

**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 III

# LAS REIVINDICACIONES MÁS IMPORTANTES DEL SINDICALISMO MARÍTIMO HASTA LA GUERRA CIVIL

El objetivo de las asociaciones de marinos que hemos contemplado era, por encima de confusas pretensiones profesionales, alcanzar mejoras concretas en su vida como trabajadores asalariados. En este capítulo trazamos la historia de las principales aspiraciones de los trabajadores de la marina mercante en el primer tercio del siglo XX.

### 3.1 Tres puntos primordiales.

La caída de Primo de Rivera en septiembre de 1929 abrió, también en el sector marítimo, grandes perspectivas de progreso para los trabajadores. En marzo de 1930, Juan Amézaga, en calidad de presidente de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante, envió al Presidente del Consejo de Ministros, un largo Memorial que pretendía compendiar las reivindicaciones más urgentes e importantes de los marinos. En octubre de 1930, Pantaleón León, jefe de máquinas de Portugalete, vicepresidente de la Asociación de Maquinistas de Bilbao y colaborador de Juan de Amézaga, publica en la página 12 de "Marina Civil" (número 24, 15 de octubre de 1930), un artículo titulado *Autoridad Moral*, donde resume las reivindicaciones históricas principales de los marinos:

En el programa que la Federación tiene formulado como inmediato y mínimo figuran tres puntos primordiales: Montepío Marítimo Nacional Único, mes de permiso y jornada de ocho horas. Es necesario consagrar a

la consecución de este postulado todas nuestras energías.

Las tres reivindicaciones expuestas por León en 1930, venían de lejos, en un caso de los albores del siglo, y van a llegar más lejos todavía, saltando por encima del corte dramático que supuso la Guerra Civil y la victoria de los sublevados. El Montepío Marítimo Nacional, el mes de permiso y la Reglamentación de Trabajo en la Marina Mercante, especialmente en lo referente a la jornada de 8 horas, constituyen los tres grandes ejes, alrededor de los cuales giró la acción sindical en la marina mercante hasta 1936 (no podemos hablar, con propiedad, de actividad sindical entre 1936 y 1975).

Acompañaron a estos ejes reivindicativos, problemas sobre titulaciones, atribuciones y competencias del personal embarcado, contenidos y duración de los programas de estudio, salarios, tripulaciones mínimas, conflictos frecuentes acerca del sentido de la disciplina a bordo que tenían algunos capitanes y tripulantes, problemas derivados de la vida a bordo (comida y horarios, sobre todo), y por supuesto, la conflictividad derivada de la militarización a que estaba sometida la marina civil.

El programa reivindicativo de la Federación de Oficiales de Máquinas de la Marina Civil Española (FOMMCE), publicado en "Marina Social" en septiembre de 1935, comprendía los siguientes puntos:

1. Sueldo mínimo nacional.
2. Jubilación y Paro adscritos al Montepío Nacional en función
3. Matrícula de alumnos limitada a las necesidades de nuestra Marina.
4. Contratos colectivos de trabajo.
5. Control de embarques y bases de ascensos.
6. Unificación de un organismo civil que entienda en la resolución de todas las cosas de la Marina, compuesto por funcionarios procedentes de sus distintas profesiones.
7. Clasificación nacional de buques (Lloyd español).
8. Establecimiento de Jurados Mixtos de resolución expeditiva y de ejecución inmediata.

9. Organización confederal escalonada horizontalmente, conteniendo el ciclo completo del transporte nacional.

Por su parte, la Federación Nacional del Transporte Marítimo, afiliada a UGT y que representaba al personal no titulado de los barcos, presentó en mayo de 1930, a poco de su constitución, el siguiente programa reivindicativo (publicado en "Marina Civil", n. 14, 15 de mayo de 1930):

1. La implantación inmediata de la jornada de 8 horas a bordo de los buques mercantes.
2. Elevación de salarios mínimos que atiendan a las necesidades de los obreros de mar, como asimismo alojamientos cómodos e higiénicos, con alimentación debida para evitar la depauperación de los susodichos trabajadores.
3. Constitución inmediata del Montepío Marítimo Nacional Único, a base de centralizar los fondos que, con arreglo a la Ley de Comunicaciones Marítimas, nos da el 4 por ciento de las primas de navegación a las compañías subvencionadas por el Estado.
4. Que se le obligue a las empresas navieras subvencionadas por el Estado a devolver a dicho Montepío las cantidades que tienen recaudadas procedentes de estas primas, para engrosarlas a dicho Montepío.
5. Creación inmediata del Ministerio de la Marina Civil, como asimismo la exclusión del Código militar para regular nuestros actos, puramente civiles.
6. Creación inmediata de Inspecciones en los puertos de mar, para la controlación de las condiciones de trabajo a bordo de los buques.
7. Derogación de la Real Orden del 16 del mes de septiembre de 1927 por entender que la referida Real Orden dificulta las buenas relaciones que deben existir entre el capital y el trabajo, y sí protege a los Pósitos Marítimos, integrados en su mayoría por elementos patronales.
8. Derogación del Real decreto del Ministerio de Marina del mes de septiembre de 1928, que da derecho a dichos Pósitos a elegir por el sistema corporativo los vocales del Pleno de la Junta Consultiva de Navegación y Pesca, por no estar incluidas esas entidades en la lucha de clases.

9. Protestar de la forma tan coactiva de las elecciones para vocales de la Junta consultiva de Navegación celebrada en octubre de 1928, para elegir los actuales representantes del personal subalterno, tanto electivos como corporativos, en dicho Centro consultivo y, por lo tanto, reclamamos se convoque a nuevas elecciones.
10. Creación inmediata de los Comités Paritarios de las distintas industrias del mar.
11. Que se obligue a los navieros al exacto cumplimiento del mes de permiso anual, con sueldo y viajes por cuenta del naviero.

Las reivindicaciones del Montepío, del mes de permiso y de las ocho horas eran compartidas, como puede verse, por todos los trabajadores y asociaciones de la marina mercante, constituyendo la espina dorsal de sus objetivos.

### **3.2 El Montepío Marítimo Nacional.**

Cuando un barco sufría un accidente marítimo en el que perdía la vida algún/algunos tripulantes, sus familias quedaban completamente desamparadas. La única forma de socorro era abrir una suscripción pública de carácter caritativo en favor de las familias de los muertos o desaparecidos, lo que sólo era posible si el accidente había tenido amplia repercusión en la opinión pública. Así por ejemplo la suscripción pública abierta en Barcelona para las familias de los tripulantes del vapor "Ignacio Roca", desaparecido/naufragado en el Mediterráneo en 1906; o la suscripción popular, 23 años después, abierta en Gijón, a favor de los tripulantes desaparecidos en el espantoso naufragio del vapor "Ciérvana". Otros trágicos naufragios, como, por ejemplo, el del vapor de 4.880 toneladas "Yute" (ex "Riojuno"), en noviembre de 1920 y en el que perecieron sus 39 tripulantes, no provocaron ninguna reacción de ese tipo.

La necesidad de una Caja de Inválidos, al ejemplo francés, o de un Montepío con fondos públicos que asegurara unas rentas mínimas para las

familias de los marinos fallecidos, jubilados o no aptos para el duro trabajo en la mar, era del todo punto evidente. Los Montepíos eran, en buena lógica, necesarios para todos los sectores laborales, para todo el mundo del trabajo, desde 1868 en que, definitivamente, fueron abolidos los Gremios y Cofradías que desde la Edad Media reglamentaban los oficios, tanto desde el punto de vista profesional y económico, como desde la perspectiva social. Como afirma Pere Solà i Gussinger (1994, página 71):

Los Montepíos y Sociedades de Socorros Mutuos se definen a lo largo del periodo 1874-1939 no solamente por su razón de ser económica sino también por su funcionalidad social cohesionadora.

Ya en 1880 se había fundado en Barcelona una caja de socorro titulada Montepío Náutico Español, nacido al calor de la Escuela Náutica de Barcelona e impulsada por el conocido profesor Eduardo Condeminas, al que sólo podían pertenecer los marinos titulados. Este Montepío funcionaba, como cualquier mutua privada, mediante la capitalización de las cuotas de los socios. Apenas era conocido y nunca pasó de ser otra cosa que un piadoso servicio de la Escuela Náutica de Barcelona.

La procelosa historia de la reivindicación del Montepío Nacional único, que sólo se alcanzó durante la República y que de hecho nunca llegó a funcionar, es realmente significativa de la falta de inteligencia unitaria de los trabajadores del mar y de las armas poco escrupulosas que los armadores estaban dispuestos a utilizar para retrasar tan sentida y elemental aspiración. El Montepío nacional único era *el más caro ideal de la marina mercante* ("Marina Civil", n. 9, 1 de marzo de 1930); y *nuestro grito de guerra* (Gregorio Capetillo en "Marina Civil", n. 18, 15 de julio de 1930).

En el número 3 de la revista "La Marina Mercante Española"<sup>36</sup>, de Alicante, septiembre de 1900, Juan Sitges, armador de la Compañía de Navegación Sitges y Salinas, abogaba con pasión por una previsión social para los marinos mercantes españoles:

Que nuestro Gobierno con paternal solicitud obligue a los armadores a asegurar en compañías de seguros a toda la tripulación del buque para que

---

<sup>36</sup> "La Marina Mercante Española", fundada en 1900 por el Capitán mercante Juan Cabot Cahué -también fundador y presidente de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Alicante- fue, en opinión de Ergino Goñi (1931, página 6), "la mejor revista profesional mercante que se ha escrito"

el marino pueda: 1. Gozar de retiros en su vejez; 2. Recibir indemnizaciones en caso de desgracia o siniestro ocurrido durante el servicio a bordo; 3. Y en caso de inutilidad física. ¡Cuántas miserias aliviaría y cuántas lágrimas vendría a secar semejante disposición!.

Como consecuencia de la efervescencia social y benéfica de los años finales del siglo XIX y principios del siglo XX -recordemos que la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria, primer eslabón de lo que con los años sería el sistema de seguridad social de España, se promulga el 30 de enero de 1900- los principales armadores decidieron crear por su cuenta sus propias Mutuas. Esa decisión tenía como base los extraordinarios beneficios que las navieras obtenían en aquellos años.

En 1901, el Marqués de Comillas, Claudio López Bru, instauró en la Compañía Trasatlántica una Institución Benéfica que se nutría de las cuotas que pagaba el personal embarcado y de aportaciones cuantiosas de la propia empresa<sup>37</sup>. Meses después, a iniciativa de Ramón Sota<sup>38</sup>, la Asociación de

---

<sup>37</sup> Claudio López Bru, cubierto Grande de España en 1894, segundo Marqués de Comillas y segundo hijo de Antonio López López, fundador en 1850 de la que dos años más tarde fue bautizada como Compañía de Vapores Antonio López y Cía., que en 1881 se transformó en la poderosa Trasatlántica, fue un "modelo de empresario" monárquico y católico. Se gastó fortunas y dilapidó en buena parte un patrimonio que parecía inagotable en su apoyo a la institución monárquica y a la figura del Rey, y sostuvo con largueza a los Sindicatos Católicos y a los Sindicatos Libres, ramas ambas de los sindicatos acogidos por la Iglesia y apoyados por los empresarios. Miles de trabajadores afiliados a estos Sindicatos tuvieron oportunidad de viajar a Roma y ver al Pontífice católico a cuenta del señor Marqués, D. Claudio López Bru. Sobre los sindicatos católicos, ver García Nieto, 1960, "El sindicalismo cristiano en España. Notas sobre su origen y evolución hasta 1936". Sobre Claudio López Bru, Asúa, M., 1926, "D. Claudio López, Marqués de Comillas. El primer cristiano y el mejor patriota"; y Cossío, Pancho, 1950, "Cien años de vida sobre el mar", editado por deferencia del Conde de Güell para conmemorar el centenario de Trasatlántica. De esta obra, que pudieramos considerar oficial, he tomado la fecha de fundación de la Compañía de Vapores de Antonio López y Cía. (1850), aunque muchos autores datan el acontecimiento en 1852.

<sup>38</sup> Ramón de la Sota Llano, gran prócer de la industria vasca, cuya importancia en la historia de la marina mercante es difícil de exagerar, fue un hombre de intereses y ambiciones muy variadas. Fue secretario general de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, creada en 1886; presidente de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao; presidente vitalicio de la Asociación de Navieros de Bilbao desde 1907; fundador y director gerente de la Naviera Sota y Aznar y de Astilleros Euzkalduna; fundador de Seguros La Polar, de Vidrieras de Lamiaco, de Compañía Minera Sierra Menera, de Compañía Minera de Sierra Alhamilla, de Minas de Setares, de Siderúrgica del Mediterráneo y del Banco de Comercio -lo que le otorgó un sillón en el Consejo del Banco de Bilbao cuando éste absorbió el Banco de Comercio-; mayor accionista individual de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España; consejero de la M.Z.A.; etc. Era anglófilo, conservador y nacionalista -algunas veces, según soplaran los vientos, nacionalista español. Sobre la rica

Navieros de Bilbao (ANB), propuso la creación de un Montepío de Oficiales de la Marina Mercante, con las siguientes condiciones:

- \* Ningún afiliado al Montepío podría pertenecer a ningún sindicato o asociación análoga.
- \* El Montepío estaría regido por una Junta de 6 miembros, tres de los cuales, entre ellos el Presidente, serían elegidos entre los armadores bilbaínos.
- \* La disolución del Montepío sería automática en el momento en que la ANB le retirase su protección.

La propuesta de que el Montepío beneficiase sólo a los Oficiales hay que considerarla dentro de la mentalidad de la época. El único personal realmente ligado al barco y a la naviera eran los oficiales. Los marineros y el resto del personal subalterno, salvo excepciones, apenas hacían por lo general uno o dos viajes en el mismo barco/Compañía.

El proyecto, cuyas imposiciones encajaban con la obsesión de Sota por impedir cualquier intento asociativo de los tripulantes, fue rechazado por todos sus presuntos beneficiarios y especialmente por los náuticos y los maquinistas de Bilbao.

Una de las resoluciones del Congreso de 1901 de la Liga Marítima decía:

Que es necesario y urgente crear cajas de socorros a inválidos y menesterosos de la Marina mercante sobre la base de un sistema bien combinado (aportaciones personales y financiación pública) y auxilios mutuos.

En ese Congreso, según Ergino Goñi (1931, página 10) apareció por primera vez la palabra *Montepío*.

Un año después, en diciembre de 1902, en el I Congreso Nacional de Marineros Mercantes, organizado por los náuticos de Gijón, el punto 17 de los acuerdos del Congreso pide:

---

personalidad del naviero, ver Ossa Echaburu, 1969, "El Bilbao del Novecientos. Riqueza y poder de la Ría 1900-1923", páginas 43-73.

Que se procure el pronto funcionamiento del Montepío Nacional proyectado por la Liga Marítima. Que se procure el establecimiento de una Caja de Ahorros Marítima Nacional, bajo la alta inspección del Estado, solicitando de éste, que destine alguna cantidad del presupuesto para engrosar sus fondos.

Todas estas peticiones se fueron reiterando, con más o menos vehemencia, desde todas las tribunas societarias, a lo largo de los años siguientes. Nunca hubo una negativa cerrada por parte de nadie; desde luego, no por parte de los poderes públicos (ni los ministros de Marina y Fomento; ni la Dirección General de Navegación; ni la Junta Consultiva de Navegación). Pero el Montepío seguía siendo tan sólo un ejemplo de buenas intenciones que emergía a la cruda realidad cada vez que se producía -y se producían con mucha frecuencia- algún luctuoso accidente.

### 3.2.1 La Ley de Comunicaciones Marítimas y los Montepíos de empresa.

Las Cortes Españolas aprobaron finalmente, el 14 de junio de 1909, la ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas, sin duda la norma más importante promulgada en nuestro país sobre la marina mercante<sup>39</sup>. Esta ley tuvo una larguísima gestación, habiéndose solicitado tanto en el Congreso de la Liga Marítima (1901), como en el Congreso de Marinos Mercantes de Gijón (1902), con borradores y anteproyectos circulando desde 1904.

Toda la tramitación de la célebre ley estuvo oscurecida por el encono y la polémica alrededor de las subvenciones que habría de recibir Trasatlántica, convertida en chivo expiatorio ante la opinión pública del auténtico beneficiario de la ley: el empresariado naviero vasco, y especialmente Ramón de la Sota. Segismundo Moret, desde la oposición liberal, tronaba en el Parlamento contra los privilegios que se concedían al Marqués de

---

<sup>39</sup> En opinión de Adolfo Navarrete, la ley "comenzó una nueva era de reconstitución de nuestra navegación mercantil y nuestras industrias marítimas" ("La Marina Mercante española", artículo publicado en "Vida Marítima", número 505, 1916, páginas 3-5).

Comillas. Antonio Maura, Presidente del Consejo y adalid de la ley, no pudo llegar a ningún acuerdo con la oposición, al menos para evitar la fácil demagogia anti Comillas. Los oponentes a la ley organizaron en Madrid una manifestación contra el proyecto de ley, el día 28 de marzo de 1909, a la que, según las crónicas, asistieron 30.000 personas.

Esta movilización fue la respuesta a las intensas presiones políticas de los navieros vascos para que la Ley, con sus subvenciones, se aprobara cuanto antes. El 15 de enero de 1909, una nutrida comisión de la Asociación de Navieros de Bilbao, con Sota al frente, visitaron al Alcalde y al presidente de la Diputación de Vizcaya pidiéndoles ayuda para acelerar la tramitación parlamentaria de la Ley. En la defensa de sus intereses personales, los armadores no dudaban en hablar en nombre de *los intereses generales de Vizcaya* y del interés de miles de familias vascas (Laura G. Corella, 1979, página 146). Pocos días después, navieros, autoridades municipales y provinciales, y todos los representantes en las Cortes por Vizcaya, peregrinaron a Madrid con el propósito de arrancar la Ley con la máxima urgencia. Durante diez días visitaron ministerios y periodicos, agasajaron a diputados, almirantes y generales, lucieron banquetes con obispos, siempre al calor de la opinión pública, de manera que parecía que si no se atendían sus demandas el país todo se iba a pique. Así lo reflejó la prensa de Bilbao (G. Corella, 1979, página 148):

El señor de la Sota, en un discurso que tuvo lugar en Madrid, dijo que Vizcaya tenía en el mar la mitad de su vida. Su esfuerzo exclusivo, más bien combatido por leyes antiproteccionistas, la había convertido en la primera de las regiones marítimas españolas. El producto de su trabajo, flotaba sobre los mares bajo una bandera que no le amparaba como era de justicia.

A la manifestación madrileña contra estas presiones, los navieros vascos reaccionaron con presteza. Utilizando una dinámica movilizadora, inusual y extraña en las acciones de la patronal, el 13 de abril montaron en Bilbao una manifestación en favor de la ley que fue secundada por unas 40.000 personas. La prensa recogió así la *magna manifestación de protesta por la obstrucción de la Ley de Comunicaciones Marítimas* (G. Corella, 1979, página 158):

En Bilbao no se había conocido una manifestación igual, pues aparecían mezclados y confundidos los grandes industriales con los navieros, las representaciones del comercio y de la banca, los obreros, pescadores y

marinos de todos los puntos de la provincia, muchos acompañados de sus mujeres, hermanas, hijos. En ella figuraban hermanados, sin diferencias políticas, senadores, diputados, conservadores (...), nacionalistas, carlistas, republicanos, socialistas...

Todas las líneas de los ferrocarriles se utilizaron para conducir a los manifestantes a la Villa, tranvías, vapores, lanchas. Las embarcaciones llegaban engalanadas y abarrotadas de pasajeros, incluso los remolcadores utilizados en el puerto. El pueblo de Bermeo se presentó en masa y todas las asociaciones de pescadores. La concentración era impresionante y en algunos puntos "no se podía ni pasar".

A esta florida crónica añade Ossa Echaburu (1969, página 32), algunos detalles más políticos:

Está presente la Diputación de Vizcaya y están presentes treinta Ayuntamientos en corporación. Y todas las entidades y asociaciones significadas de Bilbao<sup>40</sup> (...)

Una comisión, con Sota al frente, sube al despacho del Conde de Aresti, gobernador civil de la provincia, y hace entrega a éste de un mensaje, cuyo texto principal dice:

*... Tienen el honor de solicitar de V.E. se sirva pedir al señor presidente del Congreso ruego a las minorías que vienen haciendo obstrucción al proyecto de Ley para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas nacionales que, usando de la legítima influencia sobre sus correligionarios, hagan cesar dicha obstrucción, que pone en peligro la aprobación de proyecto de tan gran interés nacional y esperanza de los que tienen empleadas considerables sumas en buques mercantes (...).*

Los navieros habían de ser los grandes beneficiarios de la ley, que había de aprobar el sistema de primas a la navegación y primas a la construcción naval, piedras angulares del proteccionismo en un sector al que Santos Pastor (1982, página 86), ha caracterizado con certera expresión:

---

<sup>40</sup> Faltó, sin embargo, el Ayuntamiento de Bilbao, que decidió, en votación del Pleno, no adherirse a la iniciativa de los navieros.

La protección es justamente la piedra de toque de la historia de la marina mercante.

La importancia que para los navieros tuvieron las primas a la navegación fue tal que llegaron a significar alrededor del 30 por ciento de los beneficios líquidos de las Compañías (Valdaliso, 1991, página 340).

El espíritu decididamente proteccionista de la Ley de Comunicaciones Marítimas (no sólo para la marina mercante; también y especialmente se quiere proteger y fomentar la construcción naval)<sup>41</sup>, cuya filosofía, también "cautivadora", ha perdurado prácticamente hasta nuestros días (concretamente hasta 1988, según José Ramón Fernández, 1991, página 4), queda bien patente en el resumen de sus puntos fundamentales<sup>42</sup>:

- a) Reserva del cabotaje para los buques *construidos y abanderados en España* (Artículo 2).
- b) Primas -subvenciones- a las construcciones de buques efectuadas en astilleros españoles (Artículo 21).
- c) Primas a la navegación *exterior* y de *gran cabotaje* de los buques españoles que compitan con fletes extranjeros; el cabotaje, al tener *reserva de bandera*, quedaba excluido de este beneficio (Artículos 6 y 7).
- d) Obligación, para disfrutar de las primas antedichas, de *que sea española toda la dotación en las condiciones normales de la navegación* (Artículo 8).
- e) Contratos con subvenciones del Estado para las comunicaciones marítimas oceánicas y/o de soberanía (Artículo 17). Este aspecto de la ley, que afectaba directamente a la Compañía Trasatlántica, fue el más atacado en el Congreso; a su vez, propició en cierto modo el nacimiento de Tramediterránea en 1916, compañía que habría de servir las líneas de soberanía española con África.

El apoyo de los marinos a la esperada ley provenía, en esencia, de la expectativa que habían creado los anteproyectos: todos contemplaban

---

<sup>41</sup> La política marítima española podría definirse como "protectora de la marina mercante, siempre que no esté en contradicción con la protección necesaria a la construcción naval" (Santos Pastor, 1982, página 635).

<sup>42</sup> La Ley de Comunicaciones Marítimas puede verse completa en Ossa Echaburu, R., 1969, páginas 327-347.

importantes medidas económicas que habían de ser la base financiera del futuro Montepío Marítimo.

Pero no fue la Ley de Comunicaciones Marítimas -aunque anticipa su regulación en el artículo 8-, sino su Reglamento, el que recogería las esperadas medidas. Artículo 40:

Justificará también el naviero que contribuye con un cuatro por ciento de las cantidades que hubiere cobrado del Gobierno de S.M. por primas a la navegación, al sostenimiento de las instituciones benéficas o de previsión de carácter general que el Estado funde o fomente para que el personal náutico, o de las que se creen o sostengan los navieros o las asociaciones de éstos, por cuenta propia o colectivamente, con otras entidades o instituciones análogas, a juicio del Gobierno, a cuyo fin remitirá al Ministerio de Fomento copia de los Estatutos sociales y de la Junta encargada de administrar la Asociación o Institución.

Interín el Estado funde o fomente las Instituciones citadas en el parrafo anterior o reconozca la existencia legal de las que creen o sostengan los navieros o sus asociaciones por cuenta propia o colectivamente, con otras entidades o instituciones análogas, a juicio del Gobierno, las cantidades con que los navieros deben contribuir a su sostenimiento de 4 por cien de las primas, serán depositadas por ellos en el Banco de España, a disposición del Ministro de Fomento, hasta que pueda dáseles el destino reglamentario.

Tomando por derecho el espíritu de la ley, no había duda ninguna de que se trataba de apuntalar con cuantiosos fondos, procedentes del Estado, pero que los empresarios dejarían de ingresar, la creación de una Mutualidad para el personal embarcado. Pero la ambigüedad calculada del artículo, que permitía derivar esos fondos hacía Montepíos particulares de empresa, iba a impedir que se cumplieran las previsiones legales. Sota y Aznar, Trasatlántica, e Ibarra y Cía, crearon, o reorganizaron, rápidamente sus entidades benéficas (Trasmediterránea se apuntó en 1921), para poder quedarse reglamentariamente con el 4 por ciento de las primas a la navegación<sup>43</sup>.

En 1913, nació en Bilbao -todavía eran los años de riqueza y poder de la

---

<sup>43</sup> Los nombres de estas Instituciones Benéficas eran: Caja de Previsión de la Sociedad Ibarra y Cía; Caja de Previsión de la Compañía Sota y Aznar; Institución Benefica de la Compañía Trasatlántica; Institución Benefica de la Compañía Trasmediterránea.

Ría- La Caja de Socorros de la Previsora Marítima, organizada por los navieros vascos, pequeños y medianos, colectivamente, ya que no tenían entidades benéficas particulares. El artículo 18 de sus Estatutos dice:

Los que se desembarquen voluntariamente, los destituidos por indisciplina u otras faltas graves y los desertores pierden todos los derechos a la Previsora.

Este artículo, de cruda redacción, compartido con los demás Montepíos particulares, deja patente la utilización que los navieros pretendían hacer de los derechos sociales.

La respuesta a los Montepíos particulares nutridos de fondos públicos no se hizo esperar. El 23 de junio de 1911 se celebró en Barcelona una gran asamblea de marinos, en la que Ernesto Anastasio se mostraba escéptico -y profético- sobre la posibilidad de un Montepío único, habida cuenta de la posibilidad legal que se les había abierto a las navieras de quedarse con el famoso 4 por ciento para sus propias Benéficas<sup>44</sup>.

El 22 de junio de 1913, en convocatoria unitaria de náuticos, maquinistas y clases afiliadas a La Naval, de Barcelona, tuvo lugar otra asamblea -que la Junta Directiva de Fomento de la Marina Española calificó de Gran Mitin Naval- donde, amén de calentar motores para la huelga general de 1914, se pidió por todos una nueva redacción del famoso artículo 40 y, mientras tanto, que el 4 por ciento de las primas se deposite íntegramente en el Banco de España. El que el Gran Mitin Naval fuera unitario (oficiales y marineros, personal de puente y personal de máquinas, capitanes y camareros), fue criticado por la Asociación Náutica Española y defendido como *el acto más hermoso que en las costas españolas ha tenido lugar por Fomento de la Marina Española*<sup>45</sup>.

El diario "Las Noticias", de Barcelona, informó así del acto (Goñi, 1931, página 16):

---

<sup>44</sup> Ver "Revista Náutica", órgano de Fomento de la Marina Mercante Española, de Barcelona, número 1, agosto de 1911.

<sup>45</sup> Fomento de la Marina Española, Memoria del año 1913, "leída en la Junta General extraordinaria celebrada el día 19 de diciembre de 1913". Publicada en "Revista Náutica", órgano de la Corporación, número 29, Barcelona 1 de enero de 1914.

Presidió el acto Pedro Galí, capitán de la Marina Mercante, Abilio Santolaria, maquinista naval y Ramón Barrós, secretario de La Naval (...)

El señor Galí explicó el objeto del acto: relató someramente las gestiones que varias entidades han venido haciendo desde que se reunió la comisión parlamentaria para estudiar y proponer la modificación del reglamento provisional para el cumplimiento de la Ley de Comunicaciones Marítimas. Las entidades organizadoras de este acto -dice-, en vista de que tantas y tantas veces han sido desestimadas sus justas pretensiones, acordaron convocar a ese mitín a toda la gente de mar, para ver si de una vez conseguimos lo que constituye nuestro primer anhelo: un retiro para la vejez, retiro indispensable para la arriesgada profesión del marino.

En gran medida por la frustración de ese anhelo que con la promulgación de la ley parecía alcanzado -aunque habían también otros problemas de sueldos y jornada, que aparecían injustos a los ojos del personal embarcado en unos años de grandes beneficios para los armadores- se produjo la primera huelga general de la marina mercante, iniciada en abril en Bilbao y rematada entre los días 6 y 22 de mayo de 1914.

Sobre el papel, la huelga fue un éxito al arrancar al Gobierno, presidido por Eduardo Dato, la promesa formal de crear un Montepío Marítimo Nacional. Promesa incumplida a pesar de todas las peticiones, a pesar de un intento de repetir en 1915 la huelga de 1914, y a pesar de que los extraordinarios beneficios que obtuvieron los armadores durante los cincuenta meses que duró la I Guerra Mundial (agosto de 1914 - septiembre de 1918), hubiera facilitado enormemente la tarea. Valdaliso (1991, página 334), nos suministra un dato muy elocuente: en los siete años que van de 1914 a 1920 la flota mercante española obtuvo más de la tercera parte de los fletes totales ganados en 65 años (de 1870 a 1935).

Tan altos eran los fletes durante los años de la I Guerra Mundial que, en 1915, la mayoría de los Navieros -entre ellos, todos los de la Asociación de Navieros de Bilbao- renunciaron a las primas a la navegación a que tenían derecho por Ley. Con ese gesto orquestaron una campaña de imagen pública, loando su *patriotismo* y *espíritu desinteresado*, cuando en realidad la renuncia encubría su propio interés económico. La ley requería transportar una proporción de mercancías nacionales para tener derecho a las primas; esta obligación era un ruinoso engorro en unos momentos en

que los fletes internacionales estaban altísimos<sup>46</sup>. A consignar también que entre 1916 y 1920, a la vista de tan favorable coyuntura, se crearon en Barcelona *once sociedades de navegación* (Nadal, J., 1979, volumen VI, página 38).

### 3.2.2 La dureza del naviero Sota.

Ante la resistencia patronal al tema del Montepío único y a la redacción de una Reglamentación de Trabajo, el Gobierno convocó una Junta Mixta de armadores y obreros presidida por el general de la Armada don Ricardo de la Puente.

En la primera sesión se presentó uno de los vocales, el naviero bilbaíno señor López Dóriga, y sin saludar a nadie, y encarándose con el presidente, le dijo:

-Oye, tú, Ricardo: ¿quien me ha nombrado vocal de esta Junta?

-El Gobierno -respondió, conciliador, el general

-Pues dile al Gobierno que no me da la gana aceptar el cargo.

Y sin más explicaciones, abandonó el local<sup>47</sup>.

Ergino Goñi (1931, páginas 23-26) responsabiliza a los navieros vascos, comandados por Ramón de la Sota (Sir Ramón)<sup>48</sup>, del incumplimiento de la

---

<sup>46</sup> Una pormenorizada descripción de la campaña de prensa de los navieros vascos en Roldán, S. y García Delgado, J.L., 1973, "La formación de la sociedad capitalista en España: 1914-1920", volumen II, páginas 61-67.

<sup>47</sup> "Boletín Náutico", número 158, agosto de 1915, página 12.

<sup>48</sup> A don Ramón de la Sota y Llano le concedió el Rey Jorge V de la Gran Bretaña e Irlanda, con fecha 9 de marzo de 1921, el título de "Sir Knight Comander of the Order of the British Empire". Según Ossa Echaburu (1969, página 305) no cabe albergar ninguna duda de que el insigne "capitán de empresa" había "declinado el honor de un título ofrecido por

promesa del Gobierno sobre el Montepío. Utilizaron para ello al abogado Ugarte, ligado desde hacía muchos años a la entonces poderosa naviera Sota y Aznar, que en esos años ejercía de Ministro de Fomento y que desde ese puesto cegó todas las posibilidades de convertir en derecho general un seguro de vejez, invalidez y muerte de los trabajadores del mar.

Pero no sólo Ergino Goñi sostiene esa opinión. En el "Boletín Náutico", órgano de la Asociación presidida por Ernesto Anastasio (número 158, Barcelona, agosto de 1915), aparece una información sin firma sobre el incumplimiento del Gobierno presidido por Eduardo Dato a las promesas que pusieron fin a la huelga de 1914. ¿Qué razones de Gobierno -se pregunta la revista, página 12- impidieron la promulgación por decreto del Reglamento sobre el Montepío?:

La opinión unánimemente indica al ex fiscal del Supremo, de triste recordación, al señor Ugarte, como autor de la "puñalada traperera" de que ha sido víctima el Reglamento que es imprescindible conceder al obrero marítimo. La opulenta casa Sota y Aznar tiene bien tendidos sus tentáculos por toda la nación y uno de ellos, el execrado Ugarte, paga con esta nueva hazaña el piadoso e inmerecido olvido con que se tolera su presencia en el Gobierno (...).

De la actitud beligerante del naviero Sota en la entonces llamada *cuestión social*, es revelador lo que cuenta Olabarri Gortazar (1978, páginas 249-251) acerca de los conflictos de los navieros vascos con fogoneros y maquinistas en 1901 -*con motivo de una rebaja de los sueldos*- y con fogoneros y marineros en 1903. Tras estos conflictos, en 1904, la Asociación de Navieros de Bilbao propuso la creación de una "Federación Marítima", cuyas bases estatutarias fueron prácticamente redactadas por el señor Sota. En la Federación podría inscribirse el personal de los armadores asociados que *se comprometan a no pertenecer a ninguna sociedad de resistencia*. Los así inscritos *serán preferidos para el embarque en todos los buques asociados* y gozarían de un *socorro en enfermedad* y *derechos de retiro por ancianidad*. Tales derechos *quedarán sin efecto cuando los interesados cometiesen a bordo un acto de insubordinación o desobediencia grave, desertasen del buque, robasen o cometieren algún contrabando*. La "Federación" sería financiada por los navieros y dirigida por una comisión de armadores.

---

Alfonso XIII". Y es que, como declaraba su hijo, Ramón de la Sota Aburto, a Ossa Echaburu, "mi padre era un entusiasta inglés de toda la vida".

Para el señor Sota, según las actas del debate en el seno de la Asociación de Navieros de Bilbao, estos *principios* de la "Federación" eran el *único medio de atajar los males que acarrearán las asociaciones*. El objetivo de la Federación ha de ser *destruir esas asociaciones*. Ante las objeciones de otros navieros no tan intolerantes, siguen las actas, el señor Sota *no ve inconveniente en que se varíe la forma de redacción de la base, siempre que ésta se informe en el espíritu de oposición contra las sociedades de resistencia enemigas declaradas de las relaciones de paz entre el capital y el trabajo*.

La política de dureza aplicada por Sota se extendió en el tiempo hasta la Guerra Civil. En 1930, Pantaleón León escribía en "Marina Civil" (n. 22, 15 de septiembre, página 10):

No hace muchos días escribía en "El Liberal", de Bilbao, nuestro compañero Zugazagoitia, algo en consonancia con lo que decimos, a saber: que allá donde la mano de Sir Ramón de la Sota hacía su aparición, se daba un clima de trabajo particularmente duro y esclavizador para el obrero. Es suficiente recordar como se comportó este naviero durante la huelga del 14 para suscribir el juicio anterior. En efecto, Sota se negó a recibir a los representantes del personal en huelga, y aún se afirma, y no nos sorprendería que fuese cierto, que exclamó con profundo desprecio: *Yo, a los hombres, los tengo prisioneros por el estómago*.

Frente a esa actitud, los navieros del Mediterráneo opusieron, en general, una postura de mayor diálogo y transigencia. Incluso algunos, como el director gerente de la "Compañía Cartagenera de Navegación" hacían algunas propuestas para que el Montepío pudiera andar sin problemas. En una carta fechada el 25 de julio de 1915, dirigida al presidente de Fomento de la Marina Española, Asociación de Capitanes y Pilotos, el señor Lagorza Suárez, director de la Compañía, propone destinar fondos complementarios al 4% de las primas a la navegación para sostener financieramente al Montepío. La carta resulta clarividente a la luz de lo que sucedió en los años siguientes (publicada en "Boletín Náutico", n. 158, agosto 1915):

En contestación a su atenta circular de 15 del actual referente a la creación de un Montepío general náutico para toda la gente de mar, debo manifestarle que este proyecto es sumamente simpático a esta empresa de mi gerencia.-Demasiado modesta y pequeña esta compañía para poder crear en beneficio de su personal la caja de previsión u organización benéfica para

sus servidores ancianos o inutilizados, ha tenido que sujetarse a lo que preceptúa el artículo 40 de la Ley de Comunicaciones y hemos estado ingresando anualmente en el Banco de España a disposición del Excmo. señor Ministro de Fomento el 4% sobre las primas líquidas que desde la promulgación de la Ley hemos recibido del Estado. Creemos innecesario asegurar a V. que con gusto ingresaríamos en adelante (y tan pronto como la ley nos autorice para ello) dicho 4% en el Banco de España, Instituto de Previsión Nacional u otro establecimiento del Estado que se indicase. Me permito, sin embargo, llamar la atención de V. hacia mi opinión de que ese 4% sobre las primas no va a ser suficiente para atender a los derechos pasivos que puedan establecerse para *toda* la gente del mar. Yo estimo que hacia ese objeto debía el Estado autorizar el que se uniese al 4% de las primas el 5% que pagamos los Armadores al Estado por impuesto de utilidad sobre los sueldos del personal marítimo; esto sería un pequeño sacrificio para el erario y contribuiría de una manera eficaz a la creación en los primeros años del fondo necesario para que no resulte un fracaso el benéfico objeto que Vds. persiguen, y un alivio para el día de mañana pues temo que transcurridos los diez años establecidos por la Ley de Comunicaciones se concluirán las primas a la navegación, sobre todo si está en el Poder el partido liberal, al juzgar por los artículos que en contra de las primas a la navegación ha estado publicando últimamente el *Diario Universal* de Madrid. De los Armadores pequeños más no se puede pedir, pues estamos pagando al erario anualmente las siguientes gabelas:

7,70% sobre las utilidades, 3,30% sobre los dividendos, 3,30% sobre los intereses de las obligaciones; 1% sobre el valor de las acciones, 1 a 3% sobre los conocimientos o sea sobre el importe *bruto* de los fletes, 5% sobre los sueldos del personal embarcado y del de oficinas. 10% sobre el sueldo del Gerente y 1 peseta por acción cada diez años por renovación de timbre; todo sean malos o buenos años.

He entrado en todos estos detalles para que tengan ustedes un perfecto conocimiento de como se trata en España a la navegación de gran cabotaje que tiene que luchar en sus propios puertos españoles con la competencia que le hacen las banderas extranjeras, dándose el caso vergonzoso que una nación rodeada casi totalmente de mar tenga su importación y exportación marítima hecha en más de un 70% por naves extranjeras. Puede hacer de esta carta el uso que estime conveniente en beneficio del tráfico marítimo español y del personal empleado en el mismo.

Salud y buena suerte y me reitero suyo afectísimo s.s.q.e.s.m., A. Lagorza Suárez, Director Gerente.

En 1917 entra en escena el Instituto Nacional de Previsión (INP), creado el 24 de enero de 1908 con el propósito de que fuera el organismo técnico y gestor de los seguros sociales públicos en España. Una Real Orden de 9 de agosto de 1917 dispone que el Instituto organice *una mutualidad de pensiones para la vejez, viudedad y orfandad para el personal náutico mercante nacional*. Sin embargo, meses antes, en su número 178, abril de 1917, el "Boletín Náutico", órgano de la Asociación Náutica Española, incluye en su portada una foto de "los representantes del personal náutico en la primera junta celebrada por el Montepío Marítimo Nacional" y un breve texto que, visto a la distancia, nos da la medida del voluntarismo conformista de la Asociación Náutica:

Sin bombo ni platillos, sin fuegos de artificio ni párrafos retóricos deslumbrantes, el día 12 del mes anterior se celebró en el local de la Federación de Oficiales de la Marina Civil, la primera asamblea del Montepío Marítimo Nacional, nombrándose su Junta de Gobierno provisional.

Cesen de una vez para siempre las pasiones, los apóstrofes y las injurias, las ironías y el sarcasmo. La obra está creada y tiene existencia legal.

La obra, desde luego, ni estaba creada, ni tenía ninguna existencia. La verdad era otra.

El INP se tomó el encargo con calma. Tardó decenas de reuniones, varias ponencias y ¡once años! en tener preparado un informe de viabilidad económica del Montepío para los marinos con el rigor que el tema requería. Pero el resultado fue decepcionante. No había manera de que salieran los números mientras se mantuvieran las Benéficas particulares, que acogían a un cuarenta por ciento del personal y se embolsaban más del 80 por ciento de los fondos públicos previstos por la ley de 1909.

Esta ponencia, fechada el 30 de junio de 1928, fue vista por las asociaciones de marinos como un intento de reconocer y dar legitimidad a los Montepíos particulares. Incluso la muy conservadora Asociación de Capitanes Mercantes y de la Reserva Naval, de Barcelona, tachó el dictamen como *un desengaño grandísimo* ("Boletín Náutico", junio de 1930). Las reuniones que celebraron diversas asociaciones para discutir la oposición al farragoso informe de la ponencia dieron como fruto la creación de la Federación de Oficiales de la Marina Mercante.

Pasaron los gobiernos alternos, conservadores/liberales, de las primeras dos décadas del siglo. Visitas a Madrid, reuniones, manifiestos, proclamas, huelgas. Nada. Pasó la dictadura del general Primo de Rivera -con quien llegaron a reunirse en Barcelona unos comisionados para pedirle el Montepío Marítimo Nacional-, con más manifiestos, más entrevistas en Madrid, mas medidas dilatorias mientras el INP estudia el asunto. Nada. Como escribía "Vida Náutica" en un editorial titulado *El Montepío Marítimo Nacional Unico y la hostilidad de los navieros hacia esa institución* (número 92, febrero de 1928):

Hace diez y nueve años que se implantó el Montepío Marítimo Nacional. Tres veces por una disposición ha sido constituido. Ha pasado por infinidad de fases y aún no está suficientemente estudiado y discutido.

Ultimamente, y ya va para tres años, que al recrudecerse el clamor de los marinos, salió una disposición de un Consejo de Ministros, creando a la sazón por tercera vez el suspirado Montepío para los marinos. Seguidamente se convocó a una asamblea a todos los elementos interesados, revocándose a los pocos días, y en su lugar se abrió una información escrita que duró dos meses, prorrogada luego por otros dos. (...)

Todo parecía resuelto, pues para ello dicen se prorrogó la vida de la Consultiva, y hemos visto con tristeza en los plenos que tuvieron lugar el pasado enero, que el elemento naviero se opone tenaz y cruelmente a que los marinos tengan un adecuado organismo para asegurar el bienestar en su vejez.

Clama al cielo esta actitud indigna, carente de buena voluntad y de miras altruistas; que ahora son bien patente las pruebas de que en los navieros tenemos los natos y perpetuos enemigos que no merecen la atención que préstamos a sus intereses cuando en nuestras manos están.

Llegaron los gobiernos de transición de la Monarquía a la República. Más reuniones, más ponencias, nuevas instituciones en escena (el Instituto de Protección de la Marina Mercante<sup>49</sup> y el Instituto Social de la Marina), y nada. Permanecían las entidades benéficas de empresa -cada día con mayores dificultades, especialmente la de Trasatlántica, que quebraría a

---

<sup>49</sup> El Instituto de Protección a la Marina Mercante fue creado por Real Decreto-Ley de 31 de diciembre de 1929 y suprimido por decreto el 23 de junio de 1931. En su corta vida apenas pudo desarrollar actividad significativa alguna.

finales de 1933, y seguía en el aire el Montepío Marítimo Nacional.

Hace años que esta clase de productores del mar suspira por ver asegurada una vejez digna con una pensión honrosa, como remate a los mil azares a que han estado expuestos durante el curso de su vida. Todos los trabajadores, como una de sus más justas conquistas, no sólo tratan de conseguir el hoy, sino también el mañana incierto. Quizás no puedan contar con los medios que el marino cuenta los demás sectores del trabajo para conseguir el Montepío. El Estado, desde muchos años, está dando asignaciones con ese fin; pero que los patronos marítimos, de ella, constituye un fondo de reserva, lo que hoy se resisten a soltar. Esa cantidad, por su acumulación de tiempo, tiene que resultar una suma fabulosa de millones de pesetas, la que los patronos han estado manejando a su antojo, resultando por ello un engrandecimiento más en su favor y no a los fines sociales para los que fueron destinados. Los marinos claman porque esos fondos hoy pasen a ser administrados con el aval del Estado, y no sea el patrono, que de este asunto hace motivos de proteccionismo o venganza. (...)

Ya lo hemos dicho, con las primas con que el Estado bonifica para este benéfico fin, los patronos navieros constituyen fondos crecidísimos de reserva y, por lo regular, las pensiones las da en grado sumamente reducido, resultando cantidades importantes. He visto una circular de una de las empresas que quieren Montepío particular, en donde esta cuestión de carácter obligatorio lo supedita a la conducta que observe el empleado y no lo que por derecho le pertenece ante la Ley. El cinismo llega hasta eso: a la amenaza, como si esos dineros fueran de ellos. Para conseguir este vital asunto hace falta, primero, la unión de todos los marinos del país, estableciendo un frente único, desde el capitán hasta el paje, no cejando ni un ápice, ni en días ni en meses; con tenacidad demostrativa que la razón y el derecho está de nuestra parte. (...)

Hasta ahora sólo hemos visto un marcado favoritismo por los que están llamados a solventar esto, y en favor de que subsistan los Montepíos particulares. Es una lucha sin precedente; de ahí esas venganzas de despido de los compañeros cuando reclaman sus derechos; de ahí esas circulares amenazadoras: quieren esclavos y no hombres que piensen y se le impongan a sus sórdidas maniobras.

Que se entere España: No tenemos Montepío Único Nacional porque hay grandes intereses en favor de unos para perjudicar a otros, y a los llamados a solventar esto no les da la gana hacerlo. [M.V.R. "Marina Civil" número 20,

15 de agosto de 1930].

Había en contra de los Montepíos particulares miles de razones, algunas de ellas graves acusaciones por el destino del dinero de las primas y sus intereses desde 1910. "Marina Civil", número 16, 15 de junio de 1930, editorializaba:

El personal ve con disgusto la existencia de esas instituciones, porque todas ellas se han creado para provecho de las empresas más que del personal; porque ninguna de ellas ha reconocido como fundamento lo que constituyó indudablemente el móvil del legislador cuando previno su existencia; porque, lisa y llanamente, están constituidas como arma que coarta la libertad del personal, y no como instituciones de beneficencia; por eso tienen los patronos tanto empeño en que subsistan, pues de otro modo, si al menos constituyese su funcionamiento la menor preocupación para las empresas interesadas, a buen seguro que se apresurarían a desprenderse de ellas a la menor oportunidad que se les ofreciese, en vez de solicitar por circular la conformidad del personal para mantenerlas.

El argumento más dramático y contundente contra los Montepíos particulares era su precariedad y su riesgo de insolvencia, riesgo que se tornó realidad en Trasatlántica en 1933. La Benéfica de Trasatlántica hizo aguas definitivamente cuando no pudo soportar el nivel de pagos a los jubilados de la Compañía. Sobre este dramático problema, "Marina Civil", número 65, 1 de abril de 1934, publicó lo siguiente:

(...) la finalidad [del Montepío Marítimo Nacional Único] es humanizar la obra general del marino mercante, para que no sea su vejez un espectro pavoroso de miseria, como ocurre desgraciadamente con el personal jubilado y pensionista de la funesta Compañía Trasatlántica de Barcelona. El ejemplo doloroso e inhumano lo tenemos ante nuestros ojos. Confiados todos aquellos servidores leales, sufridos y callados, en que no faltaría nunca el pan en sus hogares, han visto el cruel desengaño que produce la negra befa del destino, el vil escarnio de verse abandonados en su vejez con un cuadro de desolación y desamparo en sus fríos y pobres hogares, donde solo de sus pechos hay aliento para maldecir a los culpables de tanto desastre, esperando... solamente que la Justicia cumpla con su deber... Confiados en el cumplimiento de sus promesas con respecto al Montepío de previsión particular, han podido ver con terrible amargura que durante muchos años

sólo fueron víctimas de un canallesco engaño. No solamente ha sido engañado el personal que les ofrendó en los buques y oficinas su juventud y energías en el trabajo, explotados vilmente, mal retribuidos y desconsiderados, sino que han expoliado el capital al ahorro español en más de setenta millones de pesetas nominales, dejando abandonados el pago de sus cupones e intereses, presentando a los tenedores de las 140.300 obligaciones (no avaladas por el Estado español) un Convenio inaceptable, que les propone la renuncia de sus derechos hipotecarios, y como tal negándose la mayor parte a estampillar, y pacientemente esperan que pase el curso del tiempo establecido por la ley para que legalmente puedan entrar en posesión o liquidación de la empresa ya citada, llamada Compañía Trasatlántica de Barcelona, S.A. No lo olvideis, compañeros, que os sirva de ejemplo a los que aún no quieren ver más allá de sus narices; que han quedado en el mayor desamparo y miseria algunos de los 1.560 jubilados y pensionistas de la citada empresa, y aún cínicamente pretenden sus dirigentes rehabilitarse y resucitar en sus cenizas como el Ave-Fénix..., borrón y cuenta nueva. ¡Como si no hubiera pasado nada!... Este es el fin de un Montepío particular.

### 3.2.3 Las dilaciones de la República.

Llegó la República, 14 de abril de 1931, y durante el bienio progresista, hasta las elecciones de noviembre de 1933, la Federación de Oficiales de la Marina Civil, consolidada en la línea de organización sindical de clase, hizo del Montepío su principal bandera. El Gobierno republicano, para tratar los problemas de la marina mercante, retomó la idea de un congreso/asamblea tripartita -tripulantes, armadores y Administración-, expuesta por primera vez en 1926, y convocó en febrero de 1932, por medio del Ministerio de Trabajo, con Largo Caballero de ministro, una Conferencia del Trabajo Marítimo que estableciese de consenso unas normas o bases para el trabajo a bordo de los buques.

El Ministro de Marina de la Dictadura de Primo de Rivera, Almirante Cornejo Carvajal, que había sido Director General de Navegación y Pesca Marítima de 1921 a 1923, convocó en octubre de 1926, mediante Real Orden, una asamblea de representantes de los navieros y del personal marítimo para tratar del Montepío. Sorprendentemente, la asamblea fue desconvocada 6 días más tarde, por otra Real Orden, y sustituida por una

vaporosa información escrita. Según Goñi (1931, página 45), alguien debió advertir al Ministro que *los navieros se opondrían sistemáticamente a todo lo que los marinos pretendían*. Y el Ministro decidió que en esas condiciones no valía la pena celebrar ninguna reunión. Seis años después, la idea de una reunión similar volvió a tomar cuerpo.

La Conferencia de 1932 sólo sirvió para que, una vez más, todas las partes se mostraran de acuerdo en encargar a una comisión el estudio del Montepío Marítimo Nacional, sin lesionar los derechos de las mutuas particulares, y para decidir la creación del Jurado Mixto Central de Transportes Marítimos como vía de solución negociada de los conflictos; como primer encargo, el Jurado Mixto había de concretar una reglamentación del trabajo marítimo.

Por fin el Montepío se hizo papel de ley, o al menos eso parecía. El número 64, Madrid 1 de marzo de 1934, de la revista "Marina Civil", órgano de la Federación de Oficiales de la Marina Civil, recogía, con el entusiasmo de su primera página, el siguiente editorial:

## EL MONTEPÍO MARÍTIMO CONSEGUIDO

La aspiración unánime de los marinos mercantes en treinta y cuatro años de lucha ya ha sido conseguida: tenemos el Montepío Marítimo. No vamos a discutir ahora los defectos y las excelencias del Reglamento aprobado por el Consejo de Ministros y cuyo decreto, promulgándolo, está a punto de aparecer (...)

Esta conquista, lograda no por arte de encantamiento, sino gracias al constante esfuerzo de las organizaciones profesionales (...)

Si los marinos hubieran estado siempre estrechamente unidos, no se habría tardado tantos años en conseguir tan justa mejora (...)

Sin nuestra unión de hoy -aún no todo lo firme y estrecha que es necesario- todavía estaríamos plañendo por el Montepío, pues sin organizaciones que encaucen las aspiraciones de la clase y se ocupen día tras día de darlas a conocer, de solicitarlas y, en su caso, de imponerlas, nada sería posible. Desde el mar, por mucho que se quiera, nada se puede hacer.

En el número siguiente de "Marina Civil" (número 65, 1 de abril de 1934)

aparece en la página 13 publicado el Decreto cuyo artículo único aprobaba *con carácter provisional* el Reglamento del Montepío Marítimo Nacional, fechado el 17 de marzo de 1934 y firmado por el Presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora y por el Ministro de Trabajo, Sanidad y Previsión, José Estadella Arnó (Gaceta número 82, del 23 de marzo de 1934). El preámbulo del Decreto resume lo más significativo del mismo:

Con el fin de satisfacer legítimas aspiraciones del personal marítimo, expresadas desde hace tiempo y concretadas una vez más en la Conferencia del Trabajo Marítimo celebrada el pasado año en el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, se constituyó, designada por aquella, una Comisión a la que se encomendó realizar las gestiones necesarias para la organización de un Montepío Marítimo Nacional. La Comisión, siguiendo las orientaciones señaladas en la Conferencia, redactó un proyecto de Reglamento en el que, respetándose los derechos de todos, se establece para dicho personal la obligación de inscribirse en el mencionado Montepío con determinadas excepciones transitorias y se adopta una fórmula que resuelva la aplicación que ha de darse al 4 por 100 de las primas a la navegación en el corto plazo durante el cual regirán aquellas excepciones.

Otras aspiraciones del personal quedan en un segundo o tercer plano de realización, por subordinar todo otro género de consideraciones a la inmediata implantación del Montepío y con la esperanza de que constituirá una importantísima institución de previsión, por medio de la cual todos los inscritos de mar llegarán a gozar de los beneficios del seguro social integral.

El Montepío contará para su sostenimiento con los ingresos a que el artículo 24 de su Reglamento se refiere, entre los que pueden incluirse el tercio del sexto de la recaudación de practicajes<sup>50</sup>, que le confirió la orden de 23 de

---

<sup>50</sup> Las Ordenanzas de la Armada de 1793 disponían que la sexta parte de lo recaudado por derechos de practicaje y amarre en todos los puertos de España se dedicasen al pago de los capitanes de puerto, sus segundos y ayudantes. Con el aumento de tráfico en algunos puertos, la aplicación de esta norma hacía posible que sus beneficiarios cobrasen sueldos de escándalo, de forma que por decreto de 7 de mayo de 1903 se limitaron estas percepciones personales. La ponencia del INP de 1928 propuso que ese sexto del practicaje de las Ordenanzas de la Armada de 1793 se derivase hacia el futuro Montepío. Sobre este tema, Ergino Goñi (1931, página 60), dedica a los prácticos estos duros comentarios: "El representante de los Prácticos, Sr. Sust, protestó de ello, pero de nada más. ¡A él que le importaba la suerte que corrían los que fueron sus compañeros!. A este diezmo -siempre los intereses creados- se debió principalmente que dicho proyecto -que no agravaba la clase- no prosperase; sublevó a todos los Prácticos de puerto de España, como si los pobrecitos no pudieran contribuir con una pequeña parte de sus pingües ganancias al bienestar de sus compañeros. Ser Prácticos y dar la espalda a aquellos, suele ser todo uno. Se vuelven de otra raza: raza de egoístas, salvo honrosas excepciones".

septiembre de 1932, del Ministerio de Marina y el Crédito que anualmente consigne en su presupuesto el Ministerio de Trabajo en concepto de subvención al expresado Montepío. En cuanto a los beneficios que éste ha de procurar se hallan supeditados a los ingresos con que cuente, según determinan los artículos 21 y 25 de su Reglamento.

En virtud de lo expuesto, considerando en extremo plausible la institución que nos ocupa que ha de desarrollar una obra tan importante de equidad y justicia social, en favor de personal tan benemérito como el dedicado a las industrias marítimas y que el Reglamento ofrece la garantía, tanto de su aceptación por el personal marítimo, como de su acertada redacción de haber sido adoptado por unanimidad por una Comisión en la que se hallan debidamente ponderadas las representaciones patronal y obrera con la colaboración de elementos técnicos del Instituto Nacional de Previsión (...).

Parecía, en efecto, zanjado el problema mediante la fórmula de un período de transición para integrar a todos los marinos en el Montepío general. Pero no fue así. La resistencia patronal de los navieros, todavía deudora de aquella filosofía que pretendía que todo derecho social o laboral era una concesión generosa que los trabajadores habían de pagar con sumisión y agradecimiento eterno, unida a la lentitud exasperante de la Administración y la falta de decisión gubernamental, consiguieron que el proyecto no llegara a ser realidad.

Así, el día 5 de diciembre de 1935 ("Gaceta" del 7 de diciembre y corrección de errores el día 8), el Ministerio de Trabajo, Justicia y Sanidad promulgaba un Decreto que ponía, a esas alturas, las bases administrativas del Montepío:

Artículo 1º. Por el Ministro de Trabajo, Justicia y Sanidad se preparará un proyecto de ley que regule en breve plazo la definitiva organización y funcionamiento del Montepío Marítimo Nacional.

Artículo 2º. El Instituto Nacional de Previsión realizará las operaciones necesarias para el censo e inscripción del personal marítimo civil, embarcado y desembarcado, procediendo a su filiación como asegurado de rentas de vejez.

Todo ello, según el preámbulo del Decreto, *puede ser la iniciación de la organización definitiva del Montepío Marítimo Nacional. ¿Y el Decreto de*

17 de marzo de 1934? ¿No estaba ya suficientemente estudiado y decidido el Montepío? ¿No llevaba ¡18 años! el INP -desde 1917- analizando técnica, económica y administrativamente la cuestión?. La respuesta, un tanto negligente, la da el mismo preámbulo del Decreto de diciembre de 1935:

Dificultades de carácter técnico y, sobre todo, económico, se han opuesto hasta ahora a que el Reglamento publicado en marzo de 1934 sea la realización del Montepío Marítimo Nacional, con la atribución de pensiones de vejez a los marinos.

Las razones económicas alegadas provocaron que "Marina Civil", una publicación por lo general rigurosa y comedida en el tema del Montepío, diera cabida en sus páginas a un artículo de Demófilo Valle, colaborador habitual de la revista en ese tiempo, con el siguiente título, paradigmático de las tensiones de la República:

## **No hay dinero para el Montepío; pero sí lo hay a manos llenas para curas, guardias y militares**

### **3.2.4 Montepíos de Maquinistas y Prácticos.**

Una reacción bien diferente tuvieron los afiliados de la Federación de Oficiales de Máquinas de la Marina Civil Española (FOMMCE), que en febrero de 1935 propusieron crear una Mutualidad propia:

El próximo número comenzaremos a publicar en las páginas de nuestra Revista el anteproyecto de Estatutos y Reglamento de la Mutualidad de la Federación de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante.

De la trascendencia de este proyecto deben darse cuenta los compañeros, ya que el mismo viene a llenar una de las necesidades más imperiosas que

estamos sintiendo.

No es ya solamente por los aspectos que en este proyecto se abordan por lo que la Mutualidad tiene importancia. Hay que añadir a ellos la necesidad de que nuestras organizaciones demuestren ante cuantos desconsideran a los que trabajamos en el mar, lo que somos capaces de realizar sin atenernos a la iniciativa y tutela oficial.

Nos referimos al hablar en este sentido al Montepío Marítimo Nacional, el cual al cuarto de siglo que lo venimos trabajando, ha prosperado bien poco.

Contra esa inercia y contra la enemiga de la patronal naviera que es a la que principalmente debemos el desamparo de nuestros viejos, tenemos que hallar una solución nosotros mismos. (...)

Esto que hoy comenzamos debieron hacer los que nos precedieron y en estas fechas ni imploraríamos el favor de las instituciones oficiales ni existirían los Montepíos particulares. [Firmado: El Secretario de la FOMMCE, Barcelona, septiembre de 1935. En "Marina Social", octubre de 1935].

La Mutualidad de los maquinistas aprobó sus Estatutos en febrero de 1936 y los afiliados debían iniciar la cotización (3 ptas. mensuales) durante el próximo mes de abril. Desconocemos el final concreto de esta Mutualidad, aunque es fácil suponer que, como tantas ideas, tantas iniciativas y tantos proyectos, se la llevara la Guerra Civil.

Es posible que la iniciativa de los maquinistas estuviera inspirada en el ejemplo de los prácticos, quienes a despecho de su pequeño número (unos 250 en toda España durante esos años), pusieron en marcha en junio de 1931 la Mutualidad de los Prácticos de puerto de España. Esa Mutualidad, impulsada desde la Federación de Prácticos de España, integraba a los diversos Montepíos particulares que algunas Corporaciones de Prácticos de Puerto habían ido creando entre 1915 y 1930.

La mutua de los prácticos quedó en suspenso en febrero de 1935 por consejo técnico del Instituto Nacional de Previsión. Sin embargo, volvió a ponerse en marcha con un nuevo reglamento el 3 de octubre de 1935.

En el caso de los prácticos, la guerra civil sólo supuso un paréntesis. El 23 de abril de 1941, en agradecimiento al apoyo mayoritario de los prácticos al Movimiento Nacional, el nuevo régimen aprobó un generoso "Auxilio a Prácticos de Puerto afectados por la Guerra Civil", y el 30 de junio de 1946

se creó la "Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puerto de España". Cuatro años más tarde, el 1 de mayo de 1950, entró en vigor el reglamento definitivo de la Mutualidad, cuya principal novedad consistía en que el 50 por ciento del tercio del sexto de practicajes, previsto en su totalidad para el Montepío Marítimo Nacional, pasaba a la exclusiva Mutualidad de los Prácticos<sup>51</sup>.

### 3.2.5 Contra las iniciativas privadas.

La gravedad y urgencia del Montepío -por encima de explosiones demagógicas y disparatadas iniciativas mutualistas-, por si quedara alguna duda, se puso de manifiesto una vez más a raíz de una carta que el Alcalde de Barcelona escribió a finales de 1935 al miembro de la Junta del Asilo Naval, Victoriano Bonet, cuyo primer párrafo dice<sup>52</sup>:

Mi distinguido y apreciado amigo: Me complace en comunicarle los nombres de los tres hijos del malogrado Manuel Maderal, marino que fue de Trasatlántica, que murió el año pasado, dejando en la más completa miseria a esos tres niños, que ni el consuelo tienen de que nadie les proteja, puesto que, como usted ya sabe, su madre se halla recluida desde hace varios años en un manicomio, del cual, según dicen los médicos, no saldrá jamás.

Tras la transcripción de la carta, "Marina Civil" publica estos autocríticos comentarios editoriales:

(...) No hay que culpar a Gobiernos, ni al boicoteo de los navieros, de la inexistencia del Montepío desde hace muchos años; hay que culpar a los propios marinos, que siendo la colectividad que más les es preciso

---

<sup>51</sup> Los datos sobre la Mutualidad de Prácticos están sacados de la Memoria de la Federación de Prácticos de España, editada en Portugalete en agosto de 1956. Debo al Capitán de la Marina Mercante Cruz Ferrer, Práctico de Barcelona y presidente de la Federación, un ejemplar fotocopiado de esta Memoria.

<sup>52</sup> La carta completa en "Marina Civil", número 84, enero de 1936.

propugnar por esa clase de instituciones, no han puesto su empeño más ferviente y sólo una ínfima minoría ha luchado consecuentemente, a pesar de llevar consigo el lastre de la indiferencia de casi todos.

Hace muchos años que la colectividad de los Marineros Mercantes estaría usufructuando los beneficios de la institución "Montepío" si hubiera existido un sentimiento de unión y un sentimiento de la propia estimación.

(...) Fíjense bien los que lean estas líneas, que el que murió dejando esos hijos huérfanos, perteneció a la Compañía Trasatlántica; sin duda jamás pensaría, en otros tiempos, que pudiera llegarle este desdichado momento, ya que la Compañía Trasatlántica, al parecer, disponía de un Montepío particular que ponía al personal a cubierto de esas lamentables contingencias<sup>53</sup>. De todos es sabido el fin desastroso de aquella particular institución, y que ahora, después de lo ocurrido, en muchos, no les sirve de experiencia, tal como acontece con el personal de otras Compañías, que están a merced del va y viene de la política y de los azares comerciales.

(...) Los que pertenecen a los Montepíos particulares, pueden considerarse como quienes viven al día, el porvenir para ellos está envuelto en nebulosidades.

El mismo y amargo reproche al personal de navieras con montepío de empresa, que habían fiado su vejez al paternalismo patronal, puede verse en "Avante", órgano de la Federación de Oficiales de Máquina de la Marina Civil Española, septiembre de 1932:

Triste es confesarlo, pero lo cierto es que un buen número de compañeros que prestan servicios en empresas que tienen organizados sus montepíos no

---

<sup>53</sup> En un informe presentado en septiembre de 1934 por la Federación Española de Oficiales de la Marina Mercante al Excelentísimo Señor Ministro de Industria y Comercio, a cuyo Ministerio estaba adscrita la Subsecretaría de la Marina Civil, se pide acometer de una vez la liquidación de la Compañía Trasatlántica, cuya agónica existencia es "una vergüenza para una Administración que tolera se continúen perdiendo en la mayor esterilidad las crecidas sumas que al Erario le cuestan el mantenimiento de una Compañía que, con su exclusiva, ha deshecho la marina trasatlántica, ha desacreditado el pabellón español, perdiendo todos sus mercados de ultramar, costándole al Estado centenares de millones, y ha sumido su personal en la mayor miseria con la malversación de los fondos de su Montepío, formado por las aportaciones hechas por el personal y por el Estado, viéndose éste forzado a atender las obligaciones incumplidas de la Compañía". ("Marina Civil", número 72, Madrid 1 de noviembre de 1934).

han apoyado nuestros anhelos. Antes al contrario. Algunos, insensatos, he oído hablar del beneficio que para ellos suponía la continuación de los montepíos particulares por desconfiar que el Nacional y Único llegara a ser de positivos beneficios o creer que esos beneficios que les alcanzaran en el mismo fueran menores que los que les ofrecía su Empresa.

En marzo de 1936, el número 86 de "Marina Civil", recogía, sin la menor ironía, los siguientes párrafos:

Una vez más, entre las infinitas que los marinos mercantes hemos hablado de Montepío, nos vemos obligados a señalar esta cuestión, que debía ser ya una vieja realidad entre las aspiraciones de la clase.

El primer Gobierno de la República quiso dar satisfacción a nuestros anhelos y acometió la resolución de este problema, no acompañándole la fortuna en él por la timidez del intento. El problema del Montepío es un problema de honda raigambre que sólo podrá resolverse acometiéndole con profundidad que suponga la destrucción de los bastardos intereses que al margen de él se han creado. La previsión social del marino sólo podrá solucionarse con el Montepío Marítimo Nacional Único, y éste es el que esperan los marinos mercantes como único remedio al pavoroso problema de la vejez desamparada de nuestros profesionales.

Poco después, en mayo de 1936, tenía lugar la segunda huelga general de la marina mercante, saldada por el Gobierno de la República con la promulgación de unas Bases de Trabajo a bordo que venían a satisfacer la mayor parte de las reivindicaciones sobre condiciones de trabajo planteadas por los marinos.

El montepío fue relegado a una Base adicional que dispuso *que en el plazo máximo de dos meses se convocará a una conferencia para estudiar las medidas conducentes a la organización y efectivo funcionamiento del Montepío Marítimo Nacional Único*. La conferencia nunca llegó a celebrarse a causa de la sublevación militar del 17-18 de julio de 1936.

El Consejo General del Montepío, regulado por Orden Ministerial de 29 de enero de 1936 y 6 de septiembre de 1935, quedó de acuerdo al resultado de las elecciones corporativas celebradas al efecto en marzo de 1936, aunque nunca llegó a funcionar:

Por las empresas navieras que tienen establecido Montepío autorizado, don Nicolás Landa y Garay y don Manuel Cencillo de Pineda y Pineda, como representantes efectivos, y como suplentes don Francisco Castilla Carmona y don Manuel Sánchez Ruiz.

Por las empresas navieras que no tienen Montepío autorizado, don José Gil de Biedma y don José María Gamoneda, como efectivos, y como suplentes don Rafael Suárez Rivas y don Francisco Freigero González.

Por las Asociaciones de personal náutico, don Isidoro Lafita, como efectivo, y don José Sánchez Toscano, como suplente.

Las Asociaciones de Maquinistas Navales han designado a don Juan Luis Lopátegui, como efectivo, y a don Juan Amézaga Bilbao, como suplente.

Las de personal titulado eligen a don Pedro Muñoz Leonor, como efectivo, y a don Francisco Sagrera, como suplente.

Las de personal subalterno eligen a don Manuel Vidal Révora, como efectivo, y a don José Otero Pesada, como suplente.

Igualmente formarán parte del citado Consejo, en representación de los organismos respectivos, don Fortunato Gutiérrez Sáez, por el Instituto Social de la Marina, y don Aniceto Sela Sampli y su actuario asesor don José G. Alvarez Ude, por el Instituto Nacional de Previsión, pudiendo actuar como suplente del primero don Lorenzo Moyá Matanza, y de los dos últimos don José Gascón y Marín y don José María López Valencia.

El Instituto Social de la Marina entregará la documentación y fondos del Montepío Marítimo Nacional a la persona que el Consejo General del mismo designe a tales efectos. ["Gaceta" del 20 de abril; publicado en "Marina Social", junio de 1935].

Cuando advino el régimen salido de la Guerra Civil (julio de 1936 - abril de 1939), que hizo tabla rasa de todo el período anterior, especialmente en cuestión de derechos sociales y laborales, el problema seguía en pie.

Después de la Guerra, con el movimiento obrero y sindical aplastado por la derrota, el gobierno del general Franco puso en marcha un Montepío Marítimo Nacional (Ordenes de 11 de abril, 7 de octubre y 10 de diciembre de 1940), que recogía buena parte de los trabajos de la Ponencia de 1928 y dejaba en pie los montepíos de empresa. El problema de fondo subsistía,

agravado ahora por la extrema dureza de la posguerra, pero ya no quedaba nadie para alzar la voz en protesta o queja. El reglamento del Montepío Marítimo Nacional se aprobó definitivamente el 14 de abril de 1948, integrado en el Instituto Social de la Marina que el nuevo régimen había reestructurado en octubre de 1941.

La legislación franquista sobre el Montepío Marítimo tuvo su penúltimo eslabón en la Orden Ministerial de 14 de mayo de 1951, que en palabras de Hernández Yzal (1982), *representa la culminación de la etapa de estructuración de este loable Instituto.*

### 3.3 El mes de permiso.

Uno de los motivos de la Huelga General de mayo de 1914 fue la reivindicación de un Reglamento para el trabajo a bordo de los buques mercantes, que fijara, entre otros, jornadas máximas de trabajo para las condiciones normales de la navegación. Al igual que ocurrió con el Montepío, también la Reglamentación, prometida por el Presidente del Consejo, Eduardo Dato para cerrar la huelga general de 1914, fue una promesa de imposible cumplimiento ante la feroz oposición de los navieros, en primer lugar los navieros vascos. El "Boletín Náutico", órgano de la Asociación Náutica Española, de tendencia muy moderada y dirigida durante muchos años, no lo olvidemos, por Ernesto Anastasio, que era tachada de traidora, rémora, elemento podrido y parásita por la otra Asociación de náuticos de Barcelona<sup>54</sup>, cuenta en su número 158 (Barcelona, agosto de 1915), la siguiente historia:

(...) Los representantes del personal náutico recuerdan al Sr. Dato<sup>55</sup> que el Sr. Sota y Aznar (que por lo visto es el árbitro de los destinos de España), en ocasión de la otra huelga se opuso a toda reforma en beneficio del personal, desobedeciendo al Gobierno cuando le requirió su presencia en Madrid. El Sr. Dato nos manifiesta que alguien es él para cuando hay algo

---

<sup>54</sup> "Revista Náutica", órgano de la Corporación Oficial Fomento de la Marina Española, Barcelona, 1 de diciembre de 1915.

<sup>55</sup> Habían acudido a visitar al presidente del Consejo de Ministros, a petición de éste, para tratar de las promesas que Eduardo Dato les había hecho para poner fin a la Huelga de mayo de 1914.

en justicia hacerla cumplir con un Real Decreto. A los pocos días aparece en la "Gaceta de Madrid" una R.O. nombrando una Comisión gestora de patronos y obreros y presididos por un representante del Ministro de Marina, que en perfecta armonía redactan un proyecto. Dicho proyecto pasa al Instituto de Reformas Sociales, reuniendo la Comisión correspondiente el Sr. Azcárate con un celo que hay que agradecer. El Ministro de Marina, el digno general Miranda, da su conformidad al informe favorabilísimo del Instituto de Reformas Sociales.

Y el Sr. Dato sale del Consejo de Ministros celebrado el día 15 del corriente [agosto] y manifiesta *que no puede cumplir lo prometido*.

¿Porqué?

¡Ah! Los marinos lo suponemos. El Sr. Ugarte, ministro de Fomento, es el abogado y consejero de la casa del naviero y tirano Sota y Aznar<sup>56</sup>.

(...) Quien se burla tan cínicamente de una clase que es la defensora en todos momentos y lugares del pabellón patrio, no sabe o no quiere distinguir lo que es beneficioso para la nación.

Todavía hay más. Por la Ley de Comunicaciones Marítimas, medida protectora cuando los fletes eran bajos, pero que ahora constituye un abuso y despilfarro de los fondos del Estado, porque están altos, nos concede para los que exponemos nuestras vidas en provecho de la nación, el 4 por 100 de los millones que se embolsan los navieros, para la creación de un Montepío general náutico. Y porque Sota y Aznar y alguna otra compañía no quieren cederlo, si no que lo usufructúa para en lugar de tener marinos tener esclavos, nos lo niegan.

La cita es parte de un *Llamamiento a todas las fuerzas vivas del país*, hecha por la Federación de Oficiales de la Marina Civil (la de 1913), y fechada el 16 de julio de 1915, que acaba con estas curiosas exclamaciones:

¡Prensa! Sé digna y cumple tu misión de regenerar los pueblos desgraciados.

¡Marinos! Olvidemos la indiferencia de la gente de tierra y seamos nosotros

---

<sup>56</sup> Sota y Aznar "es el eje alrededor del cual se mueven en vergonzosa servidumbre los navieros de Bilbao, que tanto se distinguen por sus intransigencias respecto del personal" ("Boletín Náutico", número 158, Barcelona, agosto de 1915).

quien les libremos de la peor de la tiranías. La de la indecisión y el engaño.

¡A la huelga! Las Asociaciones que subscriben han sufrido una afrenta.

Venguémoslas.

No volveremos al trabajo sin que se nos conceda, clara y concretamente y sin hacer caso de promesas, el Montepío general náutico para aminorar las tristezas de la vejez, la reglamentación del trabajo para concluir con abusos, y la inmovilidad de lo legislado sobre los patrones de cabotaje, para que no exista una clase con dos títulos distintos.

El conflicto con las atribuciones profesionales de los Patrones de Cabotaje se suscitó por una moción presentada en la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, celebrada el 23 de diciembre de 1914, que pedía que los patrones de primera clase pudieran mandar vapores de hasta 1000 toneladas dedicados a la navegación costera; y que los patrones de segunda pudieran mandar hasta 500 toneladas. Se solicitaba también que los patrones de primera clase pudieran ocupar los puestos de pilotos en aquellos buques obligados por su tonelaje -es decir mayores de 1000 toneladas- a embarcar un capitán de la marina mercante.

La propuesta de huelga (indefinida y para vengar una afrenta), se concretó para el día 28 de julio de 1915. Pero fue desconvocada, *a la vista de la actitud correctísima de las Compañías navieras del Mediterráneo*, y al prometer el Consejo de Ministros que la Reglamentación entraría en las Cortes antes de acabar la legislatura.

De esa actitud correctísima, contrapuesta a la hosca reacción de las navieras vascas, es una buena muestra la carta que José Juan Dómine<sup>57</sup> escribió, en fecha 26 de julio de 1915, al director del "Boletín Náutico", D. José Anglés de Yebra. De la importancia de la Compañía Correos de África, dirigida por Dómine, da cuenta el que era la quinta naviera de España en 1915, con un tonelaje bruto de 27.991 tons. y que tenía a su cargo a 68 capitanes y

---

<sup>57</sup> J.J. Dómine era a la sazón gerente de la Compañía Correos de Africa, empresa constituida el 28 de diciembre de 1912 por fusión de Valenciana de Navegación y La Roda Hermanos. Dómine fue diputado a Cortes y senador vitalicio, médico de profesión, especializado en aparato respiratorio, primer presidente de Trasmediterránea, hasta 1931 en que falleció y fue sustituido al frente de la Compañía por su gran amigo Ernesto Anastasio, y primer presidente de CAMPSA, a raíz de su fundación por el Ministro Calvo Sotelo en 1927. Nacido en Albacete en 1869, falleció en Valencia el 11 de octubre de 1931.

pilotos, 62 maquinistas, y 655 tripulantes de cubierta y máquinas<sup>58</sup>:

Mi distinguido amigo:

Al corresponder telefónicamente a la circular del Comité de Huelga, que usted entre otros subscribía, hubo Compañía de Correos de África de dar su conformidad a la totalidad del texto, sin entrar en el análisis de las peticiones del Comité de huelga, porque *a todas ellas asentía y sigue estando conforme* Compañía de Correos de África.

La aspiración del Montepío nacional quedó contestada por Compañía de Correos de África en los términos que expresa la adjunta copia de carta dirigida al presidente de "Fomento". ¿Qué más se puede decir después de lo escrito? Crea usted, mi querido amigo, que si Compañía Correos de África hallase términos humanos para desposeer de sus pensiones, jubilaciones, ahorro, mutua, subministros, al personal que todo esto usufructúa, no hubiese vacilado un solo instante en cerrar su caja para estos menesteres y vehicular a la del Montepío Nacional las cantidades debidas.

Para Compañía Correos de África constituirá el Montepío nacional una tranquilidad de conciencia que desea, y una ventajosa posición económica. Pero, vuelvo a repetir, ¿cree usted que puede, ni debe ser Compañía Correos de África la que lance al desamparo al personal que hoy recibe los beneficios?, mi distinguido amigo; tal proceder constituiría una impiedad incapaz de cobijar ser humano. Ahora bien, las representaciones del personal toman a su responsabilidad aquellas actuaciones y Compañía Correos de África acepta, aplaude y queda satisfecha<sup>59</sup>.

<sup>58</sup> "Algunos datos sobre nuestra marina mercante", artículo de Francisco Palencia en "Ibérica", número 105, 1 de enero de 1916, páginas 7-16. Según el articulista, las primeras compañías navieras españolas, por tonelaje bruto, en 1915 eran:

Compañía Trasatlántica, Barcelona .....	111.000
Sota y Aznar, Bilbao .....	90.881
Ibarra y Cía, Sevilla .....	48.660
Pinillos Izquierdo y Cía, Cádiz .....	56.225

<sup>59</sup> Años más tarde, en 1930, Trasmediterránea utilizaba la misma arma envenenada para desentenderse del problema del Montepío Nacional. En la Circular 1 de 1930, pedía a los "respectivos oficiales de cubierta y máquina la conveniencia de que cada uno de ellos, y por separado, se dirija a esta Inspección, expresando si sus deseos son que continúe el Montepío particular, o institución benéfica de la Compañía, o si preferiría que este desapareciese, incorporándose al Montepío Nacional" (transcrito de Robles Sánchez, 1993, página 136). Al respecto, sigue comentando Robles: "Sobre este particular, era notorio que si por alguna circunstancia grave se acordase algún plante o acción de fuerza en alguna

De reglamentación del trabajo nada he de hablar. Al pie del dictamen de la ponencia, que es proyecto de Ley, va la responsabilidad de mi modesta firma, a ella, mi firma, hará honor Compañía Correos de África.

Inmovilizar la Ley de Patronos. Encantado. Conoce usted todos mis convencimientos, que aunque modestos por ser míos, tienen los caracteres de lo progresivo, exigiendo cada vez mayor cultura a los profesionales del mar.

Aún cuando mejorado, me hallo lejos del total restablecimiento.

Con mis afectos, queda suyo afmo. amigo, q.e.s.m.

En su *LLamamiento a la opinión pública*, la Federación de Oficiales de la Marina Civil responsabilizaba al Gobierno y a las Compañías Navieras del Norte de España de las causas de la huelga que se desconvocaba.

Cumpliendo su parte del acuerdo que desconvocaba, antes de iniciarse, la huelga de julio de 1915, el 6 de diciembre de ese mismo año, el Gobierno daba entrada en las Cortes al "Proyecto de Ley para la reglamentación de los servicios y trabajos a bordo de los buques de carga y pasaje", elaborado por una ponencia en la que habían participado, entre otros, Gerardo de Armona, presidente de los náuticos de Bilbao y de la Federación de Oficiales de la Marina Civil de España, y José Juan Dómine, gerente de la Compañía de Vapores Correos de África<sup>60</sup>.

El proyecto contenía como aspectos más relevantes:

- a) Jornada máxima en la mar -siempre a salvo la *fuerza mayor*- de 12 horas para todos los oficiales. 10 horas en rada cerrada.
- b) Después de doce meses consecutivos, los oficiales tendrán derecho a dos semanas de licencia retribuida (tres semanas los capitanes), cuando el naviero *crea más conveniente dentro de cada año*. En la navegación de cabotaje, el armador podrá otorgar esta licencia en *tres períodos parciales*.

---

naviera muchos no lo secundarían puesto que al hacerlo se expondrían a represalias y posibles expulsiones, lo que les haría perder los derechos adquiridos en el Montepío particular de la misma; derechos que el personal más próximo a la jubilación no estaba dispuesto a arriesgar y mucho menos a perder".

<sup>60</sup> El Proyecto puede verse completo en el "Boletín Náutico" número 158, Barcelona, agosto de 1915, páginas 5 y 6.

c) Para los oficiales será obligatorio el descanso dominical para todo buque que se encuentre en *situación de parada*. El resto del personal tendrá derecho a no trabajar los domingos -excepto el personal de guardia- incluso en la mar.

d) La jornada máxima para el personal de cubierta se fija en 12 horas de jornada diaria para los que monten guardia y nueve horas los demás. Para el personal de máquinas la jornada será de 8 horas diarias.

e) Se prohíbe embarcar antes de los 18 años. A los embarcados con 55 o más años se les exigirá un *certificado facultativo o reconocimiento de aptitud física para la profesión*.

f) Se sientan los principios siguientes: la absoluta potestad del capitán, en nombre del armador, para organizar los trabajos; la obediencia a cualquier orden del capitán u oficiales; y de que nadie puede rehuir sus servicios, *cualquiera que sea la duración de las horas de trabajo* que se le encomienden.

g) Se crea un *Registro especial* para anotar las horas de trabajo suplementario, visado por el Director local de Navegación. Si las horas anotadas, y firmadas por el oficial ordenante, dieran derecho a remuneración suplementaria, el Registro *estará a disposición de los individuos de la dotación*.

h) Para capitán y oficiales, el proyecto prevé una indemnización de un mes de salario en caso de *desembarco injustificado*, siempre que se lleven a bordo tres o más meses. Se prevé asimismo un principio de *dietas en comisión de servicio* si el capitán u oficiales hubieran de quedar en tierra para cumplir menesteres del servicio.

El proyecto, acogido con satisfacción general, a pesar del enorme poder que ponía en las manos del armador y del capitán, nunca llegó a debatirse en las Cortes. La Asociación Fomento de la Marina Mercante Española presentó, no obstante, una serie de propuestas al anteproyecto, en noviembre de 1915, que vale la pena hacer constar:

\* **Vacaciones:** uno o dos meses, según navegaciones. Fomento calificaba de *burla e insignificancia* la propuesta de dos semanas de vacaciones anuales para los oficiales, pudiendo el armador distribuirlo en tres períodos.

\* **Jornada:** obligación de regimen de *tres guardias* en todas las navegaciones. Capitán, exento de jornada y exento de guardias.

\* **Descanso dominical:** en puerto o rada abrigada será *obligatorio el descanso dominical*, sin entrar a discutir si los buques se encuentran en *situación de parada*.

En octubre de 1919, en medio de una cascada de huelgas de marinos, iniciadas en agosto y que afectaron sobre todo a Barcelona, Valencia y Cádiz<sup>61</sup>, la "Gaceta" publicó *inopinadamente* (Goñi, 1931, página 75), el Reglamento provisional del Trabajo a Bordo. La norma estaba firmada por el Ministro de Marina, Almirante Flores. Este Reglamento *provisional* no aportaba ninguna mejora, ni siquiera las apuntadas en el proyecto de 1915, excepto el artículo 4, que compensaba el descanso dominical con un mes de permiso con sueldo, y que habría de transformarse con el tiempo en un artículo conocidísimo entre los marinos. Tres años más tarde, el 31 de mayo de 1922, el Reglamento provisional pasó a ser definitivo y fue sancionado de nuevo por el Rey, con una pequeña, pero muy significativa diferencia: de los beneficios del artículo 4 quedaba excluido el personal subalterno.

Todo capitán u oficial de cubierta y máquinas que haya servido en un buque o en varios de la misma empresa, durante doce meses consecutivos, tendrá derecho a una licencia de un mes con sueldo entero, no incluyendo en aquel periodo de tiempo el necesario para ir y venir al lugar en que haya de disfrutarla, siempre que este último periodo no exceda de una semana, siendo de cuenta del naviero los gastos del viaje, tanto de ida como de vuelta.

Será potestativo en el naviero conceder las licencias en el tiempo que lo crea más conveniente dentro de cada año, y que menos perjudique el buen servicio de un buque.

En la navegación de cabotaje, en la que los buques frecuenten con regularidad determinados puertos, los navieros podrán otorgar licencias para disfrutarlas en periodos parciales que no excedan de tres, armonizando el uso de aquellos con las necesidades del tráfico. [Artículo 4 del Reglamento de Trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje de 31 de mayo de 1922].

---

<sup>61</sup> Esta huelga del personal náutico "que dirime encarnizadamente sus querellas económico-sociales con la Asociación de Navieros del Mediterráneo" ("La marina mercante española al terminar la Guerra", artículo de Juan Bautista Robert en "Vida Marítima", número 643, 1919, páginas 489-491), estuvo plagada de incidentes. Los armadores utilizaron asociaciones como La Naval para reclutar trabajadores de los llamados libres -asociados al sindicato libre, creado por la patronal y las autoridades, y no sindicados- que sustituyeran a los huelguistas. A diferencia de la huelga de 1914, esta de 1919 fue una amarga experiencia.

### 3.3.1 El incumplimiento del Reglamento de 1919.

El artículo 4 del Reglamento -provisional, pero vigente, desde 1919- nunca se cumplió hasta bien entrada la República. Las razones de este incumplimiento, que pudieramos extrapolar a otros incumplimientos también relacionados con las condiciones de trabajo, fueron de muy diverso tipo.

En primer lugar, la difícil situación económica por la que atravesó la marina mercante española una vez se terminaron las vacas gordas de los años de la I Guerra Mundial. En octubre de 1922, la Sociedad Española de Maquinistas Navales elevaba al Gobierno de Su Majestad un *memorial* donde exponía<sup>62</sup>:

Calcúlase en estos momentos en 53 buques, con 83.000 toneladas, los que están en amarre en el puerto de Barcelona. Otros tantos en los demás puertos del Mediterráneo, y un número más respetable aún en el resto del litoral hasta representar 700.000 toneladas aproximadamente en paro forzoso en toda la nación.

Más adelante, el informe recogía este lúcido párrafo, de plena actualidad en los años recientes:

A los egolismos desatados por la guerra ha sucedido una pasividad decadente y suicida, y es porque muchos comerciantes constituyéronse en **armadores logreros** ante la perspectiva de las rápidas fortunas, sin amores ni inclinaciones por la industria naviera.

Si en tiempos de bonanza, la patronal naviera oponía firme resistencia a cualquier cesión, ahora, con fletes a la baja y una flota en dificultades, la oposición era frontal<sup>63</sup>.

---

<sup>62</sup> Memorial publicado en "Vida Marítima", número 725, 1922, páginas 315-316. La revista manifiesta en una nota que "subscribe la doctrina y fondo substancial de la exposición".

<sup>63</sup> Una buena síntesis de la historia económica del período de entreguerras, referida a la marina mercante, en Valdaliso, J., 1991, páginas 141-150. La euforia económica de los años de la I Guerra Mundial se prolongaron hasta 1920. Aquí se inicia una crisis, debida a la vejez

En segundo lugar, la profunda división a que dió lugar entre los marinos. La Asociación La Naval, de Barcelona, presidida por Ventura Morales<sup>64</sup>, pedía en 1925 que el mes de permiso del artículo 4 -inédito en la práctica- se hiciera extensivo al personal subalterno. Esta petición se convirtió en un argumento más de aquellos que creían que el mes de permiso era un derecho excesivo e inalcanzable. Así, la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao, todavía en estos años mayoritaria entre los náuticos y presidida todavía por Gerardo Armona, quien llegó a declarar en agosto de 1924, durante una sesión de la Comisión Permanente de la Junta Consultiva de Navegación, que *en Bilbao había náuticos dispuestos a embarcar renunciando al mes de permiso y por poco más que una modestísima e insípida purrusalda* (Goñi, 1931, página 77). También los maquinistas de Bilbao, que en 1923 exigían por escrito el cumplimiento del artículo 4 del Reglamento, se sumaron a los náuticos de la localidad en la resignación de que era inútil batallar por un imposible; proponían *monetizar* las vacaciones a cambio de una mensualidad, propuesta que echaba por tierra todas las razones esgrimidas en la defensa y *necesidad* del mes de permiso. Trasmediterránea propuso a sus tripulaciones en 1927 cambiar el mes de permiso por media mensualidad. Aunque hubo protestas aisladas, la mayoría de los tripulantes aceptaron.

En noviembre de 1929, una circular de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante instaba a rechazar las compensaciones en metálico ("Marina Civil", número 2, 15 de noviembre de 1929):

Nada de compensaciones en metálico que denigran y desvirtúan en su esencia los principios básicos del derecho al descanso, que el precepto invocado contiene. Nada de renunciaciones, que ni son ni pueden ser sentidas y que sólo tienen su origen en los temores antes consignados.

---

de nuestra flota (41,3 por ciento de buques mayores de 25 años en 1922), lo que la hacía poco competitiva, y a la caída de los fletes por la mayor oferta internacional de bodega. En 1922 y 1923, el 41 por ciento de la capacidad de transporte de la flota mercante española permanecía amarrada en puerto. Esta recesión, como es lógico, no afectó a todos los subsectores de flota por igual. En nuestro caso afectó, y muy duramente, a la navegación tramp. Aunque hubo un atisbo de recuperación entre 1927 y 1930, la contracción del comercio mundial a partir del crack de la Bolsa de New York, en noviembre de 1929, convirtió los primeros años 30, hasta 1934, en una mala época para el empleo. El comercio internacional se redujo en un 25 por ciento. El 22 por ciento de la flota española estaba amarrada a finales de 1932. La recuperación general iniciada a partir de 1934, apenas si afectó a España por las actitudes políticas de los navieros, deseosos, salvo excepciones, de liquidar un régimen, la República democrática, que consideraban no les convenía.

<sup>64</sup> Ventura Morales es tachado de "rey de los amarillos y desgraciado testaferrero" por Ergino Goñi, 1931, página 79.

Frente a los monetistas, la totalidad de las asociaciones del personal técnico de la marina mercante -y como más destacados, los maquinistas de Barcelona y los náuticos de Gijón- que consideraban que el derecho era irrenunciable y los *resignados* un grupo de vendidos a las maniobras de la patronal. Los maquinistas de Cádiz también se desmarcaron del problema, argumentando que por ser todos sus asociados personal de Trasatlántica ya disfrutaban del mes de permiso.

Si ya era difícil para los marinos alcanzar pequeñas reivindicaciones, pedidas desde la unidad, en estas condiciones conseguir la mera aplicación de la ley en vigor fue imposible. Y sin embargo, como escribía Erri Bero en "Marina Civil", n. 3, 1 de diciembre de 1929, *necesitamos ese mes de permiso anual, como el pan que llevamos a la boca*.

Además, los armadores, utilizando esta división y presionando en los foros adecuados, especialmente en la Junta Consultiva de Navegación, consiguieron *aclarar* a su favor *el alcance* del famoso artículo 4<sup>65</sup>. A raíz del caso del vapor "Dilluns", en enero de 1927, cuyos oficiales de máquinas, que llevaban cuatro años a bordo sin vacaciones, se negaron a firmar la renuncia al mes de permiso y fueron fulminantemente despedidos, la Sociedad de Maquinistas Navales de Barcelona llevó la inaplicación de la norma a la Junta Consultiva, cuya comisión permanente aprobó una interpretación del artículo 4, redactada por el mismísimo Ernesto Anastasio, que cerraba definitivamente las puertas del mes de permiso.

La *aclaración*, convertida primero en sentencia del Tribunal Supremo contraria a los oficiales de máquinas del "Dilluns", y recogida a finales de 1927 en Real Orden del Ministerio de Marina, podemos sintetizarla así:

\* Para hacer efectivo el derecho a las vacaciones, el oficial deberá pedirlo *de forma indubitada* dentro del mes siguiente al año durante el cual ganaron aquel derecho.

\* De no pedirlo en tiempo y forma, se entenderá que renuncia al derecho.

---

<sup>65</sup> Los mecanismos de presión habitualmente utilizados por la patronal eran (y apenas han cambiado con el tiempo): la participación en las informaciones parlamentarias y en los organismos públicos de representación de intereses (por ejemplo, la Junta Consultiva de Navegación); las relaciones directas con parlamentarios, ministros y altos funcionarios, con quienes en algunos casos hay relaciones familiares o de intereses directos comunes; las campañas de prensa dirigidas a la opinión pública. La época del Directorio (13 de septiembre de 1923-28 de enero de 1931), se caracterizó por la institucionalización de los grupos de presión como forma de resolver el problema de las relaciones poder económico/poder político.

\* El derecho no es acumulable, de forma que si un año se pierde no es posible reclamar nada al año siguiente.

\* En caso de negativa del armador a conceder el mes de permiso, *deberán los interesados que no quieran que su derecho decaiga poner la negativa en conocimiento de las Autoridades locales de Marina*, las cuales, después de la oportuna investigación, y tras la consiguiente apertura de expediente, con su correspondiente conclusión, *podrán imponer una multa al armador, cuya cuantía se decidirá oportunamente a propuesta de la Caja Central de Crédito Marítimo.*

La Caja Central de Crédito Marítimo fue creada por decreto ley de 10 de octubre de 1919, *para fomentar el crédito popular mediante la concesión de préstamos directos y provisión de los medios de obtenerlos de otras entidades económicas, a las Asociaciones Cooperativas Marítimas, especialmente a las organizadas como Pósitos de Pescadores, y a las modestas industrias que se relacionen íntimamente con la pesca, las cuales podrán ofrecer la garantía de sus bienes, embarcaciones, artefactos y productos de su industria, así como la personal solidaria de sus socios y las demás legalmente admisibles.* Once años más tarde, por decreto de 26 de febrero de 1930, la Caja Central de Crédito Marítimo pasa a denominarse *Instituto Social de la Marina (ISM)*. La primera sesión del Consejo del ISM se reunió en Madrid el 17 de junio de 1930 presidido por el Director general de Navegación, D. Luis de Ribera<sup>66</sup>.

Las aclaraciones sobre el mes de permiso fueron recibidas por las asociaciones conformistas como *lógicas y acertadas*. El número 23 de la revista "Navegación", órgano oficial del Pósito Marítimo de Barcelona, publicaba el siguiente artículo, paradigmático de esa postura<sup>67</sup>:

(...) La R.O. número 165 del Ministerio de Marina de fecha de 14 del pasado mes de octubre, ha puesto acertadamente fin a tan inarboable asunto y fuente pródiga desde hace mucho tiempo de consecuencias y disgustos, como ya antes se ha dicho.

(...) No podía ser de otra manera. Los beneficios que ese artículo señalaba

---

<sup>66</sup> La historia de este organismo, y sus antecedentes como Caja Central de Crédito Marítimo, pueden verse en Lledó Martín (1943, páginas 135-167).

<sup>67</sup> El Pósito Marítimo de Barcelona calificaba de bolcheviantes a las asociaciones y sindicatos de clase. La cita está tomada de Goñi, E., 1931, páginas 83-84.

[se refiere al artículo 4 del Reglamento de 1919 y 1922] eran muchos para condensarse en unas breves líneas. Como en todo lo de este mundo, precisaban las "reglas para su aplicación" que son las que precisamente ahora han venido y que por cierto aún han tardado mucho.

(...) Por lo tanto, ahora es cuando ya puede verse si el beneficio del descanso anual será un hecho consumado o seguirá siendo letra muerta. Ahora que en este caso, lo único que se ha logrado es que terminen las discusiones y la consiguiente exposición de ideas.

Para las demás asociaciones de trabajadores del mar, ni la discusión se había acabado -más bien, al contrario- ni la R.O. aclaratoria era otra cosa que una *cruel venganza*, una *burla*, un *sarcasmo*, de los *enemigos de los marinos mercantes*. Escribe Ergino Goñi (1931, página 88):

La disposición (...) es la muerte del mes de permiso. Conociendo el orgullo, intransigencia, despotismo e influencia decisiva de nuestros *paternales* navieros y la crisis por que atraviesa el personal. ¿Quién se atreve a pedir al armador el mes de permiso? ¿Cuanto tardaría en irse a tierra el que lo pida de modo indubitable?. Y aunque alguno se arriesgase a pedirlo, ¿qué conseguiría?. Los que tienen suficiente influencia para que en estos tiempos y pese a todas las pretendidas regeneraciones políticas y burocráticas, se dicte esa disposición comentada ¿consentirían que se probase su falta? ¿No resultaría siempre que el naviero *tenía razones* para demorar la concesión del pedido mes de descanso?.

Lo que procedía, lo que venimos pidiendo insistentemente, es *la obligatoriedad* del mes de permiso. Mientras tengan que *pedirle* los interesados será letra muerta, pues el que le pida, tarde o temprano - probablemente temprano- con descaro o disimulo será desembarcado.

Si el descanso dominical no hubiesen de gozarlo sino aquellos obreros que lo solicitasen del patrón, ¿tendría efectividad alguna?.

Nunca se registró ninguna sanción por el mes de permiso, lo que quiere decir que la interpretación que hizo la Real Orden de 1927 hacía realmente impracticable el derecho reconocido en 1919. Todas las reclamaciones que hubo -que fueron pocas- acabaron en despidos, con lo que se derivaba el problema hacia otra esfera de mayor gravedad, o/y en el sobreseimiento del expediente sancionador por parte de la autoridad marítima.

Conocido es de todos los marinos federados lo impracticable del ejercicio de tal facultad. Ningún oficial, por muy defensor de sus derechos que sea, quiere aventurar en su solicitud de descanso, dirigida al armador, la estabilidad del cargo que desempeña, obtenido después de muchas vicisitudes y mantenido a fuerza de amarguras, en las que ciertamente no serán las menores aquellas que le obligan a claudicar ideales que estructuraron una personalidad que no era la propia. [Circular a los *compañeros de todas las especialidades* de la Federación de Oficiales de la Marina Mercante, de 7 de noviembre de 1929. Publicado en "Marina Civil", número 2, 15 de noviembre de 1929].

La proclamación de la República en abril de 1931 abrió la puerta de una revisión legal del problema. Tardaron pocos meses. El 3 de septiembre de 1931 se aprobaba una Orden Ministerial que, al menos, atenuaba la aberración de que tuvieran que ser los marinos los que pidieran el mes de permiso:

(...) Para la efectividad de lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento de Trabajo a bordo de 31 de mayo de 1922, los navieros estarán obligados a comunicar a los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas que adquieran el derecho a que se refiere el indicado precepto reglamentario, dentro de los quince días siguientes a la fecha en que para cada uno nazca tal derecho, el tiempo y forma en que disfrutará el permiso correspondiente, comunicación de la que habrán de dar traslado a la autoridad encargada de la aplicación de las mencionadas disposiciones.

Los interesados que no recibieran a su debido tiempo esta comunicación del armador, darán cuenta de la omisión dentro del plazo de los quince días siguientes a la mencionada autoridad, la cual impondrá al infractor la sanción que determina la Real Orden de 14 de mayo de 1929<sup>68</sup> y le requerirá para que, en el término de diez días, comunique a la autoridad y al interesado cuando empezará éste su licencia. En caso de no atender el naviero a ese requerimiento, se le impondrá una multa doble de la anterior.

Meses después, en julio de 1932, una nueva O.M. cerraba el círculo de las aclaraciones, legislando que *el sueldo entero del mes de permiso se entenderá con el importe de la manutención en dicho período de tiempo.*

---

<sup>68</sup> Real Orden que, de acuerdo con lo previsto por la R.O. de 14 de octubre de 1927, establecía la cuantía de las sanciones a aplicar a los armadores que infringieran la norma.

Salvo excepciones, la ley nunca se cumplió. Cómo clamaba Juan Goikouría en su artículo *El mes de descanso anual*, publicado en "Marina Civil", número 79, Madrid 1 de junio de 1935, páginas 11-13:

Esa ley, la más humana -¡sí, señores de la acera de enfrente; la más humana!- de todas cuantas, en general, en beneficio de los trabajadores se han elaborado, y que además vino a proporcionarnos la alegría inmensa que supone verse, por lo menos una vez al año, rodeado de la familia, se tambalea azotada por fuerzas que ponen en peligro su estabilidad.

Las compañías de navegación de altura se desprendían de los elementos que no renunciaban al mes de permiso, amedrentando a los demás. O sacaban circulares y reglamentos que daban al traste con el ejercicio del derecho: recuérdese la propuesta de Trasmediterránea en 1927 de cambiar el mes de permiso, más gastos de viaje y manutención, por media mensualidad. O, como hacían las empresas de cabotaje del norte, sólo contrataban personal con residencia en los puertos de cabecera de línea, concediendo entonces las vacaciones en tres trozos -sin gastos de viaje, como es lógico- aprovechando las circunstancias del tráfico.

Tampoco la actitud temerosa de muchos oficiales, atrapados en la angustia de su situación objetiva como trabajadores y el deseo subjetivo de ser *parte de la dirección* de la empresa, contribuyó al cumplimiento del mes de permiso. En palabras de "Avante" (número 8, junio de 1932):

Hay muchos compañeros que demuestran un temor ridículo ante la coyuntura que se les presenta al cumplir el año. Los hay que navegan desde hace cuatro años y más sin haber tenido ni un solo día de descanso, sin haber cobrado una fiesta, hora extra, ni tenido un día de compensación. Y es tanto más lamentable esto, por cuanto que los mismos que para sí temen hacer reclamación alguna de esa naturaleza, son los encargados de certificar para sus subalternos un número de horas, que muchas veces representan la mitad de lo que ellos perciben. Cuando hay una falta de valor tan manifiesta, avergüenza llamarse titulado (...)

Cuidado pues. Cuidado con no malograr las conquistas que tanto trabajo costaron alcanzar. Ni renunciar a horas que la ley obliga a que sean remuneradas, ni aceptar tampoco, como algunos hacen procediendo indignamente, medio mes en metálico como pago al mes de permiso en casa.

El mes de descanso es eso: reposo cerca de las personas que nos sean gratas y no esa perversión de la ley, por el grosero egoísmo de algunos compañeros.

Los intentos legislativos que hubo en los años sucesivos, sobre todo por parte del Jurado Mixto Central de Transportes Marítimos -creado por la Conferencia Marítima de febrero de 1932-, fueron sistemáticamente recurridos por la Conferencia Permanente de Navieros, en unos casos echando mano del argumento internacional, (*esto se está debatiendo en Ginebra por la Oficina Internacional del Trabajo; o bien, esta mejora nos colocaría en desventaja en el mercado internacional*); y en otros apelando con tintes sombríos a la ruina que amenazaba a las empresas armadoras. En algunos casos, incluso, la patronal naviera no dudaba en apelar a argumentos más viscerales. Así sucedió en marzo de 1935, cuando pidió al Ministerio de Trabajo, la simple y pura derogación del mes de permiso alegando que había sido *una conquista socialista*, no obstante haber sido promulgado en 1919 por un gobierno netamente conservador y dentro del reinado de Alfonso XIII. Que los navieros hubieran de recurrir a la vía del recurso es prueba evidente de que las vías de comunicación con el poder político, abiertas y francas hasta 1931 para obtener la protección de sus intereses, se ciñeron a la legalidad durante el primer Gobierno de la República, presidido por Manuel Azaña.

Una de las primeras medidas de la República (Ley de 4 de mayo de 1931) atribuyó al Ministerio de Trabajo la competencia plena en la reglamentación social y laboral del sector marítimo, hasta entonces dependiente en exclusiva del Ministerio de Marina. Los navieros se pasaron toda la República reclamando la vuelta atrás, al Ministerio de Marina, de las competencias laborales en marina mercante.

### 3.3.2 Repartirse los embarques.

La actitud mayoritaria de los navieros en esos años queda patente en su respuesta a la iniciativa de la Asociación Náutica de Gijón en octubre de 1934. Ante el paro galopante por el amarre de la flota, sobre todo la flota tramp, lo que afectaba muy especialmente a Bilbao y los puertos del Norte, la Asociación Náutica de Gijón, en cierta manera inspirada por el ejemplo

del personal de Sota y Aznar, repartiéndose los embarques<sup>69</sup>, solicitó de la Asociación de Navieros de Asturias que se concediera al personal dos meses de vacaciones: el primero, según ley; el segundo, sin sueldo ni otros gastos,

(...) para que en las vacantes que se produjeran tuviesen colocación, primero los excedentes de cada Compañía, y embarcados éstos, el personal que las Asociaciones facilitasen, garantizando que cumplirían perfectamente su cometido, quienes, unos y otros, entrarían a ocupar el puesto de tercer oficial, por lo que siempre habría a bordo personal de la plena confianza del armador.

(...) Era de esperar que dada la viabilidad del proyecto, su fin loable y que al armador no se le exigía mayor sacrificio, puesto que todo el que había era el del personal embarcado, que por abnegado espíritu de compañerismo, sacrificaba el sueldo de un mes en beneficio del compañero parado (...) el proyecto se aceptase sin reservas (...).

Pero eso era esperar demasiado (...)

"En contestación a su escrito de fecha 9 del corriente, cúmplenos manifestar a ustedes, con relación al asunto del mes de permiso sin retribución, que, según le prometimos, hemos sometido a estudio de las demás Asociaciones de Navieros, las que reunidas en asamblea recientemente en Madrid acordaron por unanimidad que no es posible acceder a la petición por ustedes formulada".

¡Ni una sola razón alegan las Asociaciones de Navieros de España para rechazar tan humana petición!

(...) Después de esto pretenderán que amparemos sus manejos en los organismos consultivos, e incluso aceptemos las reducciones de personal que imaginen. Si no, el caracterizado representante naviero, Sr. Cardona, nos

---

<sup>69</sup> "La Compañía que bate el record de ser la más absoluta y explotadora del personal, es la de Sota; pero no hemos de regatearle nuestra agradable sorpresa ante su conducta con el personal a raíz del amarre de parte de su flota, que vinieron a establecer los turnos entre todos sus tripulantes". (Editorial de "Marina Civil", número 84, enero de 1936). Los llamados "turnos de embarque", como lenitivo para el altísimo paro existente en la marina mercante, no eran, sin embargo, un tema pacífico. "Marina Social", órgano de la Federación de Oficiales de Máquinas, en un Editorial de su número de junio de 1935, afirmaba que los turnos eran un beneficio para las empresas y que su supuesto efecto beneficioso para los trabajadores, en la medida en que repartía el trabajo existente, no era más que un pretexto y una "cataplasma del capitalismo".

acusará apocalípticamente de que ¡provocamos la lucha de clases! (...)<sup>70</sup>.

La Junta Central de la Federación Española de Oficiales de la Marina Civil llegó a debatir, en su reunión del 28 de diciembre de 1933, una iniciativa de los maquinistas de Santander *compartida por la Federación de Maquinistas, que consiste en que los embarcados naveguen ocho meses, cediendo cuatro para los parados*. La Federación consideró la propuesta de *difícil aplicación* y acordó *como remedio inmediato la obligación de disfrutar el mes de permiso, solicitando se desembarque automáticamente y de oficio el que tenga derecho a él por las autoridades de marina, que deberán revisar el tiempo que cada oficial lleva embarcado, al hacer el despacho; y como solución futura la implantación de un subsidio de paro, con aportación de obreros y patronos, controlado por el Instituto Nacional de Previsión* (Acta de la reunión publicada en "Marina Civil", número 62, Madrid 1 de enero de 1934).

Otro *proyecto pro-desembarcados* similar, firmado por Sorrapac, de Santander, con nueve meses de embarque y tres de parada, incluido en estos tres el mes de permiso, apareció en "Marina Civil", número 64, marzo de 1934. Todas estas iniciativas son un indicador del enorme problema del paro existente, del alto espíritu solidario que reinaba entre los marinos, y de la necesidad cada día más sentida de tener más tiempo para estar con la familia, aunque sea a costa de sacrificar parte del sueldo anual.

Cuarenta años más tarde, en 1974, las vacaciones seguían siendo el problema más sentido para los trabajadores de la mar<sup>71</sup>. La Reglamentación de Trabajo de la Marina Mercante, vigente en materia de vacaciones anuales hasta la entrada en vigor en 1978 del primer Convenio General -negociado por el Sindicato Libre de la Marina Mercante-, establecía un mes de vacaciones retribuidas por once meses de embarque continuado, posibilitando, aunque de manera muy ambigua, la acumulación individual de domingos y festivos trabajados a fin de aumentar ese raquítrico descanso anual; durante las vacaciones tan sólo se tenía derecho al salario base, sensiblemente inferior al salario realmente percibido a bordo. Esas condiciones sobre vacaciones, establecidas en 1965 -aunque con el precedente de la Reglamentación de Trabajo de la Marina Mercante de 1953- y vigentes hasta 1978, eran peores que la establecidas en las Bases

---

<sup>70</sup> Editorial publicado en "Marina Civil", bajo el título "La intransigencia naviera", número 73, Madrid, 1 de diciembre de 1934.

<sup>71</sup> Juan Zamora Terrés, "Las vacaciones: objetivo prioritario", revista "Triunfo", 26 de octubre de 1974.

de Trabajo de 4 de mayo de 1936 ("Gaceta" 7 de mayo, Base 7<sup>a</sup>): un mes de vacaciones al año, con la posibilidad de añadir hasta ocho días más por viajes desde el buque al domicilio; potestad exclusiva del tripulante de acumular los domingos y festivos trabajados en la mar o en puerto; durante la totalidad de las vacaciones y días de viaje, salario real más importe de la manutención.

### 3.4 La jornada de ocho horas.

En cierta forma similar a la historia del mes de permiso, son los avatares que pasa otra reivindicación fundamental de esos años: la jornada de ocho horas o *los tres cuartos*<sup>72</sup>. De hecho, tanto una como otra entraban en la permanente demanda de mejoras en la Reglamentación del Trabajo a bordo, reivindicación esencial de la huelga de 1914, prometida por el Gobierno y finalmente promulgada, con carácter provisional, en 1919.

De la jornada prácticamente ilimitada contenida en el Reglamento de 1919-1922<sup>73</sup>, el 2 de octubre de 1930 ("Gaceta" del día 5 de octubre), el Gobierno del general Dámaso Berenguer, con la firma del Rey, saca adelante un Real Decreto sobre *la jornada de trabajo a bordo de los buques dedicados al cabotaje nacional*. La promulgación de este Real Decreto (publicado completo en el número 24 de "Marina Civil"), *sorprendió*, según Goñi (1931, página 90), a las asociaciones de marinos, que en general, se mostraron satisfechas.

El R.D. se debió a la tenacidad, *contra viento y marea*, del Director General

<sup>72</sup> Los "tres cuartos" se refieren a las tres guardias de navegación. El día se divide en tres períodos de ocho horas y cada período en dos cuartos de cuatro horas. Las guardias quedan así establecidas: de 00 a 04 horas y de 12 a 16; de 04 a 08 y de 16 a 20; de 08 a 12 y de 20 a 24 horas. En la práctica, los tres cuartos equivalen a la jornada normal de 8 horas (aunque la jornada ordinaria en los buques, incluso hoy, sea superior en razón de las maniobras de entrada y salida de los puertos y otros trabajos extraordinarios fuera de guardia).

<sup>73</sup> En la realidad, las disposiciones de la Real Orden de 4 de febrero de 1915 que aprobaba el "Cuadro indicador del personal náutico y mecánico que deben llevar los buques de comercio, según su tonelaje, fuerza de máquina y clase de navegación que efectúen", constituían de alguna manera una regulación indirecta de la jornada del personal titulado. Dicha R.O. se publicó en "Vida Marítima", 1915, páginas 110 y 111.

de Navegación, Luis de Ribera, político que al correr de los años fue ensalzado de forma unánime por el sector marítimo. El R.D. establecía la jornada de ocho horas por día, o cuarenta y ocho horas por semana. El editorial de "Marina Civil" (número 24, Madrid 15 de octubre de 1930) que saludaba y aplaudía esta reglamentación, ya advertía no sin ironía su temor, muy fundado, de que *esta reglamentación de trabajo a bordo sea una más... como la del permiso anual, por ejemplo; una ley que no nos sirva para otra cosa sino para que nos admiren en Ginebra como legisladores.*

Ese mismo editorial pedía una *Inspección de Trabajo*, exclusivamente dedicada al sector marítimo y formada por personal especializado, como garantía de cumplimiento de las leyes sociales aplicables. Aunque la reivindicación, por desgracia, no prosperó, y ni siquiera las asociaciones de marinos insistieron en ella, qué duda cabe que la consecución de una Inspección marítima integral (técnica y laboral), hubiera modificado sustancial y favorablemente la realidad laboral a bordo de los buques.

Tal vez por esa presión, el Director general de Navegación, Luis de Ribera, firmó una Circular en 28 de octubre de 1930, ordenando:

(...) a todos los directores locales de Navegación recomienden a las Compañías o armadores pertenecientes a su matrícula cuyos buques se dediquen a la navegación de cabotaje, al objeto de cumplir lo dispuesto en el Real decreto de 2 del actual (D.O. número 228), que aprueba el Reglamento de trabajo a bordo de los buques, es necesario adopte las medidas oportunas para que antes del 1 de enero del año próximo dispongan sus buques del personal técnico imprescindible a dichos efectos, dando cuenta en sus respectivas Comandancias del personal que se hayan visto precisados a embarcar y sueldos que el mismo disfrute, lo que a su vez pondrán los directores locales en conocimiento de esta Dirección (...), ["Marina Civil", número 25, noviembre de 1930].

A pesar de tan valiente -y farragosa- Circular, las empresas pequeñas dedicadas al cabotaje, la gran mayoría, no llegaron nunca a aplicar los tres cuartos. La Compañía Trasmediterránea (y en el tráfico internacional, Trasatlántica), en sus buques de pasaje, eran las únicas que lo aplicaban. Todas las peticiones de los años 1931-1936 por parte de los trabajadores para conseguir las ocho horas en todas las navegaciones se estrellaron en los conocidos argumentos internacionales y económicos de los armadores.

Los argumentos anti-paro de la jornada de ocho horas (en unos momentos

en que el desempleo alcanzaba, según "Marina Civil", número 86, marzo de 1936, *al 40 por ciento de los marinos mercantes*), y las informaciones sobre las condiciones en que navegaban los buques de los países de nuestro entorno, desmontando los argumentos patronales, no consiguieron sacar adelante la reivindicación.

El número 75 de "Marina Civil", febrero de 1935, publicaba cuatro tablas o cuadros comparativos de los salarios en diversas flotas. Transcribiremos las dos primeras tablas<sup>74</sup>. La tabla A estaba elaborada por la Asociación Americana de Armadores de Buques de Vapor con datos a 1 de enero de 1934, de la propia Administración de los Estados Unidos (*Bureau of Navigation and Steamboat Inspection*). La tabla B fue recopilada por mediación del Ministerio de Comercio de los Estados Unidos y la Cámara de Navegación del Reino Unido con datos actualizados a 18 de octubre de 1934<sup>75</sup>:

#### TABLA A

#### SUELDOS MENSUALES (\$) EN LOS BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS Y AMERICANOS DE CINCO MIL O MAS TONELADAS DE REGISTRO BRUTO

CATEGORIA	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Primer Oficial	163	102	119	132	162	113	95	116	90
Segundo Oficial	143	72	91	103	101	92	78	90	77
Tercer Oficial	128	56	52	73	100	70	70	64	52
Carpintero	69	62	41	59	38	49	50	41	32
Marinero	52	42	36	51	36	39	41	37	26
Mozo	38	27	18	26	32	19	27	20	17
Jefe de Máquinas	251	158	144	177	242	162	124	167	129
Primer Maquinista	165	109	104	124	153	113	95	123	90
Segundo Maquinista	144	77	74	96	101	95	78	90	77
Tercer Maquinista	129	56	61	70	101	70	70	73	52
Fogonero	55	44	37	54	41	42	52	38	26
Engrasador	61	48	41	59	36	42	49	21	29
Palero	45	42	25	44	36	36	40	21	19

<sup>74</sup> Las otras dos Tablas son de lectura confusa al referirse a salarios brutos en algunos casos y netos en otros. Además, los salarios se relacionan por países y tonelaje de los buques, haciendo muy difícil su comparación.

<sup>75</sup> Curiosamente, esas tablas comparativas las presentaban los armadores de los Estados Unidos como argumento negociador frente a los sindicatos.

Mayordomo	112	70	47	---	62	47	40	71	45
Cocinero	93	65	50	74	37	47	45	46	45
Camarero	35	---	9	13	14	9	23	16	13

(1) Estados Unidos; (2) Inglaterra; (3) Dinamarca; (4) Holanda; (5) Francia; (6) Alemania; (7) Italia; (8) Noruega; (9) España.

## TABLA B

### SUELDOS DE LOS MARINOS (\$) EN LOS BUQUES MERCANTES EXTRANJEROS Y AMERICANOS

PAIS	Marinero	Fogonero
Belgica	37,53	40,56
Dinamarca	34,89	35,61
Finlandia	17,73	18,45
Francia	37,29	40,32
Alemania	39,21	43,20
Gran Bretaña	40,08	42,48
Grecia	23,64	26,19
Holanda	56,06	58,94
Italia	39,94	42,33
Japón	11,68	11,68
Noruega	36,57	37,77
España	17,73	19,80
Succia	38,49	38,49
Estados Unidos	52,00	55,00

De estas tablas vale la pena destacar, en primer lugar, el bajo nivel salarial de las flotas española, finlandesa y japonesa. En segundo lugar, como curiosidad histórica, las diferencias salariales, a veces significativas, entre el personal de máquinas y el de cubierta. Esas diferencias fueron desapareciendo con los años y son hoy inexistentes en la práctica totalidad de los países marítimos.

La huelga de 1936 tuvo como primer motivo *la implantación sin excepciones de la jornada máxima de ocho horas en todas las navegaciones*. Aunque se consiguió (Bases 3ª y 4ª de las Bases de Trabajo de 4 de mayo de 1936), tras la huelga, la Guerra civil y la victoria de los llamados "nacionales" truncó durante décadas su aplicación. La regulación actual de *la jornada especial en el mar* (Real Decreto 1561/1995 de 21 de septiembre), es, en algunos aspectos, más desfavorable que las Bases citadas de 1936.

### 3.5 La desmilitarización de la marina mercante y la administración marítima civil.

Además de las reivindicaciones cuya historia hemos seguido en los epígrafes precedentes, hubo una cuestión a lo largo de todos estos años que, con mayor o menor intensidad, formaba parte de los problemas pendientes en la marina mercante española: la desmilitarización en todos los sentidos de la marina civil.

Por razones históricas, seguramente complejas, la marina civil española cayó en una dependencia de la Armada más acusada que otras naciones. Entre las razones de esa dependencia, cabe mencionar aquí por la importancia que a mi juicio tiene, los muchísimos años, en los siglos XVII, XVIII y XIX, que la marina comercial española hubo de vivir en un régimen de defensa numantina de los tráficos con América, acosados de continuo por las flotas inglesa o francesa, abiertamente o en régimen de corso, lo que propició su entrega político/administrativa, precisamente en razón de su defensa, a la Administración militar marítima. Otra razón era el exceso de oficiales de la Armada, que ante la escasez de barcos de guerra y destinos militares, tenían en la Administración marítima civil una salida profesional honorable. En 1899, la Armada española disponía de dos únicos navíos importantes y de ¡142 almirantes en plantilla! (Martínez, M., 1976, página 248).

La subordinación de la marina civil a los marinos militares se sustentaba en dos pilares: el control de todos los asuntos marítimos por la Armada, tanto a nivel central, como periférico; y el sometimiento del personal marítimo civil a leyes de disciplina militar, concebida para supuestos que no tenían nada que ver con la disciplina laboral requerida en los buques mercantes, y a la Jurisdicción militar en caso de infracción de esas leyes.

Otras naciones marítimas europeas, que habían seguido procesos históricos similares, pudieron o supieron a lo largo del siglo XIX deslindar con más o menos claridad los campos civil y militar, de forma que crearon una Administración marítima civil, sustentada en personal especializado no militar, y abolieron de sus barcos viejas y anacrónicas leyes de corte militarista; por supuesto, los tribunales militares dejaron de intervenir en casos de conflicto laboral o de negligencias en el trabajo a bordo. A grandes rasgos, ese es el caso de Francia y Gran Bretaña.

En España no fue así. Una Armada caótica, humillada en Trafalgar a

principios del siglo XIX, se plegó sobre sí misma y consideró una agresión cualquier debate sobre su papel en los asuntos marítimos civiles<sup>76</sup>. Eso unido a los avatares políticos de la historia de España en el siglo XIX, poco propicios a la racionalidad civil, dió como resultado una marina mercante supeditada de forma innecesaria, incluso contraproducente, a los marinos de guerra. La Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Vizcaya señalaba ya en 1879:

Las leyes que rigen a nuestra marina, a pesar de las radicales reformas que la civilización ha impreso a la navegación, son las Ordenanzas de Marina promulgadas el siglo pasado... Tenemos las matrículas de mar, las comandancias, las capitanías de puerto con sus derechos sobre pilotajes además del sueldo; los tribunales de la marina de guerra juzgando los capitanes y tripulaciones mercantes, las cuestiones de naufragios, abordajes, salvamentos, etc., casi por los mismos procedimientos interminables y defectuosísimos del siglo pasado; en una palabra, tenemos en el siglo del vapor la organización del siglo de los navíos.<sup>77</sup>

La dependencia administrativa de la marina mercante era motivo de queja por los propios armadores, quienes en un "Congreso de Navieros y Consignatarios" celebrado en Madrid en 1885, recogiendo una propuesta salida del Congreso Español de Geografía Mercantil y Colonial celebrado en 1883, solicitaron el pase de las competencias sobre la marina mercante del Ministerio de Marina al Ministerio de Fomento, lo que era ya una forma de desmilitarizar la Administración marítima.

Ricart i Giral -y con él la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona- no estaba de acuerdo con esa petición; preferían que la administración de la marina mercante en los puertos quedara en las ágiles manos de las Cámaras de Comercio, a las que habría que reorganizar. De todas formas, no estaban conformes con la administración militar -aunque defendían, por *afinidad*, al Ministerio de Marina. Sus razones eran simples, pero rotundas (Ricart i Giral, 1887, página 70):

Es ciertamente cosa impropia ver a un Oficial General de la Armada

---

<sup>76</sup> Vease el estudio del capitán de navío, Francisco Javier de Salas, 1879, "Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo", Madrid.

<sup>77</sup> Citado en Valdaliso, 1991, páginas 92 y 93.

firmando despachos de buques mercantes e interviniendo en asuntos tan distantes del militarismo como de la teología.

Las Capitanías de puerto no pueden continuar servidas como están hoy, y deben ser administradas por el comercio, único dueño de la marina mercante.

Desde los principios del societarismo marítimo se alzaron también voces denunciando, en todo o en parte, esa situación, aunque el asunto no apareció abiertamente hasta la caída de la dictadura de Primo de Rivera:

Para nosotros, hombres de mar, existía ya una dictadura -llamémosla así- antes del advenimiento del Gobierno militar de Primo de Rivera, y seguirá habiéndola en lo sucesivo, pese a nuestras persistentes y razonadas protestas.

La jurisdicción marítimo-militar a que estamos sojuzgados, siquiera la fuerza de la costumbre la haga llevadera, no deja de significar, ciertamente una dictadura, que nosotros, fieles a nuestros principios y, al fin, hombres civiles, debemos rechazar en todo momento, si bien guardando los debidos respetos a nuestros marinos de guerra -hermanos mayores con quienes compartimos las fatigas sin cuento de la mar-, que no son culpables del anquilosamiento de nuestra legislación, cuyas atávicas reminiscencias acaso deploren ellos tanto como nosotros. [Artículo firmado por *El capitán Barbarroja*, en "Marina Civil", número 10, 15 de marzo de 1930].

En el Manifiesto que la Federación de Oficiales de la Marina Mercante Española cursó al presidente del Consejo de Ministros el 8 de marzo de 1930, la cuestión militar aparece ya en primer plano:

(...) Achacan [los marinos], en primer término, su situación, a su dependencia de un Ministerio -el Ministerio de Marina-, cuyo principal cometido no es ciertamente estudiar las necesidades de la marina comercial y encauzar sus actividades por las normas más convenientes a las necesidades del país y del personal. Este defecto inicial que forzosamente tiene que reflejarse en todos los aspectos de aquella, es hijo de la falta de preparación de sus directores, educados en disciplinas nada comunes con las nuestras. Así lo han entendido diferentes países, como Inglaterra, Francia y otros, al crear el Ministerio de la Marina Civil, y así lo entendemos nosotros al solicitar para España igual trato -la organización civil de la marina civil, la exclusión

de un Código Militar para regular nuestros actos puramente civiles, la creación, en suma, de Comisaría marítimas o Autoridades civiles en los puertos comerciales (...), ["Marina Civil", número 10, 15 de marzo de 1930).

Haciendo abstracción de los avatares del siglo XIX y primeros años del siglo XX, en 1908, presidiendo Antonio Maura el Consejo de Ministros, se reorganizaron los servicios marítimos y se creó la Dirección General de Navegación y Pesca dentro del Ministerio de Marina. Al lado del órgano administrativo, creó Maura un *mecanismo consultivo y de participación de la sociedad en la Administración*, que, independientemente de todos los problemas que tuvo en su composición y de su mayor o menor acierto en los temas que trató, debemos considerar todo un éxito: la Junta Consultiva. La existencia de esta Junta resultó un mecanismo eficaz para que el dominio de la Administración por el estamento militar no resultara dañino en exceso.

Todos los Directores Generales de Navegación y Pesca fueron miembros de la Armada. En consecuencia, la mayoría de los funcionarios, sobre todo si tenían alguna responsabilidad, salían también del estamento militar. La estructura periférica, de gran peso en un organismo que había de gestionar y administrar la marina mercante y la pesca, era completamente militar. Las Comandancias y Ayudantías de Marina tenían el doble papel de órganos de *defensa* y de *autoridad marítima civil*, aunque también en este caso, el dominio militar quedaba atemperado por los Consejos de Navegación y Pesca que, con participación de las entidades civiles relacionadas con el sector, se crearon en cada puerto.

Las voces pidiendo cambios en esta situación arreciaron durante la dictadura del general Primo de Rivera, si bien la censura y la naturaleza del gobierno hicieron imposible que estas voces encontraron eco y hueco en las publicaciones de la época.

La proclamación de la República abrió, también para esta cuestión, la caja de las esperanzas. Ante las elecciones municipales del 12 de abril de 1931, cuyo resultado iba a suponer el final de la Monarquía, "Marina Civil" pedía en un editorial (1 de marzo de 1931):

\*Abolición de la jurisdicción marítima militar y establecimiento de la

ordinaria para la Marina Mercante<sup>78</sup>.

\*Ministerio de Marina Mercante<sup>79</sup>.

El primer gobierno de la República abordó el problema administrativo y jurisdiccional de la marina mercante de una forma tibia y vacilante. El 10 de mayo de 1931 derogó la Ley Penal de la Marina Mercante, que había sido promulgada por el Directorio en 1923 y a la que hay que reconocer que, no obstante su espíritu militarista en materia disciplinaria, venía a introducir algunos criterios civiles en la vieja legislación sobre la matrícula de mar, que se remontaba a 1802. Pero tres meses más tarde, en agosto de 1931, se plegó a las presiones de los armadores y los miembros de la Armada y restableció la Ley Penal. La Asociación de Navieros de Bilbao (ANB), fiel a su tradición de responsabilizar a la *cuestión social* de cualquier crisis o contratiempo, llegó a decir en su *Memoria* de 1931-32 que la crisis *no es debida a causas de carácter propiamente económico, sino que... son reflejos de otra crisis más honda, más trascendental que ha suscitado la lucha política y social* (Valdaliso, 1990). Y ante las parcelas de libertad que con extrema timidez se iban consiguiendo en los buques, la ANB, en 1932, no duda en achacar la crisis a *la insubordinación que viene generalizándose en las tripulaciones*.

El 31 de octubre de 1931, el Gobierno aprobó una ley que facultaba a los tribunales de la jurisdicción de la Armada para entender en los casos de naufragio, colisión, varada, etc. que pudieran darse en barcos civiles. La existencia de esta norma chocó con la Constitución de 9 de diciembre de 1931, lo que provocó varios casos de conflicto y de queja. Como ejemplo, transcribimos los párrafos más significativos del escrito unitario, de las Federaciones de Oficiales y de Transportes de UGT, presentado al

---

<sup>78</sup> El tema de la jurisdicción militar había sido un tema de amplísimo debate social desde 1905 cuando un grupo de militares asaltó el semanario "Cu Cut" y el diario "La Veu de Catalunya" invocando supuestas injurias a las fuerzas armadas. El incidente ocasionó la caída del Gobierno presidido por Montero Rios y la aprobación el 3 de mayo de 1906 de la polémica Ley de Jurisdicciones, que hacía posible un Consejo de Guerra, en tiempo de paz, a unos civiles por un supuesto delito de "ofensas al honor militar".

<sup>79</sup> Adolfo Navarrete defendía abiertamente en una conferencia pronunciada en Bilbao el 25 de noviembre de 1916, bajo el título "La Marina que necesita España. Bases para su reconstitución", la necesidad de unificar administrativamente los asuntos marítimos de todo tipo (industria, comercio, puertos, cuestiones sociales, etc.), en un único Ministerio de Marina Mercante, aunque él veía ese Ministerio en las manos de la Armada y como parte del "Poder Naval" al que siempre hacía referencia (Navarrete, 1917, páginas 56-58).

Presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora, en julio de 1935 ("Marina Civil", número 81, página 2):

Excelentísimo señor: Las Federaciones española de Oficiales de la Marina Civil, de Oficiales de Máquina de la Marina Mercante española y de Transporte, Pesca e Industrias Marítimas de España, en nombre y representación de las entidades que las componen, y por tanto de los marinos mercantes españoles, recurren en queja a V.E. ante el atropello que con sus representados se pretende cometer y que respetuosamente le exponen:

La Constitución de la República Española establece en su artículo 95, párrafo segundo y tercero, que: "La jurisdicción penal militar quedará limitada a los delitos militares, a los servicios de armas y a la disciplina de todos los institutos armados". "No podrá establecerse fuero alguno por razón de las personas ni de los lugares".

Contrariando estos preceptos de nuestra ley fundamental se pretende someter a consejos de guerra a los marinos mercantes españoles por los incidentes ocurridos en el civil y pacífico ejercicio de su profesión.

Todo ello se hace en virtud de que la jurisdicción de Marina se entiende facultada para el conocimiento y resolución de los expedientes de abordajes y naufragios porque un auto de la Sala sexta del Tribunal Supremo considera vigente la ley de 14 de octubre de 1931, *a pesar de reconocer su inconstitucionalidad*, mientras esta no sea expresamente declarada.

No se nos alcanza como puede ser necesaria la previa declaración de inconstitucionalidad cuando las leyes se derogan por otras posteriores y la Constitución lo es a la del 14 de octubre de 1931, ni como tampoco puede ser necesaria para una ley que, anterior a la Constitución, la desconocía y no podía vulnerarla, pero que legalmente por serle opuesta quedaba derogada a la promulgación de aquella.

Es también de tener muy en cuenta que la Sala sexta *no pudo atender al precepto del artículo 100 de la Constitución que obliga a ir en consulta al Tribunal de Garantías Constitucionales* cuando uno de la justicia haya de aplicar una ley que estime -como la Sala sexta estimó la del 14 de octubre de 1931- contraria a la Constitución, *por ser el auto de dicha Sala dos meses anterior a la fecha de promulgación de la ley de Garantías Constitucionales*, y que sin duda a esta desdichada circunstancia se debe el absurdo y monstruosidad jurídica de que se pueda juzgar por Consejo de

guerra a ciudadanos españoles que ejercen una profesión civil. (...)

Sabemos que nuevamente el Ministerio de Marina, inspirado en el espíritu revanchista y en la enemiga con que ha mirado siempre nuestra desmilitarización e independencia, ha reclamado para su jurisdicción el exclusivo conocimiento y resolución de los expedientes de abordajes y naufragios, etc. y que ya han sido sometidos a Consejo de guerra algunos compañeros nuestros. (...)

Por otra parte (además de pasar al Ministerio de Trabajo todo lo relacionado con la legislación laboral en el sector marítimo), el 12 de enero de 1932, creó la Subsecretaría de la Marina Civil, dentro del Ministerio de Marina<sup>80</sup>:

Dependiente del Ministerio de la Marina, pero con absoluta separación de los organismos, autoridades y funcionarios de la Marina militar, se crea una Subsecretaría de la Marina civil, en la cual se centralizarán los diversos servicios que afectan a la vida marítima nacional, con excepción de todo lo relativo a sanidad, aduanas y al proyecto, construcción y reparación de puertos, que seguirán dependiendo de sus respectivos Ministerios. [Artículo primero de la Ley de Creación de la Subsecretaría de la Marina Civil].

El preámbulo de la Ley señalaba que la marina mercante *viene reclamando del Poder Público se dé a los organismos y dependencias que rigen los servicios marítimos nacionales una organización más adecuada al carácter comercial de las actividades que rigen; y, sobre todo, que se les independice de los organismos y centros de la Marina Militar.*

Sin embargo, la dependencia de la Subsecretaría de la Marina Civil al Ministerio de Marina provocó que la nueva organización, saludada con alegría, en general, por las asociaciones de trabajadores al suponer un mayor rango administrativo y político, fuera seriamente criticada posteriormente. Se acusaba a la Subsecretaría de *excesiva complejidad* y de *organismo caótico*; y de haber sido *absorbida por marinos militares* ("Marina Civil", números 71 y 72, octubre, noviembre de 1934).

En respuesta a estas críticas y a las presiones del sector en general, por

---

<sup>80</sup> Bordejé y Morencos (1978, página 586), alude a una inicial Subsecretaría de la Marina Mercante, Navegación e Industrias Marítimas creada por Decreto de 20 de mayo de 1931.

Decreto de 25 de agosto de 1934, la Subsecretaría pasó a depender del Ministerio de Industria y Comercio. Pero no duró mucho esta situación. La Ley de Restricciones de 1935 devolvió a la Subsecretaría de la Marina Civil a su antiguo rango de Dirección General, ahora dentro del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio (Decreto de 28 de septiembre de 1935).

Finalmente, el nuevo gobierno salido de las elecciones de febrero de 1936 contaba con un recién creado Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, siendo esta la primera y única vez en la historia de España que la marina mercante ha figurado en el nombre de un Ministerio.

### 3.5.1 La Administración marítima civil.

La Ley de creación de la Subsecretaría de la Marina Civil puso en marcha una serie de proyectos para desmilitarizar la administración de la marina civil, tanto a nivel central como periférico. Uno de esos proyectos se concretó en la creación de una serie de cuerpos de funcionarios específicos con el propósito de introducir personal civil en áreas tradicionalmente regidas y controladas por oficiales de la Armada: Cuerpo General de Servicios Marítimos; Cuerpo Auxiliar de Oficinas de la Subsecretaría de la Marina Civil; Cuerpo de Servicios Auxiliares y Vigilancia de Puertos; Cuerpo de Servicios Auxiliares de Vigilancia de Pesca.

A finales de 1932, los primeros funcionarios del Cuerpo de Servicios Marítimos, para cuyo acceso se exigía el título de Capitán, tener diez años de experiencia con mando de buque y superar una dura oposición, tomaron posesión de sus destinos como delegados y subdelegados periféricos en los puertos, sustituyendo a las Comandancias y Ayudantías de Marina, que permanecían en sus funciones militares exclusivamente.

El proceso -con un paralelismo evidente con el proceso que se ha seguido a partir de 1991, ¡sesenta años después!- se llevó a cabo con timidez para no ofender o lesionar los derechos de los militares. Así, muchos tenientes y capitanes de la Armada, en sus distintos grados, pasaron, en teoría como civiles, a ocupar puestos en la nueva organización, en Madrid sobre todo, pero también en otros destinos.

El órgano informativo de la Federación Española de Oficiales de la Marina

Civil publicó diversos artículos muy críticos al desarrollo del proceso, denunciando el *amiguismo* y la falta de criterio y de sensatez de las decisiones que iban tomándose. Se superdotaban servicios y secciones de muy dudosa utilidad y escasa eficacia en detrimento de otros mucho más necesarios, lo que condujo a un serio malestar del sector marítimo, que obtenía, con la antigua organización militar, un mejor servicio administrativo.

Estas denuncias culminaron en la portada del número 67 de "Marina Civil", 1 de junio de 1934, con la publicación de una foto en la que se ve a un grupo de civiles y militares, uniformados de gala, y uno de ellos marcado con una cruz. Se trataba del delegado "civil" marítimo en el puerto de Bilbao. El titular que encabezaba la foto y el texto insertado al pie eran bien elocuentes:

¡Todo está igual..! ¡Parece que fue ayer!

BILBAO, 2 de MAYO DE 1934. LA PRESIDENCIA DE LA PROCESIÓN CÍVICA. (Cómo ven nuestros lectores, en esa presidencia aparece el Delegado Marítimo de la Provincia, funcionario eminentemente civil, según habíamos convenido, volviendo a lucir su flamante uniforme militar de capitán de navío que, desde que se desmilitarizó ¡y tanto! la Marina Civil había, sin duda, tenido escondido en el fondo de algún baúl, mientras se disfrazaba de paisano para que algunos inocentes creyeran que era verdad tanta belleza).

En todo caso, la marcha hacia una Administración marítima civil, que necesitaba tiempo para consolidarse, quedó también trunca por la desgraciada sublevación militar de julio de 1936.

### 3.6 Conclusiones.

De todas las reivindicaciones laborales de los marinos españoles hasta 1936 -es decir hasta la guerra civil-, una destaca por encima de todas las demás: la aspiración a contar con un Montepío que garantizara una jubilación digna

y unos ingresos suficientes a los familiares en caso de fallecimiento del trabajador. En términos actuales, los trabajadores de la marina mercante pedían un seguro de vejez, y de muerte y supervivencia. La situación de las viudas y huérfanos, dependientes de la caridad de las cuestaciones públicas y en completo desamparo cuando un naufragio, que era un accidente para nada excepcional, segaba la vida del esposo/padre, suponía para los marinos y sus organizaciones una dramática reivindicación. Nunca se consiguió. ¿Fué Ramón de la Sota, Sir Ramón, el naviero que alardeaba de tener a sus tripulantes agarrados por el estómago, el armador intolerante ante cualquier organización societaria, que consideraba las cuestiones sociales no como derechos si no como patrimonio del altruismo empresarial, el responsable de que nunca se consiguiera el Montepío, tal y como creían los marinos de la época? No se puede dudar del inmenso poder y de la influencia extraordinaria de que gozó el naviero vasco en los ámbitos político y económico. Pero es difícil concluir que una persona, por poderosa que pudiera ser, es responsable del dolor de un colectivo tan importante de trabajadores. La desunión orgánica de los marinos, atomizados en pequeñas asociaciones irrelevantes; la insolidaridad de los que presumían de Montepío particular porque navegaban en una naviera grande; la debilidad de unos gobernantes excesivamente enfeudados con los poderes económicos; y, en general, unos armadores, con buena voluntad, tal vez, pero de miras limitadas al beneficio inmediato, son también causantes del fracaso del Montepío.

Junto al Montepío, dos problemas de primera magnitud: las vacaciones del personal embarcado y los horarios de trabajo a bordo. Había, ciertamente, otras cuestiones importantes, sintetizadas por Juan Etesgos ("Marina Civil", número 26, diciembre de 1930), en *Los diez mandamientos de la Ley del Marino*:

1. Hacer cumplir las ocho horas.
2. Exigir diariamente las horas extraordinarias.
3. Exigir médico a bordo.
4. Exigir el mes de permiso.
5. Exigir el sábado inglés.
6. No salir de puerto después de mediodía.

7. Viudedad.
8. Horfandad.
9. Higiene y salubridad.
10. Montepío.

Estos diez mandamientos se encierran en dos: ser hombres, ser compañeros.

Para todas estas reivindicaciones y para la solución del militarismo administrativo y jurídico que atenazaba la gestión del comercio marítimo y las relaciones laborales en el sector, los años de la República fueron años de gloria y esperanza. Aunque los contemporáneos no siempre fueron conscientes del avance social que supuso el régimen y los gobiernos republicanos, y de ahí ciertos planteamientos maximalistas, ciertamente escasos en la marina mercante, con la distancia de sesenta años podemos concluir que desde el punto de vista sindical, de las relaciones laborales y de la situación jurídico-administrativa, la II República española fue un oasis de progreso en el desierto político y social del siglo XX.