

**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 2

# EL ASOCIACIONISMO EN LA MAR

A la pionera Asociación de Maquinistas Navales de Barcelona le suceden en pocos años una multitud de organizaciones socio-profesionales de marinos. La característica de estos años es la atomización asociativa. Cada oficio, cada departamento de un buque, y en cada puerto, se crean sus propias asociaciones, con una dispersión de esfuerzos que hace difícil la consecución de sus objetivos generales. Los intentos federativos, con la unidad al fondo, constituirán una de las principales preocupaciones de estas asociaciones.

### 2.1 El espejismo de la abundancia.

A partir de principios de siglo florecieron en la marina mercante una serie de *Sociedades* de neto corte sindical, todas ellas de oficio o profesión, algunas cercanas a -e influidas por- las grandes empresas del momento, Sota y Aznar, de Bilbao, y Trasatlántica, de Barcelona. En la abundancia de Asociaciones que nacieron y fenecieron en el primer cuarto de siglo, prueba de indudable vitalidad colectiva, hay que ver, sin embargo, más un signo de minoría de edad que de madurez.

¿Cual era la situación general de los marinos -náuticos, maquinistas, subalternos- en los primeros años del siglo XX? Sin duda, de una extrema dureza. Trabajaban jornadas nunca inferiores a doce horas. Permanecían a bordo años y años, sin descanso y en muchos casos sin contacto con la familia. Habitaban camarotes/ranchos pequeños e infectos. Los sueldos eran cortos, muy cortos, no sólo en relación a la penosidad del trabajo; también en comparación con otros sectores laborales. Una descripción vívida, referida a los oficiales, nos la da Miguel Pérez Mompell, en artículo

publicado en el *Boletín Náutico* de septiembre de 1910, bajo el título *Metamorfosis de Piloto a Capitán*:

En varias empresas españolas de navegación a vapor, cuando los jóvenes agregados o alumnos de Náutica obtienen el título de pilotos de la Marina Mercante, vuelven a reembarcarlos, en cargo de agregados, como antes de obtener el nombramiento, y en esta forma hacen la navegación suficiente para el examen de capitán.

Durante el tiempo que permanecen embarcados en esta situación, generalmente, no ganan más que su manutención, y en algunas empresas les dan una pequeña gratificación por viajes redondos, que en lo general, no excede de 50 pesetas, y por lo tanto, los que más haber alcanzan es hasta muy cerca de 25 pesetas mensuales, si llegan. Toda esta soldada se les da bajo la base de que deben presentarse de correcto uniforme y con todos los demás requisitos, que no tan solo requiere la urbanidad, sino también muchos con visos de etiqueta, en los actos oficiales y en los almuerzos y comidas, permitiéndoseles solamente ir algo más modestos durante las faenas de descarga, carga, etc.

El trabajo de estos subalternos a bordo difiere según las empresas de vapores en que naveguen, así que en algunas hacen todos los trabajos concernientes a oficiales, pero sin responsabilidad moral ni material de sus actos, siendo así que cuando obtienen el título de capitanes son tan novatos como cuando obtuvieron el de piloto, desde el momento que no han montado ni una guardia sólo, ni en puerto ni en la mar, y no están acostumbrados a abarcar la responsabilidad de sus actos, que es lo que más abruma a los marinos en cualquiera de sus fases y categorías.

En otras empresas los dedican a los trabajos corporales de los marineros, incluso a la limpieza de metales, baldeos, rascar y pintar los costados, etcétera, y con esto sucede que el joven estudiante se acostumbra al trato social de la marinería, a ser muy buen trabajador en los trabajos corporales pero nunca en los intelectuales, que por la falta de costumbre les vienen muy cuesta arriba. Así que estos, aún peores enseñados, se anulan por completo para la prosperidad intelectual de la carrera de náutica, y lo que es peor, que los que trabajan de esta forma se suelen abonar la comida y si por necesidad de cubrir una vacante de marinero les dan algún sueldo, nunca excede éste de 60 pesetas mensuales, como un mozo de cubierta, y de ellas les exigen abonarse 1,25 pesetas por la diferencia de la comida de la gente de proa a la de cámara, así que suelen hacer el trabajo de un marinero por 65 centimos de peseta diarios y su comida.

## 2.2 Asociaciones de Capitanes, Oficiales náuticos, Maquinistas, Marineros y Fogoneros.

La relación de *Sociedades* que sigue, tanto de titulados como de subalternos, respeta el orden con que aparecieron en el artículo de Eugenio Agacino, *La Marina Mercante de España*, publicado en "Vida Marítima", número 453, 30 de julio de 1914, página 324, añadiendo la Asociación de Capitanes y Pilotos de Alicante y la Sociedad de Marineros y Fogoneros de Gijón que, a despecho de su fundación anterior a 1914, no figuran en la relación. Con asterisco también he incluido a la Asociación de Radiotelegrafistas, cuyo nacimiento es ligeramente posterior a la fecha del artículo de Agacino. He conservado los propios términos que utiliza el autor (por ejemplo *sucursales*) y he añadido algunas informaciones procedentes de las revistas marítimas de la época consultadas, especialmente "Boletín de la Sociedad Española de Maquinistas Navales", "Boletín Náutico", "Revista Náutica", y "Vida Marítima". También he utilizado la obra de Ergino Goñi (1931), abogando con pasión por el Montepío Marítimo Nacional, en la que califica a las Asociaciones más relevantes en función de su comportamiento ante los avatares de la lucha por el Montepío Nacional Único .

### A) ASOCIACIONES DE PERSONAL TITULADO

1. **Asociación Náutica de La Coruña.** 120 socios. Muy ligada a la Asociación Náutica Española (Barcelona). Poco combativa.
2. **Peña de la Marina Mercante de Cádiz.** 270 socios. Aunque influida por el poder de la Compañía Trasatlántica, era una sociedad de las consideradas solidarias. Editaban el *Eco Náutico*.
3. **Asociación Náutica de Gijón de Capitanes y Pilotos.** 300 socios. Una de las Asociaciones más solidarias y combativas. Fue creada en 1899 como Asociación de Pilotos de Gijón. En diciembre de 1902 organizó el "Primer Congreso Nacional de Marineros Mercantes". Editaban la revista "La Derrota", que más tarde cambió el nombre por el de "Revista Náutica".
4. **Asociación Náutica Española-Barcelona.** 475 socios. Nació el primero de enero de 1902, "en un saloncito de la barcelonesa cervecería *Gambrinos*" (Robles Sánchez, 1993, página 107). Aunque en sus inicios tuvo un ánimo muy combativo en defensa de la profesión, con los años, y en la pugna con la otra asociación de náuticos de Barcelona, se tornó más moderada y conformista. Disponía en 1910 de representantes en todos los puertos

españoles de cierta importancia y en Marsella, Hamburgo y Santos (Brasil); en la mayoría de los casos, eran los Prácticos de puerto los que ostentaban la representación de la Asociación. En cierta forma, la trayectoria de la Asociación Náutica es paralela a la biografía personal de quien fue su gran mentor y presidente durante muchos años, Ernesto Anastasio Pascual<sup>22</sup>. Editaban el "Boletín Náutico".

**5. Fomento de la Marina Española-Barcelona.** Subtitulada *Asociación de Capitanes y Pilotos*. 550 socios. Creada en 1911 por los sectores más *solidarios* y progresistas en desacuerdo con la Asociación Náutica. Editaban la "Revista Náutica". Tomaron el nombre de una corporación oficial creada en torno a la figura de Ricart i Giralt, que pretendía integrar a capitanes, pilotos, armadores, consignatarios y en general personas interesadas en el desarrollo de la marina nacional. Ricart i Giralt había fundado, ya en 1881, una revista con el nombre de "Fomento de la Marina Española",

---

<sup>22</sup> Ernesto Anastasio Pascual fue Capitán de la Marina Mercante con 23 años y, desde el 22 de marzo de 1907 hasta 1916, Práctico de número del Puerto de Barcelona. Nacido en Pueblo Nuevo del Mar (Cabañal-Valencia), en 1880, estudió Derecho en la Universidad de Barcelona y fue profesor en la Escuela de Náutica de Barcelona. La Compañía Trasmediterránea bautizó con su nombre uno de sus barcos más conocidos, desguazado en 1981, después de una varada en el bajo La Perla, a la entrada del puerto de Pasajes, en homenaje al papel fundamental que jugó Anastasio, junto a J.J. Dómine, en la constitución de Trasmediterránea el 25 de noviembre de 1916, fruto de la compleja unión de varias Compañías que operaban en el cabotaje mediterráneo. Antes, en asamblea celebrada el 15 de mayo de 1908, había promovido e inspirado la constitución de la Federación de Prácticos de España -asociación vigente y en plena actividad-, de la que fue elegido primer presidente por aclamación. En 1919, dedicado ya por entero al mundo de la empresa, publicó un curioso libro titulado "El personal de navegación. Su formación y reclutamiento. Los centros de instrucción marítima", conferencia pronunciada el 22 de febrero de 1918 en Fomento del Trabajo Nacional, que podemos considerar, entre otras lecturas, como un intento de sintetizar los planteamientos societarios que había defendido con inteligencia desde la Asociación Náutica y desde la Federación de Prácticos con los intereses navieros que ahora representaba. Ernesto Anastasio fue el primer secretario del Consejo de Administración de Trasmediterránea, compañía de la que llegó a ser presidente en enero de 1932, después de la muerte de J.J. Dómine. En 1957 dejó la presidencia de la compañía y fue nombrado presidente honorario. Al frente de Trasmediterránea le sustituyó el Almirante Salvador Moreno, ministro de Marina de 1945 a 1949 y de 1951 a 1957. También el Almirante Nieto Antunez (*Pedrola* en los círculos privados del General Franco), fue presidente de la Compañía entre 1972 y 1978 habiendo sido Ministro de Marina hasta 1969. Ernesto Anastasio falleció el 6 de enero de 1969. Sobre Anastasio y la Compañía Trasmediterránea, ver Gómez Santos, 1991, "Todo Avante. Trasmediterránea 1917-1992". En 1950, Ernesto Anastasio acumulaba los siguientes cargos: Presidente del Consejo de Administración de Trasmediterránea; Presidente del Consejo de Administración de Unión Naval de Levante, S.A.; Presidente del Consejo de Administración de Islaña Marítima, S.A.; Presidente del Consejo de Administración de La Unión y el Fénix Español; Presidente del Consejo de Administración de Atlántic Española, S.A.; Presidente del Consejo de Administración de Torras, S.A.; Vicepresidente del Consejo de Administración de la Compañía de Seguros Minerva; Subgobernador del Banco de Crédito Local de España.

continuación de una "Revista Marítima" que el mismo Ricart Giralt había empezado a publicar el primero de enero de 1877. En febrero de 1918 el *Fomento* y la *Asociación Náutica* se unificaron en la **Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española**, con sede en la Plaza de Medinaceli, de Barcelona. La sociedad resultante editó "Vida Náutica". Que esta Asociación cayó en la complacencia queda claro en la opinión de Ergino Goñi, escrita en 1931 y por tanto con cierta distancia crítica: *fue un gran error esa fusión, jamás debióse haber llegado a ello. El Fomento, con una persistente y verdadera acción social, debió matar a la Náutica* (Goñi, 1931, página 38).

**6. Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Española-Bilbao.** 800 socios. La mayor sociedad de náuticos de España. Muy influida por el poder de Sota y Aznar, era contemplada por sus coetáneos como excesivamente conformista. Ignacio Olabarri la cataloga como *neutra* en su amplísimo estudio de las relaciones laborales en Vizcaya (Olabarri Gortazar, 1978, página 120). Editaban el "Boletín Naval".

**7. Asociación General de Maquinistas Navales de La Coruña.** 59 socios. De escasa vida y poca relevancia en la vida asociativa de la época.

**8. Asociación General de Maquinistas Navales de Gijón.** 200 socios. Tuvo en sus inicios magníficas relaciones con los náuticos asturianos, con quienes compartía el mismo afán de combate. Con los años fue cayendo bajo la influencia de los armadores. Editaban "El Propulsor".

**9. Asociación General de Maquinistas Navales de Cádiz.** 300 socios. Se nutría en buena parte de los técnicos que salían de la Escuela de Maquinistas y Electricistas creada por Trasatlántica *para los hijos de sus empleados, que pasan luego a desempeñar estas profesiones en los buques de la Casa*<sup>23</sup>. Editaban "El Maquinista Mercante".

**10. Sociedad Española de Maquinistas Navales-Barcelona.** 300 socios. Considerada en su época como solidaria, contó siempre con el blasón de ser la primera *sociedad* y el respeto de tener entre sus miembros a destacados científicos y estudiosos. Editaba el "Boletín de la Sociedad Española de Maquinistas Navales".

**11. Asociación General de Maquinistas Navales-Bilbao.** 800 socios. La más importante de las *sociedades* de oficiales de máquinas. Editaba "El Maquinista Naval". En 1932 se federó en la Unión General de Trabajadores

---

<sup>23</sup> Francisco Palencia, 1916, "Algunos datos sobre nuestra marina mercante", artículo citado en Nota 11.

Maquinista Naval". En 1932 se federó en la Unión General de Trabajadores (UGT), aunque no dejó de pertenecer a las federaciones propias de marinos.

\* **Asociación de Capitanes y Pilotos de Alicante**, fundada en 1900 por el Capitán Juan Cabot Cahué. Se distinguió siempre por su actitud combativa y solidaria.

\* **Unión de Radiotelegrafistas Españoles (URE)**, creada en 1915 y que rápidamente agrupó a la mayoría de los oficiales del departamento. Editaban un Boletín de nombre "URE". Estaba bien considerada por todas las Asociaciones, de cualquier tendencia, y tuvo un papel fundamental en la creación en 1928 de la **Federación de Oficiales de la Marina Mercante**.

## B) SOCIEDADES DE PERSONAL NO TITULADO

1. **Asociación obrera del personal de cubierta de la Compañía Trasatlántica**. 380 socios. Inspirada por el Marqués de Comillas, principal accionista y director/gerente de la Compañía, dentro de la órbita de los sindicatos católicos que se crearon en la época.
2. **Asociación obrera del personal de máquinas de la Compañía Trasatlántica**. 691 socios.
3. **El Progreso** (Puerto de la Luz. Gran Canaria). 706 socios. Incluía a personal portuario.
4. **La Marítima Terrestre** (Palma de Mallorca). 923 socios. Como la anterior, agrupaba al personal de mar y a obreros portuarios.
5. **La Precisa** (Garrucha, Almería). 930 socios.
6. **La Verdad** (Málaga). 1.140 socios.
7. **Marineros y Fogoneros** (Ferrol). 1.321 socios.
8. **La Razón** (Santander). 2.847 socios.
9. **La Razón** (Valencia, con sucursales en Sagunto y otros). 3.085 socios
10. **La Unión Marítima** (Gijón, con sucursales en Villagarcía y otros). 4.089 socios.

12. **La Naval** (Barcelona, con sucursales en Alicante, Cádiz, Huelva, Puebla del Caramiñal, La Coruña, Ría de Arosa y Sevilla). 6.000 socios. Esta Asociación evolucionó a partir de 1916 hacia posturas demagógicas cercanas al movimiento Lerrouxista<sup>24</sup>.

\* **Sociedad de Marineros y Fogoneros** (Gijón). Protagonizó en agosto de 1915 una huelga durísima en solidaridad con los trabajadores portuarios.

Al finalizar la relación de sociedades, Agacino proseguía su artículo con los siguientes comentarios:

La Compañía Trasatlántica tiene además su personal de fonda asociado, formando una unidad titulada "La Cocina marítima" con 346 individuos. Son muchas, además, las Asociaciones de camareros ligadas con elementos terrestres, así como también de cargadores y descargadores de los puertos (...).

Ninguna de las sociedades de personal marítimo citadas estaba federada a las grandes centrales sindicales de la época, CNT y UGT<sup>25</sup>. En toda la bibliografía consultada tan sólo he encontrado una referencia de un sindicato estable de trabajadores de la marina mercante de esos años integrado en la Unión General de Trabajadores (Olabarri, 1978, página 251). Se trata de la **Unión Marítima** de Erandio, con 1500 socios en 1915 y que desapareció en 1917. Esta *sociedad* ugetista fue uno de los blancos predilectos de la Asociación de Defensa Patronal que crearon los navieros vascos a raíz de la huelga general de marinos de 1914, con el fin de romper el asociacionismo sindical.

---

<sup>24</sup> El *lerrouxismo* define una forma de hacer política muy agresiva en las formas, radical en apariencia, apelando siempre al sentimentalismo patrioter de las masas. El *lerrouxismo* fue el refugio de políticos sin ideología y sin escrúpulos.

<sup>25</sup> La Unión General de Trabajadores (UGT), nació en Barcelona en 1888 bajo la influencia del Partido Socialista Obrero Español, creado a su vez en mayo de 1879 con el nombre de Partido Socialista Democrático Obrero Español. En el artículo 1 de sus estatutos fundacionales, la UGT se proponía "Reunir en su seno a las Sociedades, Federaciones y Uniones de resistencia. Crear nuevas Secciones de Oficio y constituir las en Federaciones Nacionales. Mejorar las condiciones de trabajo. Mantener estrechas relaciones con las organizaciones obreras de los demás países que persigan el mismo fin que esta Unión y practicar con ellas, siempre que sea posible, el principio de la solidaridad". En su fundación, la UGT no encuadraba a más de 4000 obreros, ninguno de ellos del sector marítimo. La Confederación Nacional del Trabajo (CNT) nació también en Barcelona, en 1910, integrando en su seno a todas las corrientes anarcosindicalistas, caracterizadas por el rechazo general a los partidos políticos y al Estado como rector de la sociedad. Tampoco la Confederación contaba en su inicio con ningún marino representado.



Defensa Patronal que crearon los navieros vascos a raíz de la huelga general de marinos de 1914, con el fin de romper el asociacionismo sindical.

La realidad es que era muy escasa, tanto la influencia ugetista entre los marinos vizcainos, como la influencia cenetista entre los marinos catalanes, por mencionar las dos zonas de España donde mayor implantación tenían la Unión y la Confederación, y además eran notables el número de marinos y las actividades marítimo/portuarias. Algunos sindicatos de marinos que se crearon en Vizcaya y cuya experiencia podríamos generalizar a otros lugares de España, según J.P. Fusi (1975, página 74):

(...) no eran sino improvisados acuerdos entre obreros del mismo oficio deseosos de coordinar sus esfuerzos para una inmediata demanda laboral. Tan pronto como se resolvía ésta, incluso aunque fuese favorablemente, cesaban la mayoría de las cotizaciones y la misma actividad de la sociedad. (...) un fracaso en una acción laboral podía significar su total disolución por muchos años.

De este tipo debía ser la llamada **Sociedad de fogoneros y habilitados mecánicos de Bermeo**, que participó en el Congreso de los Sindicatos Católicos de 1919, donde se decidió la creación de la Confederación Nacional de Sindicatos Católicos. Los fogoneros de Bermeo declinaron entrar en la nueva Confederación (Olabarri, 1978, página 125).

### 2.3 La Liga Marítima y otras Asociaciones.

Completar este inventario de asociaciones de personal de mar requiere hacer referencia a otras organizaciones destacadas en el mundo asociativo:

\* **Liga Marítima Española.** Creada a iniciativa del político conservador Antonio Maura, en diciembre de 1900, con el propósito de ser órgano de todas las marinas y sectores marítimos, desde la pesca a la marina de guerra, desde los sindicatos a las asociaciones patronales<sup>26</sup>. Al principio contó con

---

<sup>26</sup> La Liga Marítima se organizó en diferentes Secciones: *Asuntos políticos, económicos y militares*, al frente de la cual se puso al presidente de la Sociedad de Armadores, Navieros y Consignatarios de

calurosos apoyos (el *insigne náutico* don José Ricart i Giral fue durante años activo militante de la Liga; el prolífico escritor de temas marítimos y Teniente de Navío de 1ª clase, Adolfo Navarrete, fue el secretario), y así organizó del 6 al 10 de junio de 1901 el "Primer Congreso Marítimo Nacional". Ergino Goñi (1931, página 9), informa así de este Congreso:

El día 6 de junio de 1901 se inauguró el primer Congreso Marítimo Nacional, organizado por la Liga Marítima, acto que tuvo lugar en el Paraninfo de la Universidad central (Madrid), abriendo el acto el Ministro de Marina, Duque de Veragua, presidiendo luego el señor Maura, ascendiendo el número total de congresistas a 115, entre navieros, marinos de guerra y representantes de la industria y comercio, asistiendo también algunos marinos mercantes (...).

En los años siguientes, con toda razón, la Liga (LME), fue considerada por los sectores civiles como un instrumento de dominio cultural y político de la Armada sobre todo el universo marítimo. El mismo Adolfo Navarrete, en una conferencia pronunciada en Madrid el día 13 de abril de 1915, titulada *El Poder Naval en España*, conferencia que junto a otras dos del mismo autor fueron publicadas con el pretencioso título general de "El problema marítimo de España" (Navarrete, 1917), afirma con toda claridad que la Liga fue obra *de un movimiento colectivo que clamaba por la urgente rehabilitación de nuestro poder naval*, o sea militar (página 23).

Los navieros nunca se sintieron a gusto en la LME porque consideraban que estaban muy poco representados; de ahí que ya en 1900 los empresarios vascos propiciaran la creación de una Asociación General de Navieros Españoles, al margen de la Liga (Olabarri, 1978, página 198). La mismísima Asociación de Navieros de Bilbao, declinó entrar en la LME, aunque se incorporó, no sin problemas, en 1901. Al año siguiente, la Asociación de Navieros de Bilbao, en conflicto con sus maquinistas por una reducción de sueldos, volvió a salirse de la Liga porque, en palabras de Ramón de la Sota (Memoria de la Asociación de Navieros de Bilbao de 1902):

En vista de lo ineficaz del auxilio de la Liga Marítima y teniendo en cuenta que estando en ella los armadores en una reducida minoría, inadecuada a la importante representación que ostentan, no hallarán eco en su seno sus legítimas aspiraciones, ya que, como la experiencia lo demostró, era necesario contrarrestar los efectos de otras pretensiones perfectamente antitéticas.

legítimas aspiraciones, ya que, como la experiencia lo demostró, era necesario contrarrestar los efectos de otras pretensiones perfectamente antitéticas.

Santos Pastor (1982, página 86), ofrece un versión diferente en lo que afecta al carácter empresarial de la Liga:

Coincidiendo con esa etapa de extraordinario florecimiento del último y primer año del pasado y presente siglo se produce la constitución de la Liga Marítima, Asociación empresarial típica que jugará un papel decisivo en la elaboración de la política posterior y que constituirá una de las claves del comportamiento del empresariado en el sector a lo largo de la historia. La posición de esta patronal se caracterizará por la lucha permanente y conquista final de la protección.

Por su parte, los trabajadores veían en la Liga un *formidable enemigo*. En la obra de Ergino Goñi (1931, página 31), puede leerse el siguiente diálogo referido al año 1916:

- Pues fijese usted bien con algunos de sus componentes y por ellos juzgue el resto. En la Liga Marítima figuran como vocales los señores Ugarte (abogado muy conocido por su papel como *ejecutivo* de la Naviera Sota y Aznar), Ibarra, Aznar, Garteiz, Urquijo, Rómulo Bosch, López Dóriga, Anastasio...
- Alto. No me nombre usted más. Estoy ya convencido que la Liga Marítima es el más formidable enemigo que tenemos los Capitanes y Pilotos.

La excesiva importancia que se ha pretendido para la Liga Marítima Española procede del conjunto de militares escritores que, en buena parte, han monopolizado la historia marítima de España. Estos historiadores ven en la Liga la cristalización del *hermanamiento* entre las distintas marinas. Ese hermanamiento y la retórica de la *vocación marítima* y la *esencia de España volcada al mar* han escondido siempre, además de una clamorosa incapacidad para entender racionalmente los procesos históricos, el predominio de la Armada sobre la marina civil, que con esos, digamos argumentos, justificaban su poder y sus desmesurados efectivos y privilegios en tiempos de paz. Un ejemplo claro y, sobre todo, reciente, de lo que decimos lo constituye la obra del coronel auditor del cuerpo jurídico de la Armada, José Cervera Pery, editada por la Dirección General de la Marina Mercante (Cervera, 1990/1991, página 90):

finanzas, de la política, de la industria y la navegación, e *incluso* no pocos españoles "de a pié" cuya adscripción fue aún más meritoria, se vincularon de inmediato al nacimiento de la institución *con innato entusiasmo*, en el noble empeño de *moldear una conciencia marítima nacional* tan deteriorada por los acontecimientos. Como escribía el almirante Valcárcel, "la Liga Marítima venía a llenar dentro de la vida nacional una función que nunca sería bastante agradecida por cuantos se preocupaban por el engrandecimiento de nuestra potencialidad naval".

La Liga Marítima moriría *languidamente* (Bordejé y Morancos, 1978, página 40), dejando de existir en la práctica hacia 1910.

\* **Pósito Marítimo de Barcelona.** Creado bajo la influencia de los armadores y consignatarios de Barcelona *para dar cabida en él a todas las clases marítimas sin distinción de grados ni jerarquías*. Su presidente fue Ventura Morales Pérez, antiguo fogonero, que había presidido la Asociación *La Naval* y que pasó de posiciones radicales favorables a la huelga en 1914, a reclutador de esquirols para reventar la huelga de 1919<sup>27</sup>. El Pósito estaba formado mayoritariamente por personal subalterno de máquinas y algunos de cubierta. Los oficiales que se integraron fueron muy escasos. Las buenas relaciones del Pósito con la patronal convertían esta Asociación en una vía de acceso a determinadas compañías. Editaron la revista "Navegación".

Objetivamente, el papel del Pósito fue muy importante en la labor de desunión entre las categorías que componen la tripulación de un buque. En sus últimos años, y especialmente hasta la proclamación de la República en 1931, el Pósito hizo bandera de la lucha contra los oficiales, a quienes consideraba *los más encarnizados enemigos* del personal subalterno de los barcos:

Los más encarnizados enemigos de los obreros del mar son los jefes y oficiales de los barcos.

---

<sup>27</sup> Ventura Morales fue un personaje de oscura biografía. Hay dudas sobre si fue fogonero o marmitón. Durante sus primeros años de presidente de La Naval, cargo al que accedió por sus encendidas dotes oratorias, sostuvo opiniones la mar de "revolucionarias". Fueron épicas sus intervenciones en los mítines y asambleas antes y durante la huelga general de 1914. Dejó la Naval y fundó la entidad pro-patronal "La Aurora del Marino". Formó parte durante muchos años de la Junta Consultiva de Navegación, alineado, por lo general, con los representantes de los navieros. Así, por ejemplo, votó a favor de la tesis de Ernesto Anastasio contra el mes de permiso, y se alineó con los armadores en la defensa de las beneficencias particulares y en contra, lógicamente, del Montepío Marítimo Nacional Único. Llegó a ser miembro de la Asamblea Nacional, que funcionó a modo de "parlamento orgánico" durante la dictadura de Primo de Rivera.

Los más encarnizados enemigos de los obreros del mar son los jefes y oficiales de los barcos.

Repetimos: los que con los obreros subalternos de los barcos cometen toda clase de injusticias y crueldades son buena parte de los Jefes y Oficiales de los mismos.

Los obreros del mar son los más esclavos de todos los obreros, primero por que son explotados por el patrono naviero, y además explotados y cruelmente tratados por los cabos de vara que los navieros tienen a su servicio, que son los jefes de los barcos. [Editorial de "Navegación", 25 de octubre de 1930, número 62].

En "Navegación", septiembre de 1930, número 58, el Pósito se preguntaba: *¿Desde cuando son comunes los intereses del personal subalterno de los buques con los de las clases técnicas?* Y se respondía: *No hay intereses comunes ni debe haber unión entre oficiales y subalternos.* Para "Marina Civil", 1 de octubre de 1930, número 23, la misión del Pósito Marítimo era clara y definida: *sembrar la cizaña entre el personal marítimo; evitar que se unan frente al elemento patronal.* De hecho, la contradicción del Pósito, integrado en teoría por titulados y no titulados, había provocado que "Eco Náutico", órgano de la Sociedad de Capitanes y Pilotos de Cádiz, lo calificara de *paella valenciana donde hay de todo para condimento.*

En el haber del Pósito, no obstante, además de defender con tino la actividad política del personal marítimo<sup>28</sup>, un importante logro: consiguieron que se construyera en Barcelona la *Casa del Marino*, inaugurada en 1929. La Casa del Marino había de ser el emblema de los servicios que pretendía ofrecer el Pósito Marítimo. Después de la Guerra Civil, y hasta 1991, en que fue demolida para dar paso a la especulación inmobiliaria desatada con la Olimpiada de Barcelona, en 1992, la Casa del Marino fue la sede en Barcelona del Instituto Social de la Marina, organismo que había otorgado al Pósito una subvención de 25.000 pesetas y 100.000 pesetas en préstamo sin intereses para su construcción.

---

<sup>28</sup> "Es inútil empeñarse en hacer creer que no se quiere hacer política. Hay política donde hay más de tres personas. La hay en el seno de las Juntas Directivas de todas las sociedades, sean de la clase que sean y por pequeña importancia que estas tengan. La hay después en las Juntas Generales. Política al fin y al cabo es apoyar o ponerse al lado de determinada persona que dirige en un momento dado determinada organización" (Editorial de "Navegación", 10 de noviembre de 1930, número 63).

etc. Los Pósitos de Pescadores son los herederos, con otro nombre, de los Gremios y Cofradías de Pescadores, cuyo origen documentado se remonta en algunos casos hasta el siglo XIII. La unión que Pósitos y Cofradías de Pescadores pretenden entre armadores y trabajadores de la pesca de bajura, o artesanal, responde a una realidad profunda: el armador es en la mayoría de casos un tripulante más, por lo general el patrón del barco. Esta característica, unida al sistema retributivo *a la parte*, que liga el salario de los tripulantes y el beneficio del armador al valor en lonja de las capturas, ha propiciado la supervivencia hasta nuestros días de este tipo de organizaciones aparentemente anacrónicas. Los Pósitos Marítimos, por el contrario, son una creación de los años 20 que no arraigaron ni tuvieron mayor importancia.

\* **Asociación de Capitanes Mercantes y de la Reserva Naval.** Creada por Real Orden de 8 de junio de 1927, publicada en el número 133 del Diario Oficial del Ministerio de Marina, con la intención de agrupar a la élite de la profesión: capitanes con mando de buques de Trasatlántica y Trasmediterránea; prácticos de puerto; y en general, miembros de la Reserva Naval. Nombraron socios de honor a Ernesto Anastasio y a Ricart i Giral, ya octogenario y convertido en una gloria profesional. Editaron la revista "Boletín Náutico", cuyo primer número apareció en enero de 1928, resucitando la cabecera del antiguo órgano de la Agrupación Náutica de Anastasio. En su primera y breve Memoria, presentada a la Junta General el 7 de noviembre de 1927, aparecen las siguientes palabras, significativas de su actitud social ("Boletín Náutico", número 1, página 15):

A las dignísimas Autoridades de Marina debemos consignar aquí nuestra sincera gratitud por el cariño y afecto con que han recibido nuestra Asociación. Tengan por seguro de que en esta Casa todos sentimos el mayor respeto y admiración por nuestra Marina, y será orgullo nuestro cooperar en la medida de nuestras fuerzas, con nuestra entusiasta colaboración a la obra que en nuestro beneficio llevan a cabo en el Ministerio de Marina y en la Dirección General de Navegación.

\* **Agrupación Libre de la Marina Mercante.** Creada en Bilbao en 1930 por inspiración de la Asociación de Defensa Patronal de Navieros de Bilbao. Aunque los armadores del norte presionaron a su personal para que ingresara en ella, la Agrupación Libre fue un completo fiasco para sus mentores.

\* **Institut Català de la Marina.** Sociedad nacida en Barcelona en 1932 con un vaporoso y ambiguo contenido social y un indudable carácter nacionalista catalán. Estaba abierta a todos los estamentos marítimos. Llegó a editar varios

\* **Institut Català de la Marina.** Sociedad nacida en Barcelona en 1932 con un vaporoso y ambiguo contenido social y un indudable carácter nacionalista catalán. Estaba abierta a todos los estamentos marítimos. Llegó a editar varios ejemplares de una curiosa "Revista Marítima", el primero numerado 1 y 2; y el segundo con los números 3, 4, 5, 6 y 7, enteramente escritos en catalán. Solicitó entrar en la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Civil, petición que le fue denegada, desapareciendo al poco tiempo.

## 2.4 Asociaciones patronales.

\* **Asociación de Navieros de Bilbao.** Creada el 9 de marzo de 1900. Según el artículo 1 de su Reglamento constitutivo, tiene por objeto *exclusivo* la defensa de los intereses generales de los Asociados y de la marina mercante de la matrícula de Bilbao, a quien representará ante los poderes públicos para obtener de ellos *la protección necesaria a su desarrollo y vida*. Fiel a estos principios, la ANB jugó un papel de primer orden en la aprobación de toda la normativa que tuviera que ver con la marina mercante. En especial, hay que destacar su arrojo -y su arrogancia- en las movilizaciones que acabaron forzando la aprobación de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909.

\* **Asociación de Navieros del Mediterráneo.** Agrupaba a los armadores de Barcelona, Valencia, Alicante y Baleares. La ANM, creada en medio de la huelga general de mayo de 1914, puede considerarse heredera de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona que tan relevante papel tuvo en el denominado "Congreso Naval" de 1885. Nunca tuvo el talante agresivo de la Asociación de Navieros de Bilbao, de la que fue siempre una "rival aliada" en materias sociales.

\* **Asociación de Defensa Patronal de Navieros de Bilbao.** Constituida el 6 de abril de 1914, en plena huelga general de marinos, por los socios de la ANB, presididos por Sota, verdadero mentor de esta guerra, con el fin de, según el artículo 1 de sus Estatutos, *defender los intereses de los patronos y asociados en las relaciones con el personal que trabaja a sus órdenes, y en todos los conflictos obreros*. El órgano ejecutivo de la Asociación era un Comité de Defensa formado por tres socios elegidos por la Junta General, que tenía por misión (según sus Estatutos. Citado por Olabarri, 1978, página 250):

evitar colisiones entre obreros y patronos (...). Hacer frente a los conflictos que surjan con el personal disponiendo las medidas de defensa y represión que las circunstancias de cada caso aconsejen y ejecutarlas por sí mismo (...), incluida la declaración de paro general obligatorio para todos los asociados o parcial para uno o varios de ellos.

Los acuerdos del Comité eran de obligado acatamiento por todos los asociados, que a su vez tenían el deber de informar al Comité de cualquier huelga o conflicto previsto en sus buques. La Asociación tenía previsto el cierre patronal, en su caso, y el pago de indemnizaciones a los socios perjudicados por la huelga. Para quebrar la resistencia sindical, la ADP utilizaba como procedimiento básico la confección de listas de tripulantes societarios, titulados y no titulados (lo que se conoce como *listas negras*), para vetar su contratación, condenando al hambre a los que hubieran osado defenderse con sus propias asociaciones.

Jesús Valdaliso (1990, página 79), califica a la Asociación de Defensa Patronal de *asociación fantasma*, y sobre su Junta Directiva/Comité de Defensa añade:

El recurso a los despidos, sobornos y la creación de una Oficina de Embarque con "historiales" completos de todos los marinos fueron algunos de los procedimientos utilizados por esta Junta, promovida por la Compañía Naviera Sota y Aznar y cuyo domicilio y secretario era el mismo que el de la Asociación de Navieros de Bilbao, a pesar de las reiteradas negativas de ésta a reconocer cualquier vínculo con la primera.

**\*Asociación de Navieros del Norte y Noroeste de España.** Creada el 28 de abril de 1914 en los locales del Centro Industrial de Vizcaya, organización de defensa patronal creada en 1898 para luchar contra las sociedades obreras. También el objetivo que animaba a los navieros santanderinos, impulsores de la Asociación de Navieros del Norte y Noroeste de España era enfrentarse a la *gran agitación de la gente de mar*. En mayo de 1914, la Asociación quedó domiciliada en Santander, donde *no debió tener una vida muy larga* (Olabarri, 1978, página 250).

**\* Asociación de Navieros del Norte de España.** Nació en 1919 como contrapunto a la Asociación de Navieros de Bilbao, en respuesta de un grupo de armadores vizcainos indignados con el reparto/mangoneo de los *fondos de quebranto* pagados por el Gobierno por la requisita estatal de buques durante la guerra de 1914-1918. Si Ramón de la Sota era el líder de la ANB, en la



de armadores vizcainos indignados con el reparto/mangoneo de los *fondos de quebranto* pagados por el Gobierno por la requisita estatal de buques durante la guerra de 1914-1918. Si Ramón de la Sota era el líder de la ANB, en la Asociación de Navieros del Norte de España destacaba, tras la reorganización de 1928, la presencia de Ibarra y Cía., representada por Ramón Bergé. La ANB y la ANNE se fusionaron en 1937, tras una dilatada experiencia de colaboración en la Conferencia Permanente de Asociaciones de Navieros, en una nueva **Asociación de Navieros del Cantábrico**.

\* **Asociación General de Navieros Españoles**. Creada a instancias de la ANB en una reunión celebrada en Madrid del 8 al 10 de noviembre de 1903, con el propósito de coordinar de forma permanente a todos los navieros españoles. Según Olabarri (1978, página 199), *a pesar de representar a la mayoría de las compañías de navegación, no tuvo muy larga vida*.

\* **Navegación Libre Española**. Reconocida por Real Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 12 de noviembre de 1919, esta Asociación tenía como objetivo una difusa *defensa de la marina mercante*. Tuvo su domicilio social en Barcelona. Agrupaba a pequeños armadores de veleros y admitía a armadores de pesca. En 1922 contaba con 243 armadores asociados, propietarios de 333 buques (a poco más de un buque por armador), con 76.315 toneladas de registro bruto (lo que supone algo más de 200 toneladas de media por buque). Nunca tuvo relevancia como Asociación de navieros y desde luego no jugó prácticamente ningún papel en las relaciones laborales. Pretendió influir ideológicamente sobre el sector marítimo, apuntándose al carro de los que reclamaban mayor protección y privilegios del Estado para los navieros. En la Memoria de Navegación Libre Española correspondiente a 1921-1922<sup>29</sup>, hacen una apología de los *buques-automóviles*, "que han probado ser más económicos que los vapores", y proponen un curioso pacto político contra la recién nacida Rusia bolchevique: "Todas las naciones deben comprometerse a no hacer propaganda subversiva contra el orden y el sistema político de los demás países...".

\* **Conferencia Permanente de las Asociaciones de Navieros de España**. Surgida después que el poderoso componente militar de la Liga Marítima Española abortara, en 1931, una maniobra de los armadores para convertir la Liga en una especie de tribunal arbitral de los intereses comerciales de los armadores y en Federación de Asociaciones de Navieros. La Conferencia Permanente fue el interlocutor patronal más importante y el único a nivel de toda España durante los años de la República. En general, su actitud frente a

<sup>29</sup> Publicada en 1922 por la Imprenta A. Geminis, de Barcelona.

\* **Agrupación de Navieros de Buques de Pequeño Tonelaje.** Integrada por armadores de buques que no excedieran de 800 toneladas de carga máxima. Constituida en julio de 1920, tuvo escasa relevancia en la historia de las relaciones laborales en la marina mercante.

## 2.5 Las Federaciones de Oficiales.

La dispersión de Asociaciones de marinos por oficio y por puerto hacía necesaria, cuando menos, la coordinación entre ellas. Era evidente que desde organizaciones tan limitadas no podían defenderse con unas mínimas garantías los intereses del personal asociado. Las propias reivindicaciones laborales, sociales y profesionales iban a ser el motor de todos los intentos de federación y el mejor argumento contra los localismos.

La idea de una Federación/Unión que agrupara a las asociaciones de titulados era realmente una vieja aspiración. En 1900, el capitán de la marina mercante Juan Cabot Cahué, fundador y director del semanario "La Marina Mercante Española", publicado en Alicante, lanzaba la iniciativa de crear una "Liga de la Marina Mercante" que uniera a todas *las clases marítimas*, al tiempo que deslindara los campos de la Armada y la marina comercial. Su llamamiento, publicado en el número 4 de "La Marina Mercante Española", 24 de agosto de 1900, empieza así:

Compañeros: Todos, sin distinción de clases, todos los que constituimos la marina mercante pongámonos al habla y a trabajar sin descanso para formar la Liga más fuerte que darse pueda y una vez constituida acabar con el privilegio, con la explotación y el despotismo, y seremos árbitros de nuestro destino.

Pero el nacimiento de otra "Liga Marítima", parece que eclipsó la magna concepción de *aunar en un haz a todos los marinos mercantes* (Goñi, 1931, página 65).

La iniciativa, sin embargo, fue retomada por la Asociación de Pilotos de Gijón; la posibilidad de una Federación de *societarios* era uno de los objetivos explícitos del Congreso que organizaron en Gijón en 1902 y que se malogró por la inasistencia de la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao, entidad que entonces controlaba la mayoría de los náuticos, de forma que no

Gijón; la posibilidad de una Federación de *societarios* era uno de los objetivos explícitos del Congreso que organizaron en Gijón en 1902 y que se malogró por la inasistencia de la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao, entidad que entonces controlaba la mayoría de los náuticos, de forma que no era posible unión alguna sin su presencia.

Aún con ese handicap, después de numerosas reuniones, el 13 de enero de 1905, sin los náuticos de Bilbao ni otras relevantes asociaciones de técnicos, quedó constituida la **Federación de Asociaciones Náuticas**, presidida por Ernesto Anastasio (Asociación Náutica de Barcelona), que fue su gran artífice; secretario José Millet Pagés (Fomento de la Marina Mercante, Barcelona); y vocales Anastasio Rotaeta (Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao) y Juan Cabot (Asociación de Capitanes y Pilotos de Alicante). La Federación sólo se reunió una vez, en 1906 y su vida, al decir de Goñi (1931, página 66), fue *lánguida e ineficaz*: toda la fuerza se le iba en instancias y peticiones a la autoridad. En 1912, solo formaban parte de la citada Federación, la Asociación de Maquinistas de Bilbao y la Asociación Náutica de Barcelona.

\* **Federación de Oficiales de la Marina Civil de España.** Creada formalmente en una reunión celebrada en Bilbao el 25 de febrero de 1913. El diario bilbaino "El Pueblo Vasco" informaba así del hecho en su edición del día 26 de febrero (transcrito del "Boletín Náutico", órgano de la Asociación Náutica Española, Barcelona, número 129, marzo de 1913, página 6):

#### ASAMBLEA DE ASOCIACIONES NÁUTICAS

Ayer mañana en el local de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante y de Maquinistas Navales, se celebró una importantísima Asamblea para formar la Federación de dichas Sociedades.

Al acto asistieron las Juntas directivas de las Asociaciones mencionadas de Bilbao, la de Maquinistas navales también de esta villa y representaciones de las Asociaciones náuticas de Barcelona, Coruña y Gijón (...)

Presidió la Asamblea don Gerardo Armona [presidente de los náuticos de Bilbao] y actuó de secretario don Francisco Camacho.

Se trató de la creación de la mencionada Federación de Asociaciones de capitanes, oficiales y maquinistas mercantes de España, cuyo objeto es la defensa de los intereses de dichas clases y procurar su mejoramiento.

Después de razonada discusión quedó constituida la Federación aprobándose el

Por la tarde, a la una, se reunieron en fraternal banquete en el Hotel Torróntegui.

El señor Armona, que presidió el banquete, hizo el resumen de los brindis.

Dió las gracias a los delegados forasteros que habían acudido a la Asamblea y felicitándose el que se haya visto cumplido el logro de sus aspiraciones, viendo constituida la Federación que tantos beneficios ha de reportar a los marinos mercantes. (...)

Durante el banquete, remitióse a las Asociaciones adheridas el siguiente telegrama:

"Reunidos fraternal banquete oficiales de cubierta y máquina para festejar la constitución de la Federación de Oficiales de la Marina Civil de España, saludan afectuosamente a esa Sociedad, que forma parte de la misma. Viva la Federación.- Armona".

La nota del diario, sin duda redactada por la propia Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao, no cuenta toda la historia. Más de tres meses antes, el 14 de noviembre de 1912, a iniciativa de la Asociación Náutica de Gijón, se reunieron en Madrid los representantes siguientes (Goñi, 1931, página 66)<sup>30</sup>:

Por Asociación Náutica de Gijón (antes Asociación de Pilotos), Ramón Diaz Baones y Angel de la Viña; por Fomento de la Marina Española de Barcelona y Asociación de Capitanes y Pilotos de Alicante, Pedro Galí, Evelio Más y Juan Quintana; por Asociación Náutica de Barcelona, E. Anastasio; por Asociación Náutica de la Coruña y Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Civil de Bilbao, Gerardo de Armona y Gonzalo de Artaza; por Asociación General de Maquinistas de Bilbao, Gervasio de la Riera Morán.

Esa fue la primera reunión de una serie de cinco -la quinta fue, precisamente, la relatada por "El Pueblo Vasco"- que se celebraron con el propósito de crear la Federación, de la que Gerardo Armona fue elegido presidente. Continúa Goñi:

---

<sup>30</sup> Según Robles Sánchez (1993, página 112), con datos del "Boletín Náutico", esa reunión de Madrid tuvo lugar, no el día 14, sino los días 11 y 12 de noviembre.

la Federación, de la que Gerardo Armona fue elegido presidente. Continúa Goñi:

El reglamento aprobado era sólo provisional y estaba hecho en tal forma que unidas las dos asociaciones de Bilbao y la Náutica que regía Anastasio, dominaba a todos.

Al reunirse en Bilbao en mayo de 1913 la Asamblea Federal, los delegados de Gijón pretendieron discutir ciertos actos que afectaban a todos los federados, pues las dos asociaciones de Bilbao habían ingresado en la "Previsora Marítima", Montepío particular que habían creado los navieros vizcainos; y como los representantes de Gijón hicieron notar que dicho Montepío sería un obstáculo más para la consecución del Único, se les impidió toda observación, acabando Armona por expulsarlos del salón, sin que protestasen los demás elementos federados.

Virtualmente quedó ahí de hecho muerta la Federación, separándose de ella los Náuticos de Gijón, y seguidamente fueron siendo baja otras asociaciones, quedando solo la de Armona y la de Anastasio, que en realidad eran toda la Federación.

Con posterioridad, la Asociación Náutica de Gijón, a pesar de no haber recibido ayuda de nadie en las huelgas que sostuvieron en aquel puerto en febrero y marzo de 1913, y ser constantemente censurados por preconizar la huelga como único medio reivindicativo, no tuvieron inconveniente al ser requeridos por los federados -una reunión que se celebró en Zaragoza- ingresar nuevamente en aquella Federación, para dar unanimidad a una huelga proyectada por la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao, cuyo fracaso estaba descontado por motivarla una cuestión de amor propio de tres incondicionales de Armona<sup>31</sup>.

Cuando la Federación pasó de Bilbao a Barcelona, y fue a presidirla Anglés de Yebra<sup>32</sup>, volvieron a darse de baja los náuticos de Gijón, siguiéndoles el Fomento de la Marina Española de Barcelona [finales de 1915].

---

<sup>31</sup> La huelga tuvo efectivamente lugar en 1915 y el fracaso fue tan grande que después de 1915, según Olabarri (1978, página 251), "no volvió a producirse ningún conflicto entre los marinos de los buques bilbainos hasta 1930".

<sup>32</sup> José Anglés de Llebra fue un hombre de confianza de Ernesto Anastasio, a quien sustituyó como Presidente de la Asociación Náutica y director del Boletín Náutico.

muerta estaba ya desde su nacimiento.

El fracaso de la segunda Federación no se superó hasta quince años más tarde, cuando, en noviembre de 1928, nació la **Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante**<sup>33</sup>. Ser el *palo de pajar* de la iniciativa le correspondió esta vez a la Unión de Radiotelegrafistas Españoles (URE), que logró agrupar a la práctica totalidad de los técnicos con excepción de las asociaciones de maquinistas de Gijón, Cádiz y Bilbao -que ingresaron poco tiempo después- y de la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao. El proceso fue complejo y laborioso. "Vida Náutica", órgano de la Asociación de Pilotos y Capitanes de Barcelona, escribía en su número de noviembre de 1928:

Después de la mucha literatura y verbosidad que ha sugerido en diversas épocas el tema Federación y siendo imprescindible necesario llegar sin pérdida de momento a una Agrupación Federativa que tantos beneficios había de hallar el marino, no habíase podido conseguir ningún resultado positivo; pero una vez constituida la Unión de Radiotelegrafistas Españoles en Madrid, y puesto al frente de su presidencia a D. Fernando Girón, intentaron éstos llevarla a cabo, y a fé que parecía un vano intento, más el Sr. Girón, día tras día, propuso, expuso y concilió, y hasta hubo momentos que por su ánimo debió cundir el más profundo desaliento. Pero su empeño ha cristalizado y tras diversas incidencias de que algún día daremos detallada cuenta, el 5 del actual mes de octubre reuniéronse en Madrid en el domicilio de la Unión de Radiotelegrafistas Españoles, calle Granada, 21, los delegados de las diversas asociaciones de maquinistas y náuticos.

(...) Malos tiempos fueron éstos últimos para el marino mercante; pero como no hay mal que por bien no venga, fue él, el que nos trajo la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante.

¡AHORA SÍ QUE LOS MARINOS ESPAÑOLES ESTÁN DE ENHORABUENA!

¡VIVA LA FEDERACION!

Por su parte, "Marina Civil", 1 de diciembre de 1929, explicaba así el proceso en su editorial de la primera página:

<sup>33</sup> A partir de 1931 pasó a denominarse **Federación Española de Oficiales de la Marina Civil**.

Por su parte, "Marina Civil", 1 de diciembre de 1929, explicaba así el proceso en su editorial de la primera página:

La actual Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante, en la que figuran todas las Asociaciones de éstos existentes en España que no tienen un carácter patronal, no se debe a quien se cree en su egolatría poco menos que inventor de la idea federal: Es obra de la buena voluntad y sacrificio de todos los federados. La Unión de Radiotelegrafistas Españoles tomó la iniciativa, acertada y plausible, que fue su origen, y para ello no reparó en pasados y muy naturales fracasos, debidos todos ellos a que faltaba, en los que más hablaban de Federación, el desinterés y sobraba tendencia dominadora y afán de figurar satisfaciendo necias vanidades totalmente pueriles y seniles.

Deseando marchar sobre seguro, para buscar la posible coincidencia en que asentar un programa mínimo, lazo de unión y base federal, redactó un cuestionario que se envió a todas las Asociaciones, sin distinción alguna. Es claro que el cuestionario obligaba a cierta sinceridad y envolvía un compromiso moral, y sin duda por estas circunstancias algunos para quienes no hay más que su despótico yo, le dieron por no recibido, asegurando que a ellos no se mandó.

La Asociación de Maquinistas de Gijón lo contestó: pero creemos que para ello no consultó a los asociados ni a la Junta General. Sin embargo, se adhirió en principio a la Federación, a condición de que formasen parte de ella todas las Asociaciones de Maquinistas.

Confirma lo que antes decimos el hecho bien probado y fácilmente comprobable de que después de esto se escribía con pretensiones de suficiencia doctoral o espíritu de vidente que la Federación no se haría "porque no convenía a ciertos dirigentes", "porque lo impedían las consabidas personas que todo lo desconciertan", etc. etc. Ciertamente se escribía mucho de "nuestra Federación", pero no parecía que para lograrla, sino para imposibilitarla, sembrando desconfianzas y recelos, y así cuando llegó la hora de que de las palabras escritas se pasase a los hechos reales, se vió que todos aquellos ardientes entusiasmos eran menos que la fogata de virutas, que dijera en cierta ocasión el señor Maura.

Reunidas las contestaciones que al cuestionario de la URE dieron las Asociaciones -sólo faltó la de Capitanes y Oficiales de Bilbao<sup>34</sup>-, como en ellas

---

<sup>34</sup> Presidida todavía por Gerardo Armona, que había sido presidente del anterior intento federativo.

de modo muy especial y reiterado a la de Capitanes y Oficiales de Bilbao, y a la de Maquinistas de Gijón.

En enero de 1930, en buena parte debido a la presión objetiva que suponía la reciente Federación, hubo una importante escisión de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao. La casi totalidad de los oficiales y un buen número de capitanes fundaron la **Agrupación Náutica**, que contó con el apoyo total, y con la sede, de los maquinistas de Bilbao. La primera Junta de la Agrupación solicitó su ingreso en la Federación.

Algo en cierto modo similar pasó con la Asociación de Maquinistas de Gijón, *que revolviéndose contra su pasada pereza, se rebelaba contra el dictado de los "patronales" o presuntos amarillos y reorganizaron su Asociación* (Robles Sánchez, 1993, página 132).

La tercera Federación llevó una vida activa durante los años de la Segunda República, aunque apenas pudo cumplir su papel unitario de todos los titulados de la marina mercante. En diciembre de 1929, la Federación estaba integrada por las siguientes Asociaciones ("Marina Civil", número 4, 15 de diciembre de 1929, página 5):

#### NÁUTICOS

- \* Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante. Barcelona.
- \* Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante. Valencia.
- \* Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Española. Cádiz.
- \* Asociación Náutica: Corporación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante. Gijón.
- \* La Marina Mercante Española. Santander.

#### MAQUINISTAS

- \* Asociación General de Maquinistas Navales. Bilbao.
- \* Asociación de Maquinistas Navales. Cádiz.
- \* Asociación de Maquinistas Navales Españoles. Valencia.
- \* Sociedad Española de Maquinistas Navales. Barcelona.

#### RADIOTELEGRAFISTAS

- \* Unión de Radiotelegrafistas Españoles. Madrid.

Cinco años después, las Asociaciones federadas suponían *la totalidad de los náuticos, radiotelegrafistas, y cinco de las de maquinistas navales, sumando un total de tres mil afiliados* ("Marina Civil", número 72, Madrid, 1 de



Cinco años después, las Asociaciones federadas suponían *la totalidad de los náuticos, radiotelegrafistas, y cinco de las de maquinistas navales, sumando un total de tres mil afiliados* ("Marina Civil", número 72, Madrid, 1 de noviembre de 1934, página 1):

Agrupación Náutica de Bilbao, Asociación Náutica y Asociación de Maquinistas Navales de Santander, Asociación Náutica y Asociación de Maquinistas Navales de Gijón, Asociación de Capitanes y Pilotos y Asociación de Oficiales de la Marina Civil de Cádiz, Sindicato de Oficiales de la Marina Civil de Tenerife, Sindicato Marítimo Canario del Puerto de la Luz, Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Alicante, Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Valencia, Asociación de Capitanes y Pilotos y Asociación de Médicos de la Marina Mercante de Barcelona, y Unión de Radiotelegrafistas Españoles de Madrid.

Desde noviembre de 1929 hasta 1936, la Federación editó como órgano informativo la magnífica revista "Marina Civil", dejándose de publicar todas las revistas locales de Asociaciones federadas, que sobrevivían con muchos problemas y eran de escasa calidad. "Marina Civil", que según Ergino Goñi (1931, página 70), *representa la unidad de acción de la oficialidad mercante y en ella vienen plasmadas sus más legítimas aspiraciones*, ha sido la más importante de las publicaciones náuticas, desde el punto de vista de los trabajadores, hasta la aparición de **Avante**, órgano informativo del Sindicato Libre de la Marina Mercante, en agosto de 1975. Aunque es posible diferenciar varias etapas en sus ocho años de vida, reflejo de las vicisitudes internas de la Federación y de los propios vaivenes políticos y sociales de esos años cruciales, "Marina Civil" mantuvo siempre un gran rigor periodístico, un tono de libertad que aún hoy llega a sorprendernos, una redacción bella y limpia en general, y un admirable nivel intelectual.

La Federación ingresó en 1929 en la *Asociación Internacional de Oficiales de la Marina Mercante*. Esta Asociación internacional había sido fundada en 1925, con participación, por parte española, de las sociedades de maquinistas de Bilbao y Barcelona, y de los náuticos de Gijón.

Los problemas organizativos que se planteaban y atenazaban a las federaciones de marinos españoles durante estos 30 primeros años del siglo XX eran de dos tipos.

Por un lado el problema del poder y del gobierno de la federación. Las posturas básicas eran dos: los que pretendían que cada asociación federada tuviera los votos de los afiliados que representaba, de forma que, por ejemplo, la Asociación de Capitanes y Oficiales de Bilbao tuviera el doble de votos que la Asociación Náutica de Barcelona y cuatro veces más que los náuticos de Cádiz; y los que abogaban por que, dentro de la federación, cada asociación tuviera un único voto.

Por otro lado, la contribución de cada asociación a las finanzas comunes de la federación. También en este punto la polémica se polarizaba en dos posiciones: a) la de quienes querían una contribución idéntica para cada asociación, independientemente del número de socios, y b) la de quienes sostenían que cada asociación había de contribuir en función del número de afiliados.

Los que se autodenominaban a sí mismos como *solidarios*, la izquierda para entendernos, eran partidarios del voto único por asociación, para evitar así el dominio de la federación por parte de las asociaciones de náuticos de Bilbao y Barcelona, tenidas por conservadoras y tachadas en algunos casos de traidoras a la clase. Sostenían asimismo que la cuota a pagar por cada asociación debía estar en función del número de asociados. Sus argumentos eran que, dada la dispersión laboral de los marinos, cada asociación llevaba a la federación la opinión de la Junta Directiva y que ésta era única para cada asociación; a su vez, como los beneficios que pudiera obtener la federación con sus acciones repercutirían en todos y cada uno de los afiliados, parecía lógico que se contribuyera a la caja común según el número de socios.

Las asociaciones mayoritarias y especialmente los náuticos de Bilbao, lideraban la postura contraria: la democracia bien entendida exigía que el peso de cada asociación en la federación estuviera en consonancia con su representatividad, es decir en función del número de afiliados de cada una. Además, como la federación era una integración de sociedades, los gastos debían repartirse entre ellas por igual.

Los Estatutos de la Federación Nacional de Oficiales de la Marina Mercante de 1928 superó estos obstáculos con una propuesta sencilla. Cada Asociación un voto, excepto las que tuvieran más de 500 afiliados, que dispondrían de dos votos, en clara concesión a los maquinistas de Bilbao, cuyo presidente,

de 1928 superó estos obstáculos con una propuesta sencilla. Cada Asociación un voto, excepto las que tuvieran más de 500 afiliados, que dispondrían de dos votos, en clara concesión a los maquinistas de Bilbao, cuyo presidente, Juan Amézaga, lo fue también de la Federación. Quedaba garantizada la convocatoria de un plebiscito de todos los asociados/federados para las cuestiones graves e importantes. Cotizaciones, según número de socios con un coeficiente corrector que evitaba grandes diferencias.

Tanto las Asociaciones, como las Federaciones adolecieron siempre de graves problemas económicos. No era posible disponer de locales ni de representantes pagados en los puertos. Incluso había problemas para editar las revistas. A finales de 1935, a pesar de la ola unionista y militante que vivía el movimiento obrero español, "Marina Civil", publicaba el siguiente anuncio (nº 83, diciembre de 1935):

UNA DE LAS CAUSAS POR QUE "MARINA CIVIL" APARECE EN LA  
ACTUALIDAD VISIBLEMENTE REDUCIDA ES LA FALTA DE  
COTIZACION DE ALGUNAS ENTIDADES FEDERADAS

El capitán Ergino Goñi, genuino representante del ala progresista de la profesión, hacía las siguientes reflexiones acerca de las Federaciones (Goñi, 1931, página 69):

Además, aquella, ésta y todas las Federaciones que se constituyan morirán:

Cuando el instinto de absorción se inicie en alguno de los diferentes sectores que la integran.

Cuando no exista verdadero espíritu de sacrificio en los dirigentes de las agrupaciones federadas.

Cuando la colectividad no impulse a sus asociaciones con el vigor que la causa merece.

Cuando los criterios de lucha sean "prudentes", encerrando tras de sí un principio de cobardía.

Y a propósito. A fé de que son curiosas algunas absurdas preguntas que oímos con lamentable frecuencia en boca de algunos compañeros tales como "¿Qué es lo que hacen las Asociaciones?", "¿Qué es lo que hace la Federación?".

Colectividad cobarde: asociaciones y Federación, como si no existieran.

Aunque los problemas organizativos tuvieron su importancia, no debe olvidarse que los problemas de fondo se derivaban de la diferente forma de entender los objetivos y la práctica sindical entre unas asociaciones y otras. El tema del Montepío único, vieja y controvertida aspiración colectiva de los marinos, fue durante muchos años la piedra de toque de las diferencias entre políticas de unos y otros, de forma que, en cierto modo, su historia se confunde en algunos aspectos con la historia del asociacionismo marítimo<sup>35</sup>.

## 2.6 Conclusiones.

Todas las divisiones advertidas en los orígenes del movimiento obrero en la marina mercante, como pudimos ver en el capítulo anterior, florecen con gran vitalidad en los treinta primeros años del siglo XX. Cada puerto organiza su propia asociación de náuticos, de maquinistas, de marineros, de fogoneros. Las navieras más importantes cuentan con sindicatos propios, siempre divididos en categorías, impulsados por las mismas empresas.

Esta segmentación conlleva una evidente debilidad de las asociaciones, incapaces por sí solas de alcanzar ninguno de sus objetivos. De esa extrema debilidad, potenciada además por el alejamiento, casi inexistencia, de las centrales sindicales en la marina mercante -centrales sindicales, a su vez, enfrentadas entre sí con gran virulencia- surgen las primeras voces que claman por la unidad. No hay manera de conseguir ni las mejoras más justas y necesarias si no hay unidad. Las enormes dificultades de esa pretensión, limitada a una laxa federación de asociaciones de oficiales de puente y máquinas de diferentes puertos, quedan patentes en los diferentes intentos fallidos. Pero es un primer paso. Los oficiales de un u otro departamento, de puertos del Atlántico y de puertos del Mediterráneo ven la necesidad de unirse. Ni se plantea la unidad de todos los trabajadores de un barco, ni la federación de asociaciones de oficiales y subalternos, ni la integración de estas asociaciones en las pujantes organizaciones sindicales. Al contrario.

La atomización del movimiento obrero en multitud de pequeñas asociaciones

---

<sup>35</sup> A lo largo de toda la historia del movimiento obrero, como dice Jordi Ibarz, 1994, página 113, "el Mutualismo es clave y se confunde a veces con el sindicalismo".

asociaciones en las pujantes organizaciones sindicales. Al contrario.

La atomización del movimiento obrero en multitud de pequeñas asociaciones no era, en absoluto, exclusiva del sector marítimo. En todas las ramas de producción se da esta dispersión organizativa de los trabajadores. En 1916 había 7.070 asociaciones obreras registradas, de las cuales sólo una minoría estaban confederadas en UGT o CNT (Martinez, M., 1975, página 352).

La creación de la Liga Marítima, espejismo de unión imposible entre intereses contradictorios -incluso antagónicos-, con el único nexo de un etéreo *amor por el mar*, vino a confundir aún más el panorama durante algunos años.

La década de los años veinte finaliza prácticamente con el nacimiento de la tercera Federación de Oficiales, que durante los años de la República tendrá un gran protagonismo.