oficiales de la Marina Civil se había convertido en una Federación de Náuticos, con el añadido de los radiotelegrafistas y algunas asociaciones de maquinistas de escasa importancia. Además, la marcha de los maquinistas de Bilbao, con su peso y toda su cultura política, había favorecido, en el seno de la Federación unitaria, las tesis de los apolíticos que soñaban con un mundo profesional apartado de la política, sin reparar que política y no otra cosa era pedir mejores sueldos o un retiro digno para la vejez.

La evolución de la situación política de España, con el triunfo de la derecha

---

<sup>87</sup> Citado en Robles Sanchez, 1993, página 158.

en las elecciones de noviembre de 1933; el paro galopante que se extendió por la flota con la crisis económica de 1931-1933. consecuencia del *crack* bursátil de 1929; la propia fuerza de las reivindicaciones no conseguidas o no aplicadas; y el ambiente político/ideológico que iba creandose entre las izquierdas, provocaron en 1934 el inicio de una fiebre unitaria que afectó a todos los colectivos. Tanto "Marina Civil", como "Marina Social", recogen en sus páginas, incluso en editoriales, reiterados panegíricos por la unidad y el frente único. Unirse o perecer es la consigna que recorre todas las asociaciones de marinos.

A nivel general, el triunfo electoral de las derechas en noviembre de 1933, despertó el deseo compartido de unidad sindical en todas las organizaciones. La sublevación de Asturias en octubre de 1934 era la culminación de una serie de contactos que se venían manteniendo entre CNT y UGT para conseguir, al menos, la unidad de acción. Hasta el final de la guerra civil, la unidad orgánica del movimiento obrero constituyó uno de los debates centrales tanto en la Unión General de Trabajadores como en la Confederación Nacional del Trabajo<sup>88</sup>.

El proceso hacia la unidad de acción en la marina mercante -que quería ser el primer paso para la plena unidad organizativa- se inició con una propuesta de la Federación de Maquinistas, en abril de 1935, para celebrar un Congreso de *todas las organizaciones del proletariado del mar*. Ese Congreso Obrero Marítimo es considerado desde "Marina Social", mayo de 1935, como *el único camino*. Aunque el Congreso nunca llegó a celebrarse, abrió la puerta al diálogo cruzado entre organizaciones, que culminó poco después con la formalización de la **Alianza de Trabajadores Marítimos**, integrada por la Federación de Oficiales de la Marina Civil, la Federación de Oficiales de Máquinas de la Marina Civil y la Federación de Transporte e Industrias Marítimas de UGT:

(...) La Alianza de Trabajadores Marítimos puede y debe ser el único medio

---

<sup>88</sup> Una buena síntesis de las vicisitudes que atravesó el objetivo de la unidad sindical del movimiento obrero en España puede verse en "Alianza CNT-UGT. Sus bases. Sus objetivos. Sus antecedentes", publicado en Barcelona, 1938, por la Editorial Tierra y Libertad. Este pequeño libro contiene un magnífico prólogo de Diego Abad de Santillán. En cierto modo, las conclusiones de este libro coinciden con las de Angel Pestaña, "Sindicalismo y unidad sindical. ¿Es realizable? ¿Cómo?", publicado en 1933: la politización partidista y la excesiva carga ideológica de las organizaciones sindicales eran un lastre insalvable en el camino de la unidad. De hecho, hasta marzo de 1938, cuando la guerra estaba inevitablemente perdida para la República, la CNT y la UGT no suscribieron un pacto que pretendía a corto plazo la fusión de las dos centrales sindicales.

para aproximarnos a todos y llevarnos a la unificación con el resto del proletariado. (...)

La Alianza de Trabajadores Marítimos debe ser el principio no de una Confederación como sostienen algunos, quizás haciendo concesiones muy diplomáticas pero absolutamente contraproducentes si queremos lograr algo eficaz, dejándonos de descubrir el Mediterráneo, sino el principio de una Federación con designios de unificarnos con el resto del proletariado, con todas las consecuencias que la unificación supone. (...) <sup>89</sup>.

Esta Alianza, unida a la coordinadora de Sindicatos Portuarios<sup>90</sup>, consiguieron paralizar, completamente y por primera vez en la Historia, todos los barcos y todos los puertos de España entre el 1 y el 5 de mayo de 1936<sup>91</sup>. Estos eran los motivos fundamentales:

- \* Cumplimiento estricto de todas las leyes sociales para el personal marítimo.
- \* Salario mínimo de 225 pesetas mensuales para los marineros y 425 pesetas para la oficialidad.
- \* Jornada de ocho horas en todas las navegaciones.
- \* Aumento de la seguridad en los buques y pesqueros, propugnando por el montaje de estaciones radiotelegráficas y material de salvamento, y el reconocimiento eficaz de calderas y cascos.
- \* Treinta días de vacaciones pagadas al año.
- \* Implantación efectiva del Montepío Marítimo Nacional.

También pidieron que se construyese una caseta para el timonel en aquellos

---

<sup>89</sup> Artículo de Modesto Llano en "Marina Social", febrero de 1936.

<sup>90</sup> Durante la 2ª Conferencia de Sindicatos Portuarios de España, celebrada en Madrid del 20 al 24 de septiembre de 1935, los estibadores aprobaron constituirse en Alianza Sindical "estrictamente portuaria", excluidas "las tripulaciones que son marinos o navegantes" ("Actas de la 2ª Conferencia de Sindicatos Portuarios de España", opúsculo editado en Valencia, sin fecha). Con esta Alianza/coordinadora acordaron los marinos la realización de la huelga general de 1936.

<sup>91</sup> Cuenta Robles Sánchez, 1993, página 174, que en Barcelona, "hasta los populares servicios de recreo Golondrinas y Gaviotas se sumaron al paro".

barcos que aún no la tuvieran, reivindicación que fue aceptada y cumplida en la zona republicana. Después de la guerra, algunos buques volvieron a la vieja tradición de que piloto y timonel hicieran la guardia a la intemperie.

El éxito de esta segunda huelga general, plasmado en las Bases de Trabajo de la Marina Mercante que publicó la "Gaceta" del mismo 5 de mayo, iba a quedar frustrado por la sublevación militar de julio de 1936 y el consiguiente triunfo "nacional". Pero eso todavía no lo sabían los alegres marinos que, en la tarde del día 5 de mayo, escribieron en una pizarra de la sede de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Barcelona el siguiente texto (Robles, 1993, página 174, dato obtenido del diario "La Vanguardia", de Barcelona):

**Viva la Alianza. 5 de mayo de 1936, fecha gloriosa para los marinos. Urge declarar el día 5 de mayo Fiesta Nacional del Marino Civil.**

Cuando se inició el levantamiento fascista, la Alianza de Federaciones Marítimas retiró todos los oficios de huelga, poniéndose a disposición del Gobierno de la República.

Durante la guerra, en el bando sublevado las asociaciones desaparecieron completamente; en la zona fiel al gobierno legítimo, las asociaciones sufrieron suertes diversas. En Catalunya, todas las organizaciones marítimas fueron absorbidas por la CNT y encuadradas en un Sindicato Único del Transporte Marítimo<sup>92</sup>.

El final de la historia de las asociaciones de marinos, la incautación de todos sus bienes, la destrucción de sus archivos y la aniquilación de su memoria se produjo, en unidad de última hora con todas las asociaciones libres de España, mediante la Ley de Responsabilidades Políticas de 1939.

---

<sup>92</sup> En el Pleno Regional del Transporte Marítimo de Levante, de CNT-AIT, celebrado en Valencia los días 22 y 23 de septiembre de 1936, se aprobó la incautación total de la marina mercante, poniéndola bajo la gestión de un "organismo económico integrado por CNT y UGT". En la convocatoria de este Pleno, los armadores, consignatarios y embarcadores, "junto con sus subalternos", son calificados de "profesionales del robo" (Memoria del Pleno Regional del Transporte Marítimo de Levante, publicado por CNT-AIT en 1936).

## 4.6 Conclusiones.

La tercera Federación de Oficiales de la Marina Civil tuvo la oportunidad de consolidarse como gran sindicato de los técnicos de la marina mercante, que hubiera podido en un futuro próximo federarse con las organizaciones del personal subalterno. No fue así. Aunque pudiera parecer que el principal escollo fue ideológico, la realidad, mucho más prosaica, es que fue un problema corporativo entre los oficiales de máquinas y de cubierta, introducido por terceros, el principal responsable de la desunión.

Es verdad que la Unión General de Trabajadores introdujo algunas tensiones prematuras al pretender la integración de la Federación de Oficiales de la Marina Civil Española (la Federación, tercera, creada en 1928 con el objetivo de agrupar a los oficiales de todos los departamentos de un buque). Pero ese debate apenas supuso división por el exquisito comportamiento de los dirigentes de la Federación vinculados al socialismo, especialmente Juan Amézaga y Pantaleón León, de la Asociación de Oficiales de Máquinas de Bilbao. Al contrario. La viveza del debate en las páginas de "Marina Civil", la magnífica revista/órgano de la Federación, contribuyó sin duda a clarificar los problemas político/ideológicos de la unión sindical.

No. Fue la triste rivalidad entre el personal de máquinas y los náuticos, los que rompieron la precaria unidad de la Federación. Es evidente que existían contradicciones y conflictos entre los oficiales. La lástima es que no supieran resolverlos sin el trauma de la división orgánica y sin hacer frente, con fuerza y unidos, al enemigo común.

Desde esa división, el horizonte de una organización que agrupara a todas las categorías y departamentos de un buque sonaba a quimera muy lejana.