

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 V

LAS HUELGAS DE LA MARINA MERCANTE

La huelga, fenómeno de extraordinaria trascendencia social, constituye el único medio directo de defensa y presión con que cuenta la clase trabajadora para hacer valer sus derechos y para lograr paulatinos avances en las condiciones en que su trabajo se desenvuelve, a medida que el proceso de desarrollo de los pueblos va propiciando sucesivas alzas en el nivel de vida de los mismos⁹³.

Superando todos los obstáculos que plantea una acción colectiva de los trabajadores de un buque, la huelga no ha sido en absoluto ajena a los marinos en su lucha por conseguir sus reivindicaciones. En este capítulo hacemos un somero recuento de esas huelgas, deteniéndonos especialmente en la huelga general de 1914, la primera en la marina mercante española.

5.1 Las dificultades de parar un barco.

La huelga en la marina mercante ha sido desde siempre un tema complejo y polémico. Desde el punto de vista teórico, la discusión se ha centrado en el derecho -o, al menos, en los límites del derecho- de los marinos en parar su actividad en los puertos extranjeros. Fuera de toda duda que es imposible ejercer el derecho de huelga con el barco navegando. Fondeado o atracado

⁹³ Así comienza un documento del Sindicato Libre de la Marina Mercante, entregado al Subsecretario de Trabajo y al Director General de Trabajo, en Madrid, 23 de septiembre de 1977, donde reclamaban una normativa especial que regulara la huelga en la marina mercante.

el buque en puerto español, el debate sobre la repercusión negativa de la huelga sobre terceros -los ciudadanos que no podrán acceder a los bienes transportados por el buque, los importadores de la mercancía que pueden llegar, incluso, a la pérdida total de ésta, etc.- no se aparta mucho del debate general sobre el derecho de huelga de los trabajadores de determinados sectores estratégicos -el transporte es el ejemplo paradigmático- que con su acción pueden llegar a paralizar una ciudad o un país.

Los armadores intentaron desde 1901, cuando se producen las primeras huelgas organizadas, una doble vía de oposición. De una parte, pretenden que la huelga de los tripulantes de un buque es un atentado contra la patria, un insulto a la nación. La finalidad de este argumento es obvia: poner a la Armada, que tutela y controla la marina civil, en contra de los trabajadores. Aunque el argumento se les quemó enseguida, por su misma zafiedad y porque los militares, al final, lo único real que veían en la huelga era un conflicto de intereses entre armador y tripulantes, con la razón lógica muchas veces del lado de éstos, la cantinela del patriotismo llega, aunque atenuada, hasta las primeras huelgas dirigidas por el Sindicato Libre de la Marina Mercante en 1977.

En segundo lugar, los armadores van a luchar por conseguir de las autoridades -militares, por supuesto, y en su defecto civiles-, que los tripulantes en huelga tengan que abandonar el buque. Se trata de suspender, durante la huelga, la condición de domicilio del tripulante que tiene un barco para el personal embarcado. Con esta formidable arma de disuasión, podemos afirmar que el derecho de huelga quedaría cercenado, hasta el punto de convertir la huelga en la marina mercante en una heroicidad casi imposible. Esta segunda línea de ataque contra la huelga es, todavía hoy, objeto de discusión doctrinal entre expertos y juristas.

No es necesario añadir que los dos argumentos expuestos eran, y son, mero acompañamiento de la batería de medidas que dispone un empresario para defenderse contra las huelgas: amenazas, maniobras para dividir a los trabajadores, despidos, listas negras, cierre patronal...

Desde el punto de vista de los marinos y de sus organizaciones, las dificultades para organizar una huelga en los buques son realmente extraordinarias. A la dificultad para convocar reuniones y asambleas, imprescindibles para que la acción sea colectiva y no se hunda al primer embate, se une la separación entre categorías y departamentos de un buque. Los barcos de una misma empresa navegan por mares distintos y muy raramente se encuentran, por pura lógica comercial, en el mismo puerto; las

comunicaciones entre buques eran insalvables a principios de siglo y muy difíciles aún hoy por el control que el armador, a través del capitán, ejerce sobre los medios de comunicación del buque. La maraña de departamentos y categorías, entre el puente y las máquinas, entre los oficiales y los subalternos, organizados y nombrados así en claro mimetismo con los buques de la Armada, aunque unos y otros no tengan nada que ver en sus funciones respectivas, complica todavía más la mera posibilidad de plantear una huelga.

A pesar de todo, venciendo una cadena de obstáculos y de miedos muy superior a la que han de superar los trabajadores de tierra, ha habido numerosas huelgas parciales, de buque o de empresa, en la marina mercante, hasta 1936, y dos huelgas generales de gran importancia: la primera en 1914 y la segunda en mayo de 1936. El mazazo de la victoria nacional, primero la guerra y después, sobre todo, la posguerra, fueron de tal brutalidad sobre la marina mercante que no se produjo ninguna huelga hasta 1977, aún cuando había sobrados y clamorosos motivos.

Para los objetivos de esta primera parte de la tesis, bastará con un mero recuento de las huelgas que hemos podido detectar en la bibliografía consultada, deteniéndonos especialmente en la huelga general de 1914 por sus especiales connotaciones: fue la primera y la más larga de cuantas se han realizado.

5.2 Huelgas en la marina mercante.

* **1901.** Huelgas de maquinistas en diversas empresas vascas por las duras rebajas de sueldos a que estaban siendo sometidos (Olabarri, 1978, página 249). A finales del siglo XIX y principios del siglo XX se vivieron años de recesión en la marina mercante, con un parón en el progreso y la bonanza de los años anteriores. El personal de máquinas, como quedó dicho anteriormente, se benefició en los años 80 y 90, con sueldos altísimos, de una excepcional situación de escasez de trabajadores especializados. Cuando se agotó la coyuntura y se equilibró el mercado de trabajo, los armadores impusieron drásticos recortes en los sueldos de maquinistas y fogoneros.

* **1903.** Huelgas de fogoneros en navieras vascas, secundados en algunos

casos por marineros y personal de cubierta. Fue a raíz de esas huelgas que la Asociación de Navieros Vascos barajó la posibilidad de crear un organismo patronal, *en evitación de que en el porvenir surjan hechos análogos*, que asegurara a los armadores *tripulantes inteligentes y afectos* (Memoria de 1903 de la ANB. Citado en Olabarri, 1978, página 249).

* **1904.** Nuevas huelgas en navieras del norte de maquinistas y personal de máquinas. La misma causa que las huelgas de 1901 y 1903: la reducción de sueldos.

* **1913.** Huelgas en febrero y marzo en los puertos asturianos, organizadas por la Asociación Náutica de Gijón. Aunque se mencionaban también temas como el del Montepío, la huelga tuvo por causa la demanda de mejores salarios.

* **1915.** Huelgas dispersas en puertos del Mediterráneo y del Norte en demanda de mejores salarios y en solidaridad con los descargadores de los muelles (Gijón).

* **1916.** Quiso ser una repetición de la huelga general de 1914, ante el incumplimiento del gobierno de lo pactado en mayo de 1914, pero se quedó en un conflicto localizado en el Mediterráneo y de organización espontaneista, aunque de gran fuerza. Se consiguieron notables mejoras salariales a cuenta de los "riesgos de guerra".

* **1919-1920.** Nuevo intento por reproducir la ya entonces mitificada huelga general de 1914. Fue una huelga larguísima, desde el 22 de agosto de 1919 hasta el 5 de enero de 1920, protagonizada exclusivamente por la oficialidad de los buques contra la Asociación de Navieros del Mediterráneo. Aunque se consiguieron algunos aumentos de sueldo, esta dura huelga dejó una profunda huella negativa entre los marinos por la división y los enfrentamientos entre ellos que se produjeron. La patronal utilizó a fondo la táctica del *esquirolaje* (recordemos que en esos años se inicia en Barcelona el pistolerismo contrasindical) y consiguió para los años siguientes acabar con el activismo societario en la marina mercante (Goñi, 1931, página 40), de forma que la enorme agitación obrera de los años 1920-1923 apenas si afectó para nada al sector marítimo. Cervera Pery (1990/1991) consigna en 1918 una "importante huelga de personal náutico en su confrontación con la Asociación de Navieros del Mediterráneo" (pg. 107). El mismo autor menciona también una imposible huelga general en Trasmediterránea en 1916. La huelga a que se refiere Cervera Pery en 1918 pueden ser las huelgas que el personal de Trasmediterránea realizó en ese año por *aumento de sueldo y modificación de los horarios de trabajo*

(Gómez Santos, 1991, página 62). Los trabajadores de Trasmediterránea tuvieron una participación decisiva en la larguísima huelga de 1919.

* **1931-1935.** Los años de la República supusieron para la marina mercante años dorados en cuanto a mejoras de carácter social y profesional, mejoras que tuvieron su máxima expresión en las Bases de Trabajo dictadas por Orden Ministerial de 4 de mayo de 1936. En ningún otro período de la historia, los marinos han estado tan cerca de conseguir su equiparación con las condiciones de los trabajadores de tierra. Así de claro lo veía *Lima Plana*, en "Avante", diciembre de 1932:

(...) Sí, estimado compañero. Esas ventajas y algunas otras más (mes de permiso, horas extras, etc. etc.), todo lo pequeño que se quiera, pero ventajas al fin, las debemos al nuevo régimen, que no a otra cosa. Desde luego que todavía no llena nuestras aspiraciones, que los anhelos de los que deseamos una sociedad mejor, una sociedad más humana y más equitativa, no nos satisface plenamente, ni con mucho este régimen. Pero que con no ser bueno, es mejor, mucho mejor, mucho menos malo que el oprobioso y reaccionario que derrumbó, eso está a la vista de todos... los que quieran ver.

Y si no, a ver. ¿Sería posible que en el fenecido régimen monárquico se le hiciera saltar de su sillón, por la presión del personal civil, a cualquiera de los varios dictadorzuelos que han regentado la Dirección General de Navegación? ¡Ni soñarlo! ¡Pues no estaban firmes ni nada en su puesto aquellos absolutistas señores! Así es que el régimen actual, con ser malo, si se quiere, es inmensamente mejor que aquel (...).

Fueron, sin embargo, años de crisis continuada en el sector, que soportaba un alto nivel de desempleo. Tal vez por ello, y naturalmente por los avances propiciados por el Gobierno republicano, no hubo en todos estos años huelgas ni conflictos comparables a los que había contemplado la segunda década del siglo.

* **1936.** Del 1 al 4 de mayo de 1936 se produjo en España la huelga general marítimo/portuaria más amplia y contundente de toda la historia. El paro fue total, en todos los buques y en todos los puertos. Estuvo convocada por la **Alianza Marítima**, que, finalmente, había conseguido la unidad de acción de todas las organizaciones sindicales de marinos (titulados y no titulados, de máquinas y de cubierta, ugetistas, cenetistas y no-confederados), y de todos

los sindicatos portuarios de España. La huelga acabó a las 00 horas del día 5, firmada ya la Orden de los Ministerios de Trabajo, Sanidad y Previsión, y Comunicaciones y Marina Mercante, que implantaba unas Bases de Trabajo de extraordinario talante social y progresista para la época.

Las Bases de Trabajo de mayo de 1936 no sólo resolvían los problemas de vacaciones, salarios y manutención, jornada a bordo, tripulaciones mínimas y escalafones, bolsa de embarque, horas extras y trabajos especiales. Constituían además, en la tónica del triunfo político del Frente Popular en las elecciones de febrero de 1936 y en la euforia izquierdista de aquellos primeros meses de gobierno, una decidida apuesta de lo que hoy conocemos como co-gestión en el marco de la empresa: se reconocían amplios poderes a la figura del Delegado Sindical en las cuestiones relacionadas con el régimen interno a bordo; y se abría la posibilidad de constituir Comités en determinados tipos de buque con las mismas atribuciones.

Para unos armadores que todavía entendían que sus buques requerían *una autoridad casi militar* (por razones de seguridad de la navegación, naturalmente, y no en razón exclusiva de sus intereses como empresarios), esas Bases suponían un golpe insoportable: los delegados y comités eran el inicio de la soviétización de los buques, la subversión del orden natural, la acción directa, el caos en definitiva.

En junio de 1936, la Conferencia Permanente de las Asociaciones de Navieros de España publicaba un extenso informe oponiéndose a todas y cada una de las Bases de Trabajo⁹⁴. En sus primeras páginas, el escrito de los navieros relata, unas veces con ironía y otros con furia y dolor, los antecedentes y orígenes de la huelga general (páginas 5 y 6):

La publicación del Decreto de 28 de febrero, llamado de los represaliados, por el que se obligó a la readmisión de los obreros despedidos por razón de sus ideas o con motivo de huelgas políticas a partir del 1 de enero de 1934, y a la restauración de las plantillas vigentes con anterioridad a los sucesos de octubre de 1934, señaló la iniciación de una perturbación obrera creciente en el trabajo marítimo nacional, que muy pronto adquirió marcada gravedad por el desamparo en que el poder público mantuvo el

⁹⁴ Conferencia Permanente de las Asociaciones de Navieros de España, "El Conflicto Social en la industria del transporte marítimo. Recursos que presenta a los Ministerios de Trabajo, Comunicaciones y Marina Mercante, contra la O.M. de 4 de mayo último que pretende resolver el conflicto social en la industria del transporte marítimo". Mayo y junio de 1936. Madrid.

cumplimiento de la ley, coadyuvando así al triunfo del anarquizante sistema de la acción directa. Se inició el movimiento por pretender los obreros que todos los incidentes habidos desde mucho tiempo atrás estuvieran comprendidos en el Decreto de represaliados, aún cuando se negaban a acudir a las Comisiones paritarias específicas creadas para el fin de dilucidar estos conflictos; sin duda por la seguridad que de antemano podían abrigar de que el espíritu más desprovisto del sentimiento de justicia no habría de fallar a favor de los que tomaban el pretexto de las represalias para la consecución de otros fines.

La exigencia tomó, desde luego, la forma de huelga de brazos caídos de las dotaciones instigadas por los Sindicatos de todos los puertos nacionales más importantes; así se fue paralizando el tráfico marítimo, sin que moviera a la menor intervención las graves consecuencias económicas que se producían ni la ilegalidad notoria de la huelga por varias razones, entre ellas por la de la falta de aviso previo imprescindible establecido por la ley.

Tal estado de resistencia en el terreno fuera de la ley constituyó claramente una serie de actos contrarios también al artículo 3º, punto 5º, de la Ley de Orden público y además otra serie de actos de desobediencia a la autoridad de los capitanes de los buques, delitos y faltas penadas en los artículos 31, 44 y 74 de la ley penal vigente de la Marina mercante. Tampoco estas graves transgresiones merecieron atención.

Bien pronto, del pretexto de los represaliados -que en el trabajo marítimo seguramente no tuvo nunca importancia alguna- el movimiento se orientó a exigencias tales como crecidas y numerosas reclamaciones en metálico por diversos pretextos, a la utilización a la fuerza de las Bolsas de embarque ilegales que los Sindicatos se apresuraron a instalar en algunos puertos, dirigidas únicamente por ellos, con obligación del turno forzoso, y a la presentación de nuevas y onerosísimas bases de trabajo, poco a poco uniformes en todos los puertos, a pesar de acabar de ponerse en vigor en 1 de noviembre de 1935 las tramitadas por los procedimientos legales en el Jurado mixto Central de Transportes marítimos.

Perduró así el conflicto todo el mes de marzo (1936). Y con motivo de un arreglo parcial de sueldos entre la Conferencia (de navieros) y los terceros y cuartos maquinistas y segundos y terceros oficiales de puente en líneas de cabotaje regular, por virtud del cual se concedió una elevación del 90 al 100 por 100, el personal solicitó tener un contacto con los armadores, manifestando deseos de poner fin al conflicto. Y así se pactó la reunión por los patronos y los representantes de la Alianza marítima.

Del 15 al 30 de abril celebraron unos y otros varias reuniones en Madrid, por desde que se supo que, en correspondencia a la mayor cordialidad por parte de los patronos y sin conocimiento de éstos, el día 20 los obreros habían presentado los oficios de huelga para el 30, se pudo comprender que por coacción se pretendía imponer condiciones de trabajo desorbitadas por completo de las posibilidades de la industria. Así vino el 1 de mayo la ruptura de las negociaciones y la declaración de la huelga general en el transporte marítimo, tras exigencias de apremio para que se pactara precipitadamente y a gusto de ellos.

Acudieron los obreros al Ministerio de Trabajo, sin estorbarles entonces que no constituía el procedimiento un modelo de pureza en la táctica de la acción directa; este Ministerio citó a ambas partes a una reunión que duró desde las diez de la mañana del domingo 3 de mayo a las cinco de las madrugada del 4, reunión en la que se tomó como punto de partida *las bases propuestas por los obreros*. Más que juicio contradictorio consistió el acto en una información muy incompleta, desagradable y deprimente para los patronos, en grado cada vez mayor, porque bastó ver, para juzgar desde un principio, que la ponencia sobre la que se solicitaba la opinión eran las propias bases redactadas por el personal. En efecto, a las pocas horas, en colaboración pública con éstos, la Dirección General del Trabajo redactó la Orden ministerial del 4 último aprobando las nuevas bases del trabajo marítimo con pocas variaciones y de escasa importancia en relación con la ponencia obrera, bases que de no revisarse han de constituir la sentencia de muerte de la Marina mercante nacional.

En el período de huelga desde el 1 al 8 de mayo y siguientes días, nuestros barcos han sido testigo de los más vergonzosos desafueros. En ellos se constituyeron verdaderos *soviets*, a los que han estado los barcos entregados en medio de la mayor impunidad; los capitanes fueron arrojados de a bordo, algunos por la violencia. El regreso a los barcos de estos capitanes y aún el de algunos oficiales también han constituido actos vergonzosos y hasta cierto punto edificantes para quienes recogieron de las tripulaciones los frutos propios de la semilla de indisciplina y falta de moral que, sin parar mientes en los resultados, habían sembrado con largueza desde hacía algún tiempo.

En esta situación de espíritu, las dotaciones engalanaron los buques con todas sus banderas en los puertos como manifestación de lo que estimaron su triunfo.

5.3 El origen de la huelga general de 1914.

La huelga de 1914 fue la primera con carácter general en el sector de la marina mercante. No respondió a un momento de especial dureza patronal. Al contrario, la huelga se convocó en un momento de avance social de los marinos y de aumento generalizado de salarios. El movimiento tuvo dos polos/sedes, Barcelona y Bilbao, con dos historias bien diferentes.

En Bilbao, los marinos tenían planteadas desde octubre diversas reivindicaciones salariales y de horario de trabajo. Fiel a su política de *matar el societarismo obrero*, Sota, al que no le importaba mejorar los salarios *motu proprio* en contra de las asociaciones -la única que toleraba era Solidaridad de Obreros Vascos, organización que nunca llegó a tener arraigo en la marina mercante-, opuso feroz resistencia a las demandas. Como el conflicto se fue agriando a medida que iban produciéndose paros en el puerto de Bilbao, la Cámara de Comercio presidida por el empresario y comerciante en harinas, Vicente Eulate, decidió intervenir como árbitro⁹⁵.

Las peticiones de las Asociaciones de Capitanes y Oficiales, y Maquinistas Navales de Bilbao eran las siguientes⁹⁶:

1º- Sueldos

	Europa	Atlántico a)	Pacífico b)
Capitan	500 ptas	550	600
Oficial 1º.	275 "	310	350
" 2º.	200 "	225	250
Maquinista 1º	400 "	450	500
" 2º	275 "	310	350
" 3º	200 "	225	250

⁹⁵ La Cámara de Comercio de Bilbao se constituyó en 1886, convirtiéndose por su amplitud de intereses en la auténtica representación empresarial. En toda su historia, las Cámaras apenas han tenido una intervención destacada en las relaciones laborales, campo que se dejaba en manos de las asociaciones patronales de sector.

⁹⁶ Tal como fueron publicadas en "Revista Náutica", número 31, 1 de marzo de 1914.

miembros dictó un laudo sosteniendo los sueldos propuestos por la patronal y retrasando los aumentos pedidos por los trabajadores *hasta cuando la ponencia lo determine*. Pero el laudo obligaba a todos los navieros a reintegrar en sus puestos al personal que hubiera sufrido alguna represalia por el conflicto.

Este segundo punto del arbitraje no fue del agrado de los armadores que, liderados por Sota y con honrosas excepciones, rechazaron el laudo.

Ello no hizo sino exacerbar el conflicto. Los marinos se declararon en huelga, *sin duda el más importante conflicto hasta entonces declarado en el sector* (Olabarri, 1978, pp. 250). La reacción de los armadores vascos ante la amplitud de la huelga fue crear en abril de 1914, la Asociación de Defensa Patronal de Navieros de Bilbao *para defender los intereses de los patronos y asociados en las relaciones con el personal que trabaja a sus órdenes y en todos los conflictos obreros*⁹⁸. Esta política de choque dió sus frutos. Según Olabarri (1978, pag. 251), el éxito de la Asociación podía considerarse completo en 1917, en parte debido a la política de altos sueldos propiciada por los excepcionales años de la primera guerra mundial. Añade Olabarri, en su excelente estudio de las relaciones laborales en Vizcaya, que la Asociación de Defensa Patronal de los Navieros de Bilbao murió de éxito, de forma tal que fue, como dice Olabarri, *innecesaria su pervivencia en los años veinte*.

5.4 Los primeros convenios colectivos.

En Barcelona la historia era bien distinta. Entre finales de 1913 y mayo de 1914 culminan con éxito una serie de negociaciones de los armadores con las Asociaciones de Marineros -náuticos y maquinistas- para resolver fundamentalmente reivindicaciones salariales. Se firmaron varios convenios colectivos, los primeros de la historia de la marina mercante, llenos de sencillez y eficacia. Así expresaba Fomento de la Marina Española, en enero de 1914, su euforia por la situación de diálogo con la patronal⁹⁹:

⁹⁸ Art. 1º de los Estatutos de la Asociación de Defensa Patronal de Navieros de Bilbao.

⁹⁹ "En Marcha", editorial de "Revista Náutica", número 29, 1 de enero de 1914.

Impotentes para cantar las victorias alcanzadas por la clase náutica, EL FOMENTO DE LA MARINA ESPAÑOLA no encuentra palabras más elocuentes, que imitando la notable alocución, dirigida por Napoleón a los soldados del gran Ejército después de las victorias francesas sobre los austriacos y alemanes, y en vísperas de la célebre batalla de Austerlitz.

¡Capitanes y pilotos de la Marina Mercante!

En dos meses hemos hecho una brillante campaña. Todo cuanto nos hemos propuesto se ha cumplido: nosotros hemos vencido la testarudez de los armadores y consolidado el prestigio de las asociaciones.

Algunos directores de compañías navieras, que con tanta soberbia e imprudencia trataron de burlar nuestros planes han sido vencidos.

La "Vasco Andaluza", la "Isleña Marítima", la "Marítima de Mahón", la Compañía anónima de vapores "Vinuesa", han rendido armas ante nuestra fuerza. No ha escapado nadie de los que hemos sitiado.

¡Marinos! EL FOMENTO os había anunciado una gran huelga, pero gracias a la razón que nos asiste y el estar atentos a las maquinaciones del enemigo, hemos obtenido los mismos resultados sin correr ningún peligro; y, esto que no tiene ejemplo en la historia del societarismo marítimo, lo hemos realizado sin sacrificar a ningún compañero.

¡Capitanes, Pilotos! esto se debe a vuestra confianza sin límites en vuestro amado FOMENTO DE LA MARINA ESPAÑOLA, a vuestra obediencia a la "Federación de Asociaciones de Oficiales de la Marina Civil", a vuestros sacrificios, a vuestro valor, orgullo de nuestra clase.

Uno de los factores de esta euforia, lo constituía la negociación y el convenio conseguido con las Compañías "Isleña Marítima" de Palma de Mallorca¹⁰⁰, y la "Marítima de Mahón":

Estamos ebrios de alegría por las recientes victorias: lo de "La Marítima" y lo de "La Isleña" nos parece un sueño; lo de la "Vasco-Andaluza" es tan

¹⁰⁰ La Isleña Marítima había sido constituida en 1891 con la fusión de La Isleña, Empresa Mallorquina de Vapores y la Empresa Marítima a Vapor. Tras algunos conflictos internos (Gómez Santos, 1991, página 52), la Isleña Marítima cayó en la órbita de la Compañía Trasmediterránea, que se hizo con la mayoría de las acciones a principios de 1918.

grande, que no sabemos como cantarlo, sino retornando al principio de esta memoria¹⁰¹.

Por su interés como documento, he reproducido de "Revista Náutica", número 29, en Anexo 3, las informaciones sobre la negociación con Isleña y Marítima y el resultado final. Los *comisionados* para negociar con las empresas (Anastasio y Martí, por la Asociación Náutica Española; Riera y Galoto, por los maquinistas; y Marlés y Bonet por Fomento de la Marina Española), hicieron un buen papel y lograron notables mejoras. Sus informes son un ejercicio de ironía e ingenuidad, al menos desde la óptica actual. Todos ellos compartían un sentido temor a ser considerados "sindicalistas" en vez de "societarios".

A la solución del conflicto contribuyeron las autoridades (Gobernador de Baleares y Comandantes de Marina de Palma y Barcelona), que mediaron presionando a las empresas para que se avinieran al diálogo. Díaz del Moral, el lúcido historiador de los conflictos en el campo andaluz, comenta que la intervención de las autoridades en las huelgas fue positiva para la solución de los conflictos hasta 1919¹⁰². A partir de 1920, cuenta Díaz del Moral, los patronos acusaban de *bolcheviques* a cualquier trabajador que enarbolará una petición, aún a pesar de que en esa época, tanto la UGT como la CNT habían ya condenado el comunismo soviético.

En la negociación con las navieras mallorquinas, el hombre fuerte de los societarios fue Ernesto Anastasio, presidente de la Agrupación Náutica, cuya visión e inteligencia histórica nada tenían que ver con el candor que muestran los informes publicados de los delegados de Fomento, Bonet y Marlés. Anastasio tenía claro que la actuación de las autoridades era obligada para impedir la radicalización del conflicto. La solución no procedía de la buena voluntad del Comandante de Marina o de la amabilidad de los armadores, si no que era debida a la presión de unos trabajadores decididos y organizados. De ahí que el "Boletín Náutico", la publicación de la asociación Náutica de Ernesto Anastasio, explicara los acontecimientos narrados sin la autocomplacencia que preside el relato de la "Revista Náutica", el órgano informativo de Fomento de la Marina Española.

¹⁰¹ "Memoria de Fomento de la Marina Española", correspondiente al año 1913. Publicada en "Revista Náutica", número 29, 1 de enero de 1914.

¹⁰² Díaz del Moral, "Historia de las agitaciones campesinas andaluzas", Madrid, 1929 (reedición en 1967), página 275.

5.4.1 Negociaciones de corrido.

La brecha abierta por la negociación de la "Isleña Marítima" fue aprovechada en otras compañías del Mediterráneo, que firmaron en los meses de enero, febrero, marzo y abril de 1914 pactos similares. Así, la "Compañía Anónima de Vapores Vinuesa", la "Compañía Sevillana de Navegación a Vapor", la "Compañía Marítima" (Mc Andrews), "Navegación e Industria", la "Compañía Fábregas y Garcías", "Línea de Vapores Tintoré", etc. El proceso negociador era en todas ellas muy similar. La Asociación Náutica y el Fomento, a veces conjuntamente con la Sociedad de Maquinistas, dirigían un escrito a la naviera solicitando una entrevista para tratar de los sueldos de los oficiales. El armador contestaba afirmativamente. Todo ello con un cierto aire versallesco. Veamos una muestra¹⁰³:

Barcelona 12 de enero de 1914.

Sr. Director-Gerente de la Compañía Sevillana de Navegación a Vapor.

Presente.

Muy distinguido señor nuestro: Según ofrecimos en la entrevista que anteayer tuvimos el honor de celebrar con Vd. hemos estudiado detenidamente las mejoras que en la retribución de sus capitanes y oficiales había acordado conceder, sin previo requerimiento, la Compañía de su digna dirección a partir del primero del corriente año.

El hecho de adelantarse la Compañía a satisfacer las aspiraciones de su personal y el conocimiento de la importancia de las mejoras introducidas en la retribución del mismo, que sin concretar nos anunciaba ya en su atenta, fecha del 24 próximo pasado, contestando a la nuestra 21 del mismo mes, demuestran sobradamente cuán merecidas son las palabras de afecto y consideración que tienen para la dirección de la misma los Oficiales de la Compañía Sevillana de Navegación.

Serían estas consideraciones motivo suficiente para que las asociaciones por nosotros representadas, depusieran toda actitud de intransigencia, si no

¹⁰³ "Revista Náutica", número 30, 1 de febrero de 1914.

Durante dicho día, el Comité de huelga recibía a cada momento despachos telegráficos de los buques fondeados en puertos españoles, notificando que el entusiasmo era indescriptible y en todas partes se cumplía la orden dada de secundar el paro.

A última hora de la tarde del expresado día, celebróse una conferencia con el Presidente de la Federación en Bilbao, manifestando aquél que el Gobierno había llamado a Madrid a los navieros bilbaínos para buscar una solución al conflicto.

Por la noche, previamente anunciado, se celebró un mitin en el local del Centro Republicano de la Barceloneta, al que acudió numerosísima concurrencia, tanto que el local fue insuficiente para dar cabida a todos y tuvieron que quedarse en la calle más de la mitad. En dicho mitin hicieron uso de la palabra don Pedro Galí, presidente honorario de Fomento; don Bautista Caballer, presidente de la Federación de Transportes terrestres y marítimos de España; don Luis Yzaguirre, vicepresidente de la Asociación Náutica Española; don Buenaventura Morales, presidente de la Naval, sociedad de marineros y fogoneros; el señor Menéndez, oficial del vapor "Felisa", en nombre de sus compañeros de Gijón; el señor Estrada, presidente del Sindicato de Fonda Marítima, y don Ernesto Anastasio.

En dicho mitin quedaron aprobadas las siguientes conclusiones:

"Congregados en imponente mitin celebrado en la ciudad de Barcelona el día 6 de mayo de 1914 los Capitanes y Pilotos, maquinistas y personal subalterno de los buques surtos en este puerto, en circunstancias de huelga general ordenada por la Federación de la Marina Civil, como acto de solidaridad a nuestros compañeros escarnecidos por los navieros bilbaínos, acuerdan por unanimidad:

No cesar en su actitud hasta conseguir del Gobierno la promesa de gestionar la solución del conflicto de Bilbao; la supresión de los Montepíos particulares que a base del 4% de las primas y subvenciones a la Navegación hubieran constituido las empresas navieras; la creación del Montepío Nacional para el personal náutico; inclusión de la oficialidad de los buques en la ley de accidentes de trabajo; derogación de la legislación actual referente a los patronos de cabotaje; reglamentación del trabajo a bordo de los buques", conclusiones que fueron remitidas al Gobierno por telegrama.

El siguiente día transcurrió como el anterior cuanto a entusiasmo, siendo innumerables los elegramas y telefonemas que de todos los puertos de España se recibían por el Comité de huelga, quien, al igual que el día anterior, estaba constituido en el local del Fomento, atendiendo cuantas

consultas hacíanle los compañeros de los buques surtos en este como en otros puertos.

No salió ningún buque y en nuestro puerto había en dicho día los siguientes buques amarrados: José Martínez Pinillos (carbonero), Grao, Tintoré, Felisa, Ida, Serra, Paulina, Vicente Salinas, María (pesquero), Avispa (pesquero), Cabo Ortegá, Cabo Toriñana, Cabo Tres Forcas, San Fulgencio (carbonero), Catalina, Infanta Isabel, Isla de Menorca, Miramar, Isleño, Villena, Ciudad de Palma, Villa de Sóller, Nuevo Ampurdanés, Villarreal, Ausias March, Numancia, Franklin, Velarde y Albal.

La Asociación de Maquinistas navales, establecida en nuestra ciudad, se reunió en Junta Directiva por la noche, y por atento B.L.M. nos comunicó lo acordado en aquella: que se adherían decididamente al paro si el día siguiente, 8 de mayo, no se había solucionado el conflicto.

Las visitas a bordo de los buques fondeados menudearon en dicho día, así como las del Comité de huelga a nuestras primeras autoridades marítima y civil.

El señor Dato contestó al telegrama en el que se le hacía conocedor de las conclusiones aprobadas en el mitin del día anterior, diciendo se fuera a Madrid a conferenciar con él.

Los telegramas que en dicho día se recibieron de todos los puertos de nuestra península evidenciaban que el paro era general y que los entusiasmos de adhesión al movimiento no decaían en lo más mínimo. Por la noche, al igual que los días anteriores, se remitieron los telegramas órdenes circulares a cada uno de los representantes para que, a su vez, enteraran al personal del estado del conflicto, y al señor Presidente del Consejo de Ministros, contestando el suyo afectuoso dirigido al presidente del mitin del día anterior, señor Galí, se le contestó en esta forma: "Recibido telegrama. Pedimos instrucciones Presidente Federación Bilbao y obraremos en consecuencia de consulta."

Y nos amaneció el día 8, y el conflicto no había variado en nada con respecto a su estado del día anterior. Todos persistiendo en su actitud dispuestos a seguir el paro hasta que el Gobierno accediera a nuestras pretensiones, quedando toda la atención concentrada en las resoluciones del Gobierno.

5.5.2 Aparecen las primeras discrepancias entre Bilbao y Barcelona.

Un telegrama de Bilbao fue recibido a primeras horas, redactado en esta conformidad:

"Junta Federal en pleno, por mediación Gobernador, mandó a Ministro Gobernación bases para arreglo conflicto Bilbao, y al Presidente Consejo Ministros bases acordadas acta Zaragoza firmadas presidente Federación, delegados Gijón, maquinistas, Náutica, Fomento, cuyo texto remitimos. Consideramos procede primero arreglo conflicto Bilbao, luego bases carácter general conforme acta firmada Zaragoza. Gobierno no puede ni debe tratar estos asuntos más que con Junta Federal que, constituida permanentemente, dará órdenes a Asociaciones federadas, esperando no acepten ustedes otra proposición arreglo estos asuntos, atendiendo objeto constitución Federación, pues su buen criterio, amor clase náutica y Federación, esperamos sabrá comprender alcance telegrama Dato.- Armona, Latorre, Moragas, Díaz."

También se recibió un radiograma del trasatlántico "Barcelona", de la casa Pinillos, que se dirigía a Buenos Aires y escalas:

"Vía Mogador. Recibido radio para Canarias. Lamentamos retraso telegrama Federación. Salimos sorprendidos salida vapor López. Esperamos noticias Las Palmas. Acataremos instrucciones vuestras.- Oficiales cubierta máquina vapor Barcelona".

Todos los buques que entraron en este puerto durante el día se adhirieron al paro, y asimismo la tripulación del "Montserrat", permaneciendo a bordo sus oficiales.

En la tarde de dicho día llegó el "Antonio López", al que se recibió con una manifestación de protesta estruendosa.

Previa conferencia habida entre los individuos que componían el Comité de huelga y los miembros de las directivas de la Asociación Náutica y Fomento, salieron en el rápido de la noche para Madrid el presidente accidental de nuestra Asociación, don Luis Yzaguirre, el vicepresidente del Fomento, don Evelio Mas, y el representante de La Naval, don Ramón Barrós, al objeto de entrevistarse con los delegados de las sociedades del Norte y con el jefe del Gobierno, a quien avisaron previamente. A medio día se telegrafió al

presidente de la Federación, señor Armona, al objeto de que acudiera a Madrid para que dichos comisionados pudieran cambiar impresiones con él, a lo que no accedió el señor Armona.

También formó parte de la comisión que se trasladó a Madrid, representando a los embarcados, el capitán del "Infanta Isabel", don Leopoldo Benitez, quien, al igual que aquellos, fue despedido por numerosos marinos con vivas a la huelga, a la Marina mercante y nutridísimos aplausos.

Regresó de Bilbao, delegado por el Fomento, el señor Farriols, quien manifestó el gran entusiasmo reinante entre los huelguistas de Bilbao y confirmando que el paro era absoluto en todos los puertos del Cantábrico.

Los telegramas de todos los puntos de España al igual que los días anteriores, fueron abundantes. Los movimientos de las comisiones encargadas de vigilar y visitar los diferentes buques fondeados en este puerto al menor asomo de irregularidad, fueron llevados a cabo con la urgencia y constancia necesarias.

El día 9 seguía el movimiento con la misma intensidad que el anterior y eran grandes los deseos de conocer noticias de los comisionados que el día antes salieron para Madrid.

Un telegrama del Presidente del Consejo de Ministros fue recibido por el Comité de huelga, expresado así:

"El Gobierno no deja de intervenir con el mayor celo y por cuantos medios estén a su alcance en la cuestión pendiente entre navieros y personal náutico que tan inmensos daños causa al país y no ha de omitir esfuerzo alguno para cooperar a que se solucione pronto y satisfactoriamente el conflicto".

Al despacho transcrito se contestó con este otro:

"Presidente Consejo Ministros.- Madrid. Recibimos telegrama vuestro y agradecemos sinceramente gestiones solución conflicto.- Fomento-Náutica".

Al poco se remitió un despacho telegráfico a los comisionados náuticos en Madrid, notificándoles la triste nueva del suicidio del capitán del vapor "Bartolo", ocurrido en Marsella al enterarse, a su llegada, del conflicto y no queriendo aparecer traidor a la causa. Las Asociaciones náuticas de ésta ondearon a media asta la bandera nacional en señal de duelo por el trágico fin del malogrado compañero Lesmes (q.e.g.e.)

Las esperadas noticias de los comisionados de Madrid no aparecían por ninguna parte, y los deseos de conocerlas eran grandes, a juzgar por el gran contingente de personal que acudía al Fomento en demanda de datos, hasta altas horas de la noche.

Por fin, a las once de la noche recibióse en la Asociación Náutica el siguiente despacho:

"Fomento-Náutica.- Recibidos por Dato, mantengase unión y fuerza, con ella triunfaremos lunes, Bilbao Barcelona.- Comisión."

Las noticias que había de Madrid no nos permitían formar optimismos aunque creíamos que durante los dos días de plazo las cosas cambiarían como era de suponer.

Por la noche, una nutrida comisión fue a recibir en los andenes de la estación de Francia al primer oficial del trasatlántico "Antonio López", señor Roldós, quien había desembarcado en Cádiz, secundando la actitud de sus compañeros de profesión. Fue recibido entre aplausos y vitores que demostraban el agradecimiento que para su acto de solidaridad sentían.

Un cablegrama expedido desde New Orleans por los del vapor "Miguel M. Pinillos" comunicando hallarse conforme con la huelga, fue la nota final del expresado día.

Seguidamente fue remitido a cada uno de los representantes, al igual que los días anteriores, el telegrama orden comunicándoles las optimistas noticias que nos habían proporcionado nuestros comisionados. El siguiente día, festivo, transcurrió sin alteración a lo anteriormente expuesto.

Una nutrida comisión de fogoneros y marineros de La Naval se dirigió, en manifestación, frente al domicilio del Fomento, siendo recibidos por los Capitanes y Oficiales que asomaban en los balcones, con una nutrida salva de aplausos, contestando aquellos con vivas a la Marina mercante y a la Federación; y el presidente de La Naval, luego de saludarles con la bandera del Fomento, dirigióles breves palabras diciéndoles que, habiendo demostrado el espíritu de solidaridad que existe entre el personal de cubierta y máquina, se disolvieran pacíficamente, y así lo efectuaron.

El vapor "Montserrat" suspendió la salida que tenía fijada para dicho día, por disposición de la Compañía.

Por la noche, el señor Dómine, director de la Compañía Correos de África,

se entrevistó con el Comité de huelga y con los presidentes de la Asociación y Fomento para interesar que el vapor "Mariano Benlliure", amarrado en Alicante, no obstante hallarse comprendido entre los que prestan servicio entre la Península y nuestras posesiones de África, pudiera zarpar de aquel puerto para Barcelona.

El Comité manifestó al señor Dómine que no podía acceder a su deseo por el momento, debido al mal efecto que podría causar entre los que componen las dotaciones de los buques surtos en igual puerto al que el "Benlliure" se encontraba.

Se telegrafió a los comisionados de Madrid en súplica de noticias sobre la marcha de sus negociaciones, que suponíanse dificultadas, pues, no obstante las optimistas noticias del Gobierno, se conocía en ésta la intransigencia por parte de los navieros a la aceptación del arbitraje que aquél les propuso.

Y el día 11 amaneció y fue transcurriendo sin noticias de los comisionados de Madrid, comentándose muy desfavorablemente la pasividad del Gobierno ante asunto de tantísima trascendencia.

A las cuatro de la tarde, hora marcada en su itinerario, se hizo a la mar, tomando las autoridades las debidas precauciones, el vapor "Montserrat".

Se agregó al Comité de huelga el representante de la Asociación de Maquinistas navales de esta capital.

Y por la noche no se conocían otras noticias de la comisión que fue a Madrid, que en un telegrama que, firmado por el señor Izaguirre, indicaba que la comisión de los navieros de Bilbao llegaría en dicha noche a Madrid y hablaría inmediatamente con el señor Dato.

Al siguiente día nada había variado el aspecto de la huelga y todo el interés estaba concentrado en el resultado de las gestiones que se estaban practicando en Madrid por el Jefe del Gobierno, representantes de los marinos y de los navieros.

En el puerto vióse redoblada la vigilancia, con muchas fuerzas de la guardia civil y de seguridad y numerosos agentes de policía. Y al igual que en días anteriores, estuvieron desde temprana hora varias comisiones recorriendo el puerto para ver si se cumplían los acuerdos de la Federación.

5.5.3 Marineros de guerra como esquirolas

A mediodía llegó el "Bellver", procedente de Palma de Mallorca, al mando de un oficial de la marina de guerra.

Las noticias que llegaron de los comisionados en Madrid fueron harto pesimistas. Indicaban aquellos por telegrama que habían visto al señor Dato al salir de conferenciar con los armadores de Bilbao, y que seguían las dilaciones y las evasivas, en vista de lo cual habían decidido retirarse de Madrid y recomendando que entonces como nunca se mantuvieran todos firmes en su actitud.

Por otra parte, algunos navieros se habían dirigido a las tripulaciones de sus buques ordenándoles que se hicieran a la mar cuanto antes y que de no querer efectuarlo prescindirían de sus servicios.

Se remitió a cada uno de los representantes de los diferentes puertos, visto el telegrama que los comisionados de Madrid habían terminado allí su misión, uno, en el que se les recomendaba siguieran firmes en la lucha ínterin no recibieran orden en contra.

En dicho día entró el "Rey Jaime II" y salió el "Isleño", ambos mandados por oficiales de la Marina de guerra.

La Asociación de Navieros del Mediterráneo, constituida en reunión celebrada durante dicha tarde, remitió la siguiente carta:

"Barcelona, 13 de mayo de 1914.

Señores Presidentes de las Sociedades Náutica, Fomento y Naval.

Presente.

Muy señores nuestros:

El hecho de la actual huelga, que todos lamentamos, en nexa con los compromisos contractuales que con las Sociedades de sus dignas presidencias tenemos establecidos, justifican el presente escrito, que tiene como sola orientación la de encarecer de ustedes una rápida, inmediata y formal respuesta.

Pudimos en el primer instante en que quedó establecido el actual conflicto, haber alzado ante ustedes nuestra justificada protesta por la infracción de nuestros convenios, y, lejos de protestar, asentimos pacientemente a la aceptación del daño económico para nuestras Compañías.

Creimos todos, y seguramente ustedes con nosotros, que pasadas las 24 ó 48 horas de solidaridad con el paro, que el asunto quedaba inmediatamente solucionado, por cuanto no es de nuestra asistencia la demanda dirigida por ustedes al Gobierno, y que según dicen todos los informes ha merecido del mismo cariñosa acogida.

Esperamos, laborando todos con ustedes, la solución ofrecida de cese en la huelga para los días del viernes, sábado y domingo de la semana próxima pasada, y de los del lunes, martes y miércoles de la que rige, y la solución no se nos ha dado.

Así las cosas, nuestros distinguidos señores, hemos creído llegado el momento de que cese el equívoco en que venimos viviendo por espacio de ocho días, y rogar a ustedes para que, antes de las doce horas del día de mañana, nos telefoneen a Madrid la definitiva resolución. No hemos de esforzarnos para convencer a ustedes de que nuestros mejores deseos giran hacia la armónica y concordada solución que dé fin a este presente, y señale un grato punto de partida para el futuro que todos hemos de querer. Si así no fuere, con toda la pena que el caso supone, pero con la tranquilidad del deber cumplido, ejecutaríamos el acuerdo de invitar al personal para que navegue o que desembarque para el amarre.

De ustedes atentos, S.S.

ASOCIACION DE LOS NAVIEROS DEL MEDITERRÁNEO¹⁰⁷

Enterado el Comité de huelga de que una comisión de navieros, compuesta

¹⁰⁷ El tono conciliador y amable de la carta; la invocación a la "armónica y concordada solución"; la certera referencia a que ésta era para los marinos del Mediterráneo una "huelga de solidaridad" con sus compañeros del norte de España, indican claramente que Ernesto Anastasio, al que unos meses antes vimos comisionado por los oficiales en la negociación de "Isleña Marítima" y que había participado días atrás en un mitin de los huelguistas, no fue ajeno a su redacción. Anastasio había iniciado poco antes una fructífera e intensa relación con José Juan Dómine, director-gerente de Valenciana de Navegación. La primera muestra de la fuerza del tándem fue la creación, al filo de los acontecimientos, de la Asociación de Navieros del Mediterráneo. La opción empresarial de Ernesto Anastasio fue un grave contratiempo para los trabajadores, que con él perdían al líder más decidido y preclaro.

de los señores Dómine, Ferrer y Peset, Fábregas, Tintoré y García se dirigía a Madrid para reunirse con otros navieros al objeto de tomar acuerdos independientemente de la Asociación de Navieros de Bilbao, acudió a la estación de Francia para despedirles, aprovechando dicha oportunidad para acusarles recibo de la carta antes citada y desearles que sus gestiones cerca el Jefe del Gobierno para que cesara el conflicto, fueran lo más fructíferas deseables.

5.5.4 Solidaridad internacional.

Las sociedades de descargadores de los puertos de los Estados Unidos, Alemania, Inglaterra y Cuba contestaron a los cables que les fueron dirigidos uniéndose a las pretensiones de los marinos mercantes de que no descargaran mercancías procedentes de España.

Asímismo la Asociación de Oficiales de la Marina mercante inglesa contestó no sustituir a ningún huelguista.

En el rápido de la noche regresaron de Madrid los representantes del Fomento, señor Mas; de La Naval, señor Barrós; el capitán del "Infanta Isabel", señor Benítez, y el señor Moragas, quien procedente de Bilbao, se unió en Zaragoza con dichos comisionados.

La estación de Francia estaba atiborrada de huelguistas, quienes saludaron con prolongadas salvas de aplausos tan luego como aquellos descendieron del tren, aplausos que no cesaron durante el trayecto de la estación al local del Fomento, donde los comisionados hicieron alto.

Desde el balcón del Fomento se dirigió la palabra a los manifestantes, dando las gracias en nombre de la comisión por su presencia a dicho acto; asímismo se les indicó que en el mitin que por la noche del siguiente día se llevaría a cabo se tomarían los acuerdos convenientes para contrarrestar la pasividad del Gobierno, que, creyendo a los marinos sin fuerza alguna, no les habían hecho caso y había que demostrarles que no se carecía de aquella, persistiendo en igual actitud con mayor entusiasmo si cabía.

Al siguiente día se hallaban en nuestro puerto 44 vapores amarrados, representando 42.500 toneladas y un personal de 1.365 plazas.

5.5.5 La Junta de Beneficiencia.

Se hizo una subscripción en favor de los marineros y fogoneros en huelga, que pronto llegó a alcanzar una suma de importancia y que fué destinada para mitigar en parte la situación aflictiva de aquéllos. Al propio tiempo, se constituyó una junta de beneficiencia formada por varios Capitanes, al objeto de gestionar la celebración de espectáculos benéficos y de cuantos actos precisos fueran para allegar fondos, según las necesidades de las plazas subalternas huelguistas.

Se recibieron nuevos telegramas de buques españoles adhiriéndose al movimiento.

Única noticia que se supo a última hora de dicho día referente al estado del conflicto, era que el señor Dato había llamado en el Congreso al señor Salvatella para notificarle que al siguiente día, con la llegada a Madrid de la comisión de Bilbao, daría la tan anhelada respuesta definitiva.

En el espacioso local del teatro de La Marina, de la Barceloneta, se celebró el anunciado mitin, para cambiar impresiones.

Presidió el acto el señor Galí, del Fomento de la Marina, quien fustigó al Gobierno por su pasividad en el conflicto.

Hablaron los señores Barrós, de La Naval; el señor Caballer, de la Federación Nacional de transportes marítimos; el señor Estrada, presidente de la Sociedad de Fondistas; el señor Morales, presidente de La Naval; el señor Benítez, y don Ernesto Anastasio.

Se leyeron en el mitin las adhesiones de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, sección Barcelona Norte, otra de la sección Catalana y una del capitán del vapor "Macarena", anclado en Cartagena.

Por último, acordóse remitir a Madrid -como así se hizo- el siguiente

telegrama: "Reunidos importante mitin acuerdan continuar con entusiasmo o perecer en la demanda".

El siguiente día 15 se sucedió con escasez de noticias.

Telegramas de Madrid daban cuenta de que los navieros allí reunidos habían acordado dar de plazo hasta el 17 para que desocuparan sus camarotes los huelguistas.

Una conferencia habida con el Presidente de la Federación, en la que se manifestó que en Bilbao habían sido recogidos todos los nombramientos de Capitanes y Oficiales en huelga, motivó que en el local del Fomento, entre apaludos y vítores, se acordara adoptar la misma medida, nombrándose seguidamente una comisión para que, al siguiente día, llevara a cabo dicho cometido.

El vapor "Mariano Benlliure", que continuaba en Alicante el expresado día, solicitó autorización para salir del citado puerto, habiéndosele denegado.

El anteriormente expresado acuerdo de los navieros se vió confirmado el día 16 por una carta que recibieron todos y cada uno de los oficiales de los buques en huelga, según la cual, si en el plazo de veinticuatro horas, que terminaba el día 17 a las 10 de la mañana, las dotaciones de los buques no volvían a sus puestos, podían considerarse despedidos.

No obstante las manifestaciones de la aludida carta, la actitud adoptada por la totalidad fue la de seguir en la huelga hasta ver atendidas las peticiones.

D. Antonio Martí, regresado del extranjero, tomó posesión del cargo de Presidente de la Asociación Náutica, siendo muy aplaudido.

Se expidió un telegrama al Gobierno indicándole que se retiraba el permiso para navegar que se había concedido a los seis Capitanes de los buques que efectúan el servicio de África, a fin de que cesaran inmediatamente en la navegación.

Los nombramientos no se recogieron y en su lugar se hizo firmar al personal de cubierta, en huelga, un documento en el que se comprometían, bajo palabra de honor, a no formar parte de la dotación del primer buque que saliera de este puerto sin el acuerdo de la Federación.

Se remitió a todos los representantes de los puertos de España un telegrama circular para que los Capitanes, Pilotos y Maquinistas entregaran a aquellos

sus respectivos nombramientos.

Antes de la hora señalada como máximo del plazo concedido por los navieros a las tripulaciones de los buques para que reanudaran el trabajo o desembarcaran, la mayor parte efectuaron esto último, mucho antes aún del plazo que les fue asignado.

Para celebrar el acuerdo tomado por los navieros de amarrar los buques si no se restablecía el movimiento, los Capitanes, Oficiales y Maquinistas de este puerto se reunieron en banquete en el Mundial Palace, donde reinó la cordialidad más absoluta¹⁰⁸.

Por la tarde, en la corrida que se celebró en la plaza de las Arenas, varios Capitanes postularon en favor de los marineros, camareros y fogoneros en huelga, obteniéndose un beneficio bastante aceptable.

Se recibió un telegrama del Presidente de la Federación, señor Armona, indicando que el Gobierno insistía en que saliera con urgencia para Madrid y que, en vista de ello, salía en dicha tarde, añadiendo que creía importante que marchara también una representación de las asociaciones náuticas de esta ciudad.

Se contestó al señor Armona participándole que el presidente de la Asociación Náutica Española, don Antonio Martí y el vicepresidente del Fomento de la Marina, don Evelio Mas, saldrían la misma noche para la villa y corte, como así lo efectuaron, siendo despedidos en la estación de Francia por una nutrida comisión.

El siguiente día 18 llegó a este puerto el vapor de la Compañía Transatlántica española, "Infanta Isabel de Borbón".

Con la marcha de los representantes de estas asociaciones náuticas a Madrid quedóse nuevamente en un compás de espera, sin que navieros ni personal cejara en su actitud.

Todo el interés estaba concentrado en las gestiones que se estaban efectuando en Madrid, pareciendo afirmarse la esperanza de hallarnos en vísperas de una pronta solución con el telegrama que remitió la comisión que se hallaba en la corte, que decía así:

¹⁰⁸ Esta anécdota pone de manifiesto el carácter que la huelga tuvo en el Mediterráneo: acuerdo tácito con los armadores; alegría y confianza; ausencia de conflictividad.

"Entrevista con el Jefe Gobierno no sacamos solución definitiva, sin perder esperanzas. Acudan conferencia telefónica mañana una tarde que daremos resultado segunda visita."

En dicho día se recogieron bastantes fondos obtenidos en la postulación llevada a cabo en diferentes cines y teatros de esta ciudad por una comisión de Capitanes y Oficiales nombrada al efecto.

El siguiente día fue de verdadera impaciencia por conocer el resultado definitivo, dado que el día anterior se apuntaba la esperanza de llegar a una fórmula de concordia.

Al mediodía conferenciaron por teléfono los comisionados y el Comité de huelga, limitándose aquellos a manifestar que habían celebrado la anunciada entrevista con el Jefe del Gobierno y que nada podían decir en concreto, por haber prometido al señor Dato que no adelantarían el resultado de las gestiones hasta que éste fuese firme, indicando que las impresiones eran satisfactorias y que podían dar la seguridad de que los navieros, terminado el conflicto, no tomarían represalias con el personal de sus buques.

Una segunda conferencia celebrada a las siete de la tarde del citado día nos hizo sabedores de que el asunto seguía en el mismo estado que al mediodía, si bien se acentuaban cada vez más las esperanzas de un inmediato arreglo, puesto que de la segunda entrevista celebrada con el señor Dato habían sacado la convicción de que el Gobierno estaba decididamente resuelto a solucionar el conflicto en su totalidad, faltando únicamente que llegaran a Madrid los representantes de los navieros bilbainos para ultimar las gestiones que habían de poner término a conflicto tan gravísimo.

El 20 celebrase una cuestación pública en favor de los marineros, fogoneros y camareros, encargándose de la misma una comisión de Capitanes, Oficiales y Maquinistas, recaudándose una regular cantidad que fue a engrosar la suma que para aquéllos estaba destinada, en poder de la Junta de beneficencia, proveniente de las cuestaciones efectuadas en días anteriores en los espectáculos públicos¹⁰⁹.

Por la tarde salió con rumbo a Marsella el vapor "Antonio López" con personal de la Transatlántica.

¹⁰⁹ Aunque la huelga fue un asunto exclusivo de los oficiales, era el personal no titulado (marineros, fogoneros y personal de fonda y cocina), quien padeció en mayor medida las consecuencias. La necesaria solidaridad entre categorías a bordo se contemplaba en aquellos años dentro del paternalismo de la beneficencia.

A primeras horas de la tarde se recibió el siguiente despacho telefónico de la comisión de Madrid:

"Imposible resolver conflicto tan pronto como desearíamos. Jefe Gobierno guarda cama. No obstante, seguimos gestiones encaminadas solución, ansiando trasladarla inmediatamente. Acudan conferencia telefónica ocho noche."

No obstante dicha nueva dilación, los optimismos no decayeron, pues las noticias recibidas con anterioridad dejaban ver claramente que el asunto estaba en vías de un arreglo inmediato.

5.5.6 Promesas por soluciones.

Por la noche, en la conferencia anunciada, los comisionados manifestaron que las impresiones continuaban siendo inmejorables y que el triunfo era seguro, aunque no podían predecir si la solución llegaría el mismo día o el siguiente, aunque sí en breve, además, que el arreglo de la cuestión sería a base de una nota que el Gobierno facilitaría a la prensa.

Y siguiendo el compás de espera y la expectación en aumento, apareció el día 21, sin que las dilaciones que iba sufriendo la solución del conflicto llegaran siquiera a entibiar los entusiasmos de todos.

Los tripulantes que todavía quedaban a bordo de algunos buques aquí amarrados desembarcaron, quedando únicamente en ellos el contra maestre.

Los navieros remitieron un ultimatum a su respectivo personal, concediéndole un plazo de 48 horas para que volvieran a ocupar sus puestos, advirtiéndoles que, en caso contrario, recabarían su libertad de acción. En virtud de este nuevo ultimatum se telegrafió a los delegados para que se mantuvieran en la actitud que hasta aquel entonces habían observado.

A primeras horas de la noche sabíase que el señor Andreu, gobernador civil de esta provincia, había conferenciado por telefono con el Presidente del Consejo de Ministros, participándole éste que la huelga había quedado resuelta, anunciándole el envío, por telégrafo, de las bases que habían dado

por terminado el asunto.

No se hizo esperar mucho un telefonema firmado por el señor Martí, expresado de esta conformidad:

"Solucionado conflicto satisfactoriamente. Apresúrome transmitirles noticias, que no dudo producirán júbilo inmenso", que fue recibido entre aplausos y vivas a la Federación, proferidos por todos los que se hallaban en aquellos instantes en el local del Fomento.

Luego después se recibió otro telefonema urgente, firmado por los señores Martí y Mas, y en el que se decía que, habiendo quedado resuelto el conflicto, se ordenase el embarque del personal.

En virtud de este telefonema, se circularon órdenes a todos los buques aquí fondeados para que encendiesen los fuegos y se dispusieran a partir.

Posteriormente, en conferencia telefónica celebrada con los comisionados, dieron éstos algunos detalles de la solución del conflicto. Indicaron que el asunto del laudo de la Camara de Comercio de Bilbao sería sometido al arbitraje del Ministerio de Marina, exponiéndole previamente las quejas de los navieros bilbaínos y del personal de sus buques para que resolviera en consecuencia.

Respecto a las bases de carácter general, el Gobierno, luego de escuchar a la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, que se había de reunir el próximo día 25, presentaría a las Cortes un proyecto de ley en el que se acogerán las peticiones de la clase náutica, aprobadas en la reunión de delegados de la Junta Federal de Oficiales de la Marina Civil celebrada últimamente en Zaragoza.

Poco después se expidió el siguiente telegrama circular a los representantes de las Asociaciones náuticas:

"Con inmenso júbilo podemos comunicarles el triunfo absoluto nuestra causa. No duden autenticidad presente comunicación, que pueden comprobar acudiendo centros oficiales Gobernador y Comandancia. Deben todos los buques surtos ésa hacerse a la mar por acuerdo Federación. Felicite compañeros por brillante comportamiento y reciba usted enhorabuena por su hermosa gestión. ¡Viva Federación! Fomento. Náutica."

¡Por fin, el día 23 se reanudó el tráfico marítimo!...

El primer buque que se hizo a la mar fue la goleta con motor auxiliar "Comercio", cuyos tripulantes, con el beneplácito de su armador, se habían adherido al movimiento. Sucesivamente se pusieron en movimiento los que debían efectuarlo.

El 24 por la mañana, llegaron de Madrid los comisionados, siendo recibidos por un numeroso grupo de compañeros. Los expresados se mostraron muy optimistas respecto a sus gestiones en Madrid, y como resultado de sus gestiones ofrecieron la siguiente nota oficiosa, que el señor Dato, debía confirmar en carta al Presidente de la Federación:

ACTA

En la villa y Corte de Madrid, el día 22 de mayo de 1914, reunidos en el Hotel del Universo los delegados de las entidades federadas a saber: don Antonio Martí Ventosa, como Presidente de la Asociación Náutica Española; don Evelio Mas, vicepresidente del Fomento de la Marina Española, ambas domiciliadas en Barcelona; don Francisco Díaz, Presidente de la Asociación Náutica de Gijón; don Ramón Latorre, Presidente de la Sociedad de Maquinistas de Bilbao; don Gerardo de Armona, Presidente de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante de Bilbao y a su vez Presidente de la Federación de Oficiales de la Marina Civil de España, bajo la presidencia del mismo y habida cuenta de las gestiones realizadas, así como de las Juntas celebradas desde el día 18 del corriente, para llevar a una solución el conflicto planteado entre los navieros bilbaínos y la Federación anteriormente citada,

Considerando que, a pesar de haber estudiado y presentado para su aceptación a los antedichos navieros distintas proposiciones, al Jefe del Gobierno en diversas ocasiones y entrevistas,

Considerando que, a pesar de los requerimientos amistosos del Excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros, no han aceptado y persisten con su intransigencia, ha convenido la Junta de la Federación, al objeto de llevar a la práctica y a fin de que cese el estado anormal en que atraviesa el país con la interrupción de las comunicaciones marítimas, aceptar la proposición derivada de la última Junta celebrada bajo la presidencia del Excelentísimo señor Presidente del Consejo de Ministros y transmitirla como nota oficiosa a la prensa nacional como sigue, obligándose a respetarla en todas sus partes.

Ha terminado el conflicto marítimo después de las dos conferencias que hoy han celebrado con el Presidente del Consejo, no obstante hallarse éste en cama, el Presidente y comisionados de la Federación de Capitanes, Pilotos y Maquinistas.

Deseosa la Federación de poner término a los perjuicios que al país ocasionan la falta de comunicaciones marítimas; inspirándose en sentimientos de patriotismo dignos de aplauso, y no queriendo que se perjudiquen por más tiempo los intereses de aquellos armadores de quienes no tiene el personal queja alguna; oyendo las excitaciones del Presidente del Consejo y en vista del ofrecimiento de que el Gobierno no cesará en sus amistosas gestiones para llegar a una solución de armonía entre los navieros de Bilbao y el personal de los barcos origen del conflicto, ha acordado que, exceptuando el personal a las órdenes de aquellos navieros, vuelvan los demás a sus respectivos destinos, restableciéndose la normalidad.

A la vez, la Federación presentará al Gobierno una nota de las reclamaciones y quejas que motivaron el conflicto, sobre las cuales pedirá el Gobierno informes y explicaciones a los navieros de que se trata, buscando por ese medio la solución de la divergencia pendiente.

El Jefe del Gobierno ratificó a la Federación su propósito, comunicado desde el primer momento del conflicto, de estudiar las aspiraciones de la clase respecto a la aplicación de la Ley de accidentes de trabajo a bordo, creación del Montepío Nacional, reglamentación del trabajo a bordo, etc. etc. y traducir en proyecto de ley la parte de esas aspiraciones que el Gobierno estime deben y puedan otorgarse, teniendo en cuenta los factores que integran la industria marítima.

El término de la huelga será recibido con júbilo en todo el país.

Queda convenido, además, que las Asociaciones federadas contribuirán pecuniaria y proporcionalmente a sufragar los gastos que represente el sostenimiento de la oficialidad de cubierta y máquina durante el tiempo que permanezcan aquellos sin colocación, los pertenecientes a la empresa originaria del conflicto.

Así lo acuerdan y suscriben.- Fecha ut supra.- Por la Federación y Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante de Bilbao, *Gerardo de Armona*.- Por la Asociación Náutica Española de Barcelona, *Antonio Martí*.- Por el Fomento de la Marina Española de Barcelona, *Evelio Mas*.- Por la Asociación Náutica de Gijón, *Francisco Díaz*.- Por la Sociedad de Maquinistas de Bilbao, *Ramón Latorre*.

5.5.7 La "detención" de Ernesto Anastasio.

Por su parte, la "Revista Náutica", órgano del Fomento de la Marina Española, número 34, 1 de junio de 1914, dedicado a *La huelga general marítima de 1914*, recoge, citando al periódico "El Liberal", la siguiente noticia del día 16 de mayo :

Ayer mañana, por el puerto y por las entidades náuticas, circuló una noticia que produjo honda emoción.

Decíase que el prestigioso capitán de la marina mercante y práctico de este puerto D. Ernesto Anastasio había sido arrestado por orden del Comandante de Marina.

Procuramos enterarnos y supimos que el Sr. Anastasio había recibido aviso del Comandante de Marina para que estuviese de servicio permanente en la casilla de los prácticos del puerto de Barcelona.

El Capitán D. Ernesto Anastasio había tomado parte en los dos mítines organizados por el Comité de huelga.

Es uno de los hombres que dentro del movimiento huelguista goza de más prestigio por sus dotes de talento y por su oratoria, que es muy elocuente.

El capitán Anastasio ha sido visitado por muchos de sus compañeros.

5.5.8 El canto del cisne.

Si el final de la huelga fue apoteósico (*A la una de la madrugada, cuando nos retirábamos del Fomento, continuaba la animación en los salones de aquella entidad, y entusiasmados los marinos con el triunfo alcanzado*)¹¹⁰, el

¹¹⁰ "Revista Náutica", número 34, Barcelona, 1 de junio de 1914, citando al periódico "Las Noticias".

después de la huelga resultó decepcionante. Los navieros vascos consiguieron someter el laudo de la Cámara de Comercio -de por sí ya favorable a sus intereses- al arbitraje del Ministerio de Marina. La línea de dureza sin contemplaciones representada por Ramón Sota se impuso en el sector. En Bilbao, a diferencia de lo que ocurrió en Barcelona, la huelga no hizo sino quemar demasiadas fuerzas, de forma que en los años siguientes, la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao, y su presidente Gerardo Armona, cayeron en un pozo de pesimismo conservador y fueron distanciándose de las otras organizaciones de marinos.

En Barcelona siguió la tónica pactista anterior a la huelga y las asociaciones, con los buenos oficios de Ernesto Anastasio, consiguieron ser reconocidas como únicos interlocutores por la Asociación de Navieros del Mediterráneo. El 18 de junio de 1914, el Fomento de la Marina Española, la Asociación Náutica Española, la Sociedad Española de Maquinistas Navales y la Federación de la Navegación y Transportes Marítimos de España firmaron con la patronal naviera del Mediterráneo un acuerdo de mutuo reconocimiento y de resolución de los problemas y conflictos mediante arbitraje de una comisión presidida por el presidente del Instituto de Reformas Sociales.

Pero pronto aparecieron las desavenencias entre el Fomento y la Náutica. En diciembre de 1914, Fomento tomó la decisión de abandonar la Federación de Oficiales de la Marina Civil. En Bilbao, empeoraron las relaciones entre náuticos y maquinistas. Esas grietas, esa división, propiciarían el éxito de la estrategia final de la patronal vasca más dura: ni Montepío nacional, ni Reglamentación de trabajo a bordo. Nada. Todo quedó en unas promesas para apaciguar unos momentos de especial euforia y beligerancia de las organizaciones marítimas. Apagado el fuego, todo volvió a la cruda normalidad. El 16 de julio de 1915, más de un año después de la huelga general, la Asociación Náutica Española, Fomento de la Marina Española, La Naval, Fonda Marítima y Federación Nacional de los obreros de transportes marítimos acordaron declarar una nueva huelga, luego desconvocada, y firmaron un *Llamamiento a todas las fuerzas vivas del país* donde aseguraban que el Gobierno les había engañado.

[Los marinos] Hablan a sus colegas, a sus compañeros de infortunios, a los que por el nulo espíritu marítimo de España están sometidos a una legislación anacrónica, sin gozar de una sola ley de protección y regularización de sus excesivas responsabilidades y deberes, mientras determinadas compañías, como la del intransigente plutócrata bilbaíno Sota y Aznar, que con sus millones ha podido librarse del castigo que la patria

impone a los que pisotean su bandera, gana quinientos por cien aprovechándose despiadadamente de la guerra que flagela a Europa.

Hablan a la opinión, para que sepa que a pesar de los subterfugios y sofismas empleados por el jefe del Gobierno, éste, el señor Dato, ha burlado a la honrada clase náutica, que tanta es su honradez y su inocencia que el año próximo pasado sostuvo durante 17 días una huelga general en toda España sin que ocurriera el menor incidente desagradable¹¹¹.

Lanzar la responsabilidad al Gobierno, que la tuvo, sin duda, era la forma de ocultar las propias responsabilidades, la inocente firma del 22 de mayo de 1914 y la desunión consiguiente, la permanente división entre máquinas y puente, titulados y no titulados. Ni siquiera consiguieron profundizar en las evidentes contradicciones entre los armadores del norte y los del Mediterráneo, situación que hubiera podido ser muy fructífera para los trabajadores.

5.6 Conclusiones.

De este breve repaso de las huelgas en la marina mercante hasta 1936, tratadas en este capítulo, sobresale una primera evidencia: las acciones del movimiento obrero en la marina mercante no siguen en absoluto las acciones huelguísticas del movimiento obrero general, ni siquiera las huelgas de otros sectores del transporte. La marina mercante se mantuvo completamente al margen de las huelgas generales de 1910, 1916, 1917 y 1919; y apenas si rozó la conflictividad generalizada de los años 1917-1921 en los que los movimientos huelguísticos fueron muy numerosos. Los barcos iban por libre.

Otra importante conclusión de las huelgas de aquellos años es la importancia de los técnicos a bordo. Todas las huelgas fueron protagonizadas por los oficiales, aunque, como se vió en la huelga general de 1914, los que soportaban mayor sufrimiento eran los marineros. Está

¹¹¹ Publicado en "Boletín Náutico", n. 158, Barcelona, agosto de 1915.

claro que la comunidad de trabajadores que componen un buque mercante en aquellos años era muy distinta a lo que hoy conocemos.

La tercera conclusión parece obvia: las mejores huelgas fueron victorias pírricas. La soledad sindical y laboral de los marinos permitía que las mejoras conseguidas en los años de vacas gordas para los armadores se perdieran con rapidez a los primeros embates de crisis. Los trabajadores del mar fueron siempre a rebufo del movimiento obrero de tierra, siempre uno o dos pasos por detrás.

Una de las razones del apartamiento sindical de los marinos reside seguramente en las especificidades del trabajo en la mar: trabajo muy especializado que crea una fuerte sensación de "colectivo" cerrado e impermeable a los que no son marinos. Eso explica, tal vez, junto a la conocida presión militar, que ni la CNT ni la UGT penetraran nunca con un mínimo de fuerza en los barcos.